

Beschlußempfehlung und Bericht **des Innenausschusses (4. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/1946 Nr. 39 —

zu dem Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Angleichung der
Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Blei- und Benzolgehalt des
Benzins

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie
70/220/EWG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase
von Kraftfahrzeugmotoren
— KOM (84) 226 endg. —

»EG-Dok. Nr. 7805/84«

A. Problem

Im Nachgang zu den Ergebnissen der Tagung des Rates der Gemeinschaften in Stuttgart und der Tagung des Umweltrates im Juni 1983 sollen zunächst eine Reduzierung und schließlich völlige Abschaffung der Bleizusätze im Benzin ermöglicht werden. Ferner sollen die Schadstoffemissionen der Kraftfahrzeuge weiter vermindert werden.

B. Lösung

Der Richtlinienentwurf – KOM (84) 226 endg. – enthält hierzu zwei getrennte Vorschläge:

1. Für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Blei- und Benzolgehalt des Benzins, der unter anderem vorsieht, daß ab 1989 alle neuen Fahrzeugtypen und ab 1991 sämtliche auf den Markt gebrachten neuen Fahrzeuge mit unverbleitem Benzin betrieben werden müssen und
2. für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase der Kraftfahrzeugmotoren, der die weitere Vermin-

derung der Verschmutzung durch Kraftfahrzeugemissionen in einem zweistufigen Verfahren vorsieht.

Die vorgeschlagenen Regelungen umfassen die Möglichkeit einer vorzeitigen Einführung der darin enthaltenen Grundsätze durch die Mitgliedstaaten unter Einhaltung der im Vertrag festgelegten Regeln.

Die Beschlüsse des Innenausschusses fordern die Bundesregierung auf, darauf hinzuwirken, daß ab 1. Januar 1986 überall im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten auch unverbleites Benzin auf den Markt gebracht und die Oktanzahl entsprechend den Werten der zweiten Verordnung zur Änderung der Benzinqualitätsangabenverordnung festgesetzt werden. Ferner werden Bedenken gegen die in Artikel 3 des Richtlinienentwurfes über den Blei- und Benzolgehalt des Benzins vorgeschlagene Ausnahmeregelung artikuliert.

Einstimmigkeit im Ausschuß.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel über den anliegenden Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Blei- und Benzolgehalt des Benzins darauf hinzuwirken, daß

- ab 1. Januar 1986 überall im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten auch unverbleites Benzin auf den Markt gebracht und
- die Oktanzahl entsprechend den von der Bundesregierung in der zweiten Verordnung zur Änderung der Benzinqualitätsangaben-Verordnung beschlossenen Werten festgesetzt wird.

Der Deutsche Bundestag hat Bedenken gegen die in der Richtlinie vorgeschlagene Ausnahmeregelung des Artikels 3. Die Bundesregierung wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, daß dieser Artikel nicht für einzelne Mitgliedstaaten zu einer allgemeinen Umgehungsklausel genutzt werden kann.

Bonn, den 6. Februar 1985

Der Innenausschuß

Dr. Wernitz
Vorsitzender

Duve
Berichterstatte

Schmidbauer

Anlage

Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Blei- und Benzolgehalt des Benzens

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- Der Schutz und die Verbesserung der Volksgesundheit und der Umwelt bilden heute und auch künftig ein Hauptanliegen aller Industriestaaten.
- Die Auswirkungen der Verschmutzung durch die in den Auspuffgasen der Kraftfahrzeuge enthaltenen Stoffe auf die Volksgesundheit und die Umwelt müssen wegen der ständig zunehmenden Dichte des Kraftfahrzeugverkehrs als ernsthaft angesehen werden.
- Nachdem in der Richtlinie 70/220/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung⁴⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 83/351/EWG⁵⁾, Maßnahmen zur Begrenzung der Luftverschmutzung durch die Emission von Kohlenmonoxid, unverbrannten Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden durch Kraftfahrzeuge getroffen waren, legte die Richtlinie 78/611/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Bleigehalt des Benzens⁶⁾ den zulässigen Höchst- und Mindestgehalt an Bleiverbindungen im Benzin fest.
- Das dritte Aktionsprogramm für den Umweltschutz⁷⁾ sieht weitere Anstrengungen vor, um die Emission von Schadstoffen im Abgas beträchtlich zu verringern, wobei die Verfügbarkeit von unverbleitem Benzin die Voraussetzung für die Wirksamkeit bestimmter Vorrichtungen zur Reduzierung der Luftverschmutzung ist.
- Bestehende oder künftige Unterschiede in den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten

über die Zusammensetzung von Benzin und insbesondere in den Bestimmungen über die Begrenzung des Blei- und Benzolgehalts von Kraftfahrzeugbenzin können sich unmittelbar auf das reibungslose Funktionieren des Gemeinsamen Marktes auswirken.

- Die Raffinerietechnologie ermöglicht eine Verringerung des höchstzulässigen Bleigehaltes auf 0,15 g Pb/l ohne nachteilige Wirkungen für die Benzinqualität. Besondere Schwierigkeiten, die mit der Struktur der Raffinerieindustrie und der Nachfragestruktur für bleihaltiges Benzin in einem Mitgliedstaat zusammenhängen, können es erforderlich machen, daß die Kommission eine zeitlich begrenzte Ausnahmeregelung zugesteht.
- Die Verringerung und letztlich der Ausschluß der Verwendung von Blei in Benzin wird den Gesundheitsschutz der Bevölkerung, vor allem in Gebieten mit hoher Verkehrsdichte, verbessern. Die frühe Einführung von unverbleitem Benzin ist außerdem erforderlich, um die Anwendung von bestimmten umweltfreundlichen Technologien zur drastischen Reduzierung der von Kraftfahrzeugen emittierten Auspuffgase – insbesondere von Stickoxiden und unverbrannten Kohlenwasserstoffen – zu ermöglichen.
- Während einer Übergangszeit muß auf den Märkten der Mitgliedstaaten neben unverbleitem Benzin weiter bleihaltiges Benzin angeboten werden, um den Erfordernissen eines Großteils des bestehenden Kraftfahrzeugparks unter realistischen wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen zu genügen.
- Wegen der Bedeutung vorbeugender Maßnahmen zur Verhütung schädlicher Wirkungen für die Volksgesundheit und die Umwelt sollte es den Mitgliedstaaten ermöglicht werden, auf ihren Märkten unverbleites Benzin zu einem früheren als dem in der Gemeinschaft insgesamt geforderten Zeitpunkt einzuführen.
- Der Schutz der Volksgesundheit macht außerdem eine Begrenzung des Benzolgehalts von Benzin erforderlich.
- Erforderlich sind auch Vorschriften über die Qualität von unverbleitem Benzin in Bezug auf die Mindest-Research- und Mindest-Motor-Oktananzahl, um überall in der Gemeinschaft einen zufriedenstellenden Betrieb der für das Betanken mit unverbleitem Benzin ausgelegten Kraftfahrzeuge sicherzustellen.
- Blei ist nur eine der Komponenten, die in die Zusammensetzung des Benzens eingehen. Die Ver-

¹⁾ ABl. C ...

²⁾ ABl. C ...

³⁾ ABl. C ...

⁴⁾ ABl. L 76 vom 6. April 1970, S. 1

⁵⁾ ABl. L 197 vom 20. Juli 1983, S. 1

⁶⁾ ABl. L 197 vom 22. Juli 1978, S. 19

⁷⁾ ABl. C 46 vom 17. Februar 1983, S. 1

ringerung oder die Beseitigung des Bleigehaltes darf nicht zu einer Zunahme der Luftverschmutzung durch andere Stoffe führen, die infolge von Änderungen in dieser Zusammensetzung emittiert werden könnten.

- Die Begrenzung des Bleigehaltes sowie die Einführung von unverbleitem Benzin zu irgendeinem Zeitpunkt darf in keiner Weise den freien Verkehr oder die Vermarktung von Benzin innerhalb der Gemeinschaft beeinträchtigen.
- Eine regelmäßige Kontrolle des Blei- und Benzolgehalts auf der Endverbraucherstufe ist erforderlich, um die menschliche Gesundheit zu schützen und sicherzustellen, daß der Verbraucher die geeignete Benzinsorte erhält.
- Falsches Betanken muß durch rechtliche und technische Mittel – beispielsweise durch Färben von bleihaltigem Benzin – verhindert werden. Der Verbraucher muß davor geschützt werden, daß sein Fahrzeug mit Benzin betrieben wird, für das es nicht ausgelegt ist.
- Ein Großteil des bestehenden Kraftfahrzeugparks könnte mit unverbleitem Benzin betrieben werden, sofern die Qualitätserfordernisse erfüllt sind. Daher können angemessene, mit dem Vertrag vereinbarte Anreize erforderlich sein, um die weitmöglichste Verwendung von unverbleitem Benzin zu fördern, d. h. unverbleites Benzin sollte möglichst zu einem niedrigeren Abgabepreis erhältlich sein als bleihaltiges Benzin.
- Es empfiehlt sich, auf Gemeinschaftsebene weitere Untersuchungen über einige Aspekte der Maßnahmen durchzuführen, die dazu dienen, den Gehalt der Luft an Blei oder möglichen ebenfalls verschmutzenden Ersatzstoffen zu verringern. Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission auf Antrag entsprechende Angaben mitteilen.
- Um in bezug auf den höchstzulässigen Bleigehalt von Benzin eine Rechtslücke zu vermeiden, muß Artikel 2 der Richtlinie 78/611/EWG so lange in Kraft bleiben, bis die neuen Vorschriften über den Bleigehalt zwingenden Charakter erlangen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als

- „Benzin“ jeder Kraftstoff, der zum Betrieb von Fahrzeugverbrennungsmotoren mit Fremdzündung bestimmt ist;
- „unverbleites Benzin“ jeder Kraftstoff, bei dem die Verschmutzung durch Bleiverbindungen – ausgedrückt in Blei – höchstens 0,010 g Pb/l beträgt.

Artikel 2

Ab 1. Juli 1989 beträgt der zulässige Höchstgehalt an Bleiverbindungen – ausgedrückt in Blei – von Benzin, das innerhalb der Gemeinschaft auf den Markt gebracht wird, 0,15 g Pb/l.

Artikel 3

Bei besonderen Schwierigkeiten aufgrund der Struktur der Raffinerieindustrie und der Nachfragestruktur für bleihaltiges Benzin kann die Kommission auf einen entsprechend begründeten Antrag eines Mitgliedstaates hin für einen befristeten Zeitraum, in dem der höchstzulässige Bleigehalt 0,40 g Pb/l beträgt, die Anwendung von Artikel 2 zurückstellen.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ab 1. Juli 1989 sowohl bleihaltiges als auch unverbleites Benzin überall in ihrem Hoheitsgebiet auf den Markt gebracht wird.
2. Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, daß unverbleites Benzin vom 1. Januar 1986 an auf ihren Märkten erhältlich ist.
3. Ab 1. Januar 1986 sehen die Mitgliedstaaten davon ab, die Vermarktung von unverbleitem Benzin in ihrem Hoheitsgebiet zu untersagen.

Artikel 5

Ab 1. Juli 1989 beträgt der Benzolgehalt von bleihaltigem und unverbleitem Benzin nicht mehr als 5,0 Volumenprozent. Bei Geltendmachung von Artikel 4 Abs. 2 gelten die Benzolbegrenzungen für unverbleites Benzin von dem früheren Zeitpunkt an.

Artikel 6

1. Auf den Markt gebrachtes unverbleites Benzin besitzt
 - eine Oktanzahl von (Normalbenzin),
 - eine Oktanzahl von (Superbenzin)⁸⁾.
2. Die Mitgliedstaaten stellen die gleichzeitige Einführung, die allgemeine Verfügbarkeit und eine angemessene Verteilung beider Benzinsorten überall in ihrem Hoheitsgebiet sicher.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten treffen alle angemessenen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß weder die Verringerung des Bleigehalts noch die Einführung von unverbleitem Benzin zu einer wesentlichen Erhöhung der Emission anderer Schadstoffe führt.

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten verhindern oder begrenzen nicht den freien Verkehr und die Vermarktung von Benzin, das den Vorschriften dieser Richtlinie entspricht. Dies

⁸⁾ Die genauen Werte werden von der Kommission am 30. September 1984 vorgeschlagen. Die anderen (in dieser Richtlinie genannten) technischen Spezifikationen für unverbleites Benzin werden von der Kommission zum gleichen Zeitpunkt vorgeschlagen. Sie werden einer vom CEN (Europäisches Komitee für Normung) festzulegenden Europäischen Norm entsprechen.

gilt jedoch nicht für Benzin, das aufgrund einer Ausnahmeregelung nach Artikel 3 auf den Markt eines Mitgliedstaates gebracht worden ist.

Artikel 9

1. Die Mitgliedstaaten unternehmen angemessene Schritte, um sicherzustellen, daß die Einhaltung der Vorschriften über den Höchstgehalt an Blei und Benzol im Benzin sowie über die Qualität von Benzin regelmäßig auf der Endverbraucherstufe überwacht wird.
2. Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß Benzin nicht den Vorschriften der Artikel 1, 2, 5, 6 und 11 entspricht, so trifft er unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen, um die Einhaltung dieser Vorschriften sicherzustellen.

Artikel 10

1. Der Bleigehalt von Benzin wird nach den im Anhang 1.I. vorgesehenen Verfahren ermittelt.
2. Der Benzolgehalt von bleihaltigem und unverbleitem Benzin wird nach dem in Anhang 1.II. vorgesehenen Verfahren ermittelt.
3. Die theoretischen Oktan-Zahlen (ROZ und MOZ) von unverbleitem Benzin werden nach dem in Anhang 1.III. vorgesehenen Verfahren ermittelt.

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß auf den Markt gebrachtes Benzin ordnungsgemäß durch Hinzufügung von in Anhang 2 aufgeführten Farbstoffen gekennzeichnet wird.

Artikel 12

Die Mitgliedstaaten treffen angemessene Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Verwendung von bleihaltigem Benzin in Kraftfahrzeugen, die für das Betanken mit unverbleitem Benzin ausgelegt sind, untersagt ist⁹⁾.

Artikel 13

1. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die weitestmögliche Verwendung von unverbleitem Benzin durch alle vorhandenen Fahrzeuge, die mit diesem Kraftstoff betankt werden können, vor allem im Hinblick auf die Anwendung von Artikel 4 Abs. 2 zu fördern und hierzu alle mit den Vertragsbestimmungen in Einklang stehenden angemessenen Maßnahmen zu treffen.
2. Zu diesem Zweck werden sie aufgefordert, Anreize dafür zu geben, daß unverbleites Benzin möglichst

⁹⁾ Die Kommission beabsichtigt, den CEN (Europäisches Komitee für Normung) damit zu beauftragen, möglichst rasch eine Europäische Norm für die technischen Mittel zu erstellen, mit denen sich ein falsches Betanken von Kraftfahrzeugen, die für unverbleites Benzin ausgelegt sind, auf der Verbraucherstufe vermeiden läßt.

zu einem Abgabepreis auf den Markt gebracht wird, der unter dem Abgabepreis für bleihaltiges Benzin liegt.

Artikel 14

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission möglichst bald Informationen über:
 - den Zeitpunkt der Einführung von unverbleitem Benzin auf dem Markt gemäß Artikel 4 Abs. 2;
 - die geplanten Maßnahmen aufgrund von Artikel 13.
2. Auf Ersuchen der Kommission übermitteln die Mitgliedstaaten Informationen über:
 - a) die auf den Binnenmarkt der Gemeinschaft gebrachten jährlichen Mengen von bleihaltigem und unverbleitem Benzin und die Zahl der Tankstellen, die bleihaltiges und/oder unverbleites Benzin anbieten;
 - b) die Ergebnisse der Qualitätskontrollen gemäß Artikel 9 Abs. 1;
 - c) die Auswirkungen der Anwendung dieser Richtlinie, insbesondere
 - auf Artikel 7;
 - auf die Entwicklung der Konzentrationen von Blei und möglichen ebenfalls verschmutzten Ersatzstoffen in der Luft;
 - auf die Energiepolitik, insbesondere auf den Raffinerie- und Verteilungssektor.

Artikel 15

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 1. Juli 1985 nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 16

Die Richtlinie 78/611/EWG¹⁰⁾ wird am 1. Juli 1985 unwirksam, mit Ausnahme von Artikel 2, der bis zum 30. Juni 1989 in Kraft bleibt.

Artikel 17

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang 1

Für die Verfahren sind die von der BSI bzw. von der ASTM veröffentlichten sprachlichen Fassungen oder die anderen von der Kommission beglaubigten Fassungen verbindlich.

¹⁰⁾ ABl. L 197 vom 22. Juli 1978, S. 19.

I. Referenzverfahren für den Bleigehalt von Benzin**A. Bleihaltiges Benzin**

Bei der Messung des Bleigehalts von Benzin gilt als Referenzverfahren das Verfahren, das in ASTM 3341 (Ausgabe vom) festgelegt ist.

B. „Unverbleites Benzin“

Bei der Messung des Bleispurengehalts von Benzin gilt als Referenzverfahren das Verfahren, das in ASTM D. 3237 (Ausgabe vom 31. August 1979) festgelegt ist und die Atomabsorptionsspektrometrie benutzt.

II. Referenzverfahren für den Benzolgehalt von Benzin

Bei der Messung des Benzolgehalts von Benzin gilt als Referenzverfahren das Verfahren, das in ASTM D. 2767 (Ausgabe vom) festgelegt ist und sich auf die gaschromatographische Bestimmung mit polarer Säule und interner Norm stützt.

III. Referenzverfahren für die Bestimmung von Oktanzahlen

Die theoretischen Oktanzahlen (Research-Oktanzahl und Motor-Oktanzahl) werden mit den ASTM-Verfahren 2699/70 bzw. 2700/70 bestimmt.

IV. Auswertung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Einzelmessungen werden nach dem Verfahren der Norm BS 4306, Ausgabe 1981, ausgewertet, die von der British Standards Institution veröffentlicht worden ist.

Anhang 2**Für die Kennzeichnung von bleihaltigem Benzin
zugelassene Farbstoffe¹¹⁾**

Folgende Stoffe werden verwendet, um bleihaltigem Benzin gemäß Artikel 11 eine Färbung zu geben:

¹¹⁾ Die Kommission wird die Liste der Stoffe bis zum 30. September 1984 vorlegen.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Bereits das erste Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz, das am 22. November 1973 vom Rat gebilligt worden ist, fordert dazu auf, die neuesten wissenschaftlichen Fortschritte bei der Bekämpfung der Luftverschmutzung durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren zu berücksichtigen und die bereits erlassenen Richtlinien in diesem Sinne anzupassen. Das dritte Aktionsprogramm sieht vor, daß weitere Anstrengungen unternommen werden, um eine bedeutende Verringerung der derzeitigen Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen zu erreichen.

Die Richtlinie 70/220/EWG⁴⁾ legt Grenzwerte für die Emissionen von Kohlenmonoxid und unverbrannten Kohlenwasserstoffen solcher Motoren fest. Diese Grenzwerte wurden durch die Richtlinie 74/290/EWG⁵⁾ ein erstes Mal herabgesetzt und gemäß der Richtlinie 77/102/EWG⁶⁾ durch Grenzwerte für die zulässigen Stickoxidemissionen ergänzt. Durch die Richtlinie 78/665/EWG⁷⁾ und 83/351/EWG⁸⁾ wurden die Grenzwerte für diese drei Schadstoffe schrittweise herabgesetzt.

Die Arbeiten, die von der Kommission im Rahmen ihrer Politik für eine Globalstrategie zur Weiterentwicklung der Regelungen auf dem Kraftfahrzeugsektor durchgeführt werden, haben gezeigt, daß die europäische Industrie über Motorentechnologien verfügt oder zur Zeit entwickelt, die eine neue Herabsetzung der Grenzwerte ermöglichen. Die Zielsetzungen der Gemeinschaftspolitik in anderen Bereichen, vor allem auf dem Gebiet der rationellen Energienutzung, werden durch diese Herabsetzung während des Bezugszeitraums nicht gefährdet.

Die Gemeinschaft ist es sich schuldig, Umweltschutzrichtlinien zu erlassen, die es erlauben, hinsichtlich der Kraftfahrzeugemissionen an europäische Bedingungen angepaßte Werte zu erreichen, die den derzeit in den Vereinigten Staaten und in Japan geltenden Werten entsprechen. Es handelt sich ferner um einen Bedarf im Sinne der Innovation und der industriellen Wettbewerbsfähigkeit. Im Hinblick auf die Realisierung dieser Zielsetzung ist es zweckmäßig, zwei Stufen vorzusehen, um der Industrie die Möglichkeit zu geben, sich unter optimalen technisch-wirtschaftlichen Bedingungen an diese neue Regelung der Gemeinschaft anzupassen. Die für die erste Stufe vorgesehenen Grenzwerte basieren zweckmäßigerweise auf den in den Anhängen zu dieser Richtlinie aufgeführten technischen Bestimmungen. Die technischen Maßnahmen zur Realisierung der Grenzwerte der zweiten Stufe werden vom Rat vor Ende 1988 auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission erlassen.

Es ist notwendig, daß die Benzinmotoren aller Fahrzeuge, die den Bestimmungen dieser Richtlinie unterliegen, für den ausschließlichen Betrieb mit unverbleitem Benzin ausgelegt sind, um die Verwendung von Additiven auf Bleibasis in den Kraftstoffen einstellen zu können und damit einen entscheidenden Beitrag zur Verringerung der Umweltverschmutzung durch dieses Element zu leisten.

Die Mitgliedstaaten, die dies wünschen, können die Einführung der in der Richtlinie festgelegten neuen Werte unter Einhaltung der im Vertrag festgelegten Regeln beschleunigen. Selbstverständlich können die Mitgliedstaaten, die dieses Recht in Anspruch nehmen, weder den Verkauf noch die Benutzung der in ihrem Land hergestellten oder aus dem Ausland eingeführten Fahrzeuge verbieten, wenn diese den Vorschriften der Gemeinschaft genügen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I, III und VI der Richtlinie 70/220/EWG werden gemäß dem Anhang zu dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

1. Vom 1. Januar 1986 an dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Verunreinigung der Luft durch Motorabgase oder die Anforderungen des Motors in bezug auf die Kraftstoffe beziehen

— für einen Kraftfahrzeugtyp die EWG-Betriebs-erlaubnis oder die Ausstellung der in Artikel 10 Abs. 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG vorgesehenen Bescheinigung oder

¹⁾ ABl. Nr. C ...

²⁾ ABl. Nr. C ...

³⁾ ABl. Nr. C ...

⁴⁾ ABl. Nr. L 76 vom 6. April 1970, S. 1

⁵⁾ ABl. Nr. L 159 vom 15. Juni 1974, S. 61

⁶⁾ ABl. Nr. L 32 vom 3. Februar 1977, S. 32

⁷⁾ ABl. Nr. 223 vom 14. August 1978, S. 48

⁸⁾ ABl. Nr. L 197 vom 20. Juli 1983, S. 1

die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht verweigern,

- das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen nicht untersagen,

sofern die Emissionen luftverunreinigender Gase dieses Kraftfahrzeugtyps oder dieser Fahrzeuge sowie die Anforderungen des Motors in Bezug auf die Kraftstoffe den Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen.

2. Vom 1. Oktober 1989 an dürfen die Mitgliedstaaten

- die in Artikel 10 Abs. 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG vorgesehene Bescheinigung nicht mehr für einen Kraftfahrzeugtyp ausstellen, bei dem die Emissionen luftverunreinigender Gase und die Anforderungen des Motors in Bezug auf die Kraftstoffe nicht den Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen,

- die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für Kraftfahrzeugtypen verweigern, bei denen die Emissionen luftverunreinigender Gase und die Anforderungen des Motors in Bezug auf die Kraftstoffe nicht den Bestimmungen der Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen.

3. Vom 1. Oktober 1991 an dürfen die Mitgliedstaaten das erstmalige Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen verbieten, bei denen die Emissionen luftverunreinigender Gase und die Anforderungen des Motors in Bezug auf die Kraftstoffe nicht den Bestimmungen der Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen.

Artikel 3

1. Vom 1. Oktober 1995 an dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Verunreinigung der Luft durch Motorabgase oder die Anforderungen des Motors in Bezug auf die Kraftstoffe beziehen,

- weder die EWG-Betriebserlaubnis erteilen noch die in Artikel 10 Abs. 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG vorgesehene Bescheinigung für einen Kraftfahrzeugtyp ausstellen,
- die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Kraftfahrzeugtyp verweigern,
- das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen untersagen,

sofern die Emissionen dieses Kraftfahrzeugtyps oder dieser Fahrzeuge

x g/Prüfung für die Menge an Kohlenmonoxid,
y g/Prüfung für die Gesamtmenge an Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden,

z g/Prüfung für die Menge an Stickoxiden⁹⁾

⁹⁾ Von der Kommission vor dem 30. September 1984 zu ergänzen.

überschreiten und die Anforderungen des Motors in Bezug auf die Kraftstoffe nicht den Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen.

2. Spätestens am 31. Dezember 1988 faßt der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission die technischen Beschlüsse zur Durchführung der Maßnahmen gemäß Absatz 1.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten erlassen vor dem 1. Januar 1986 die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen und setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang

Änderungen der Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG

Anhang I

Als neuer Punkt 3.2.4 ist hinzuzufügen:

- „3.2.4 Beschreibung der Maßnahmen, um zu vermeiden, daß das Fahrzeug mit (verbleitem) Benzin betankt wird, das nicht mit Artikel 6 der Richtlinie . . . / . . . /EWG (zur Änderung der Richtlinie 76/611/EWG über den Bleigehalt des Benzins) übereinstimmt.“

Punkt 5.1: Der bestehende Wortlaut erhält die Ziffer 5.1.1

Als neuer Punkt 5.1.2 ist hinzuzufügen:

- „5.1.2 Das Fahrzeug muß für den Betrieb mit (unverbleitem) Benzin gemäß Artikel 6 der Richtlinie . . . / . . . /EWG (zur Änderung der Richtlinie 78/611/EWG über den Bleigehalt des Benzins) ausgelegt werden.“

Punkt 5.2.1.1.4 muß wie folgt lauten:

- „5.2.1.1.4 Vorbehaltlich der Bestimmungen nach 5.2.1.1.4.2 und 5.2.1.1.5 ist die Prüfung dreimal durchzuführen. Für ein Fahrzeug mit einer gegebenen Bezugsmasse müssen die ermittelten Mengen an Kohlenmonoxid, die Summe der Mengen an Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden und die Mengen an Stickoxiden unter den nachstehend angegebenen Werten liegen:

Menge an
Kohlenmonoxid (L1) : 45 g/Prüfung,
Gesamtmenge an Kohlenwasserstoffen
und Stickoxiden (L2) : 15 g/Prüfung,
Menge an
Stickoxiden (L3) : 6 g/Prüfung.“

Bei Punkt 5.2.1.1.4.1, 5.2.1.1.4.2, 5.2.1.1.5.1 und 5.2.1.1.5.2 ist nach dem Ausdruck „Summe der Men-

gen (Emissionen) an Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden" der Ausdruck „sowie die Menge (Emission) an Stickoxiden" hinzuzufügen.

Unter Punkt 7.1.1.1 ist die Tabelle wie folgt zu ersetzen:

„Menge an Kohlenmonoxid (L1) :	54 g/Prüfung,
Gesamtmenge an Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden	
(L2) :	19 g/Prüfung,
Menge an Stickoxiden (L3) :	7,5 g/Prüfung."

Punkt 7.1.1.2 Absatz 2 muß wie folgt lauten:

„L = Zulässiger Grenzwert nach 7.1.1.1 für die Kohlenmonoxidemissionen, die Gesamtemissionen an Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden sowie die Stickoxidemissionen;"

Punkt 8.1 muß wie folgt lauten:

„8.1 Für die Betriebserlaubnis und die Prüfung auf Übereinstimmung bei anderen Fahrzeugen als solchen der Klasse M₁ sowie bei Fahrzeugen der Klasse M₁, die für die Beförderung von mehr als sechs Personen einschließlich des Fahrers vorgesehen sind, gelten die Grenzwerte in den Tabellen 5.2.1.1.4 und 7.1.1.1 der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 83/351/EWG."

Anhang III

Der Punkt 3.1.7 ist zu streichen.

Anhang VI

(Technische Daten der Bezugskraftstoffe)

Die Tabelle gemäß Punkt muß durch folgende Tabelle ersetzt werden:¹⁰⁾

¹⁰⁾ Von der Kommission vor dem 30. September 1984 zu ergänzen.

1. Allgemeine Leitlinien

- 1.1 Die Beeinträchtigung der Umwelt und insbesondere der Luftqualität sowie die Probleme ihrer Auswirkungen auf die Gesundheit – die wissenschaftlich anerkannt werden – geben der Öffentlichkeit und den Regierungen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft Anlaß zu zunehmender Beunruhigung.

Der im Juni 1983 in Stuttgart versammelte Rat der Europäischen Gemeinschaften hat die Stellungnahme der Gemeinschaft zugunsten einer schlagkräftigen und aktiven Umweltpolitik bekräftigt. In diesem Zusammenhang wurde die Notwendigkeit anerkannt, der Gefahr einer Schädigung der europäischen Waldgebiete mit dringenden Maßnahmen zu begegnen und den Einsatz von unverbleitem Benzin im Kraftverkehr voranzutreiben.

- 1.2 In diesem Zusammenhang ist ein neuer und wesentlicher Schritt zur Verminderung der Umweltbelästigungen infolge des Kraftfahrzeugverkehrs ins Auge zu fassen. Dieses Problem fällt in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinschaft, da der Bleigehalt des Benzins sowie die vorgeschriebenen Grenzwerte der Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen in Richtlinien der Gemeinschaft festgelegt sind, die ein wesentliches Element des Gemeinsamen Marktes sowohl für die Mineralölprodukte als auch für das Kraftfahrzeug darstellen. Diese Regelung, die sich aus der gemeinschaftlichen Auffassung über den Schutz der öffentlichen Gesundheit und der Umwelt herausgebildet hat, ist in zahlreichen Punkten weniger streng als es für den größten Teil des Kraftfahrzeugmarkts der industrialisierten Länder der Fall ist (Vereinigte Staaten, Japan, Schweiz und Schweden).

Die beteiligten Industriezweige sind somit vor die Aufgabe gestellt, einen Rückstand gegenüber einer bereits weiter fortgeschrittenen Regelung aufzuholen und dadurch ihre Innovations- und Entwicklungsfähigkeit im Hinblick auf eine größere Wettbewerbsfähigkeit unter Beweis zu stellen.

- 1.3 Bei ihren Konsultationen stellte die Kommission fest, daß eine möglichst rasche Verminderung des Bleigehalts im Benzin mit dem Ziel einer baldigen Einführung von vollständig unverbleitem Benzin weitgehend als notwendig betrachtet wird. Hinsichtlich der in den Bereich der Regelung fallenden Schadstoffemissionen konnte die Kommission eine zunehmende Übereinstimmung über die Zweckmäßigkeit neuer Verminderungen feststellen, während die Meinungen über die diesbezüglichen Modalitäten und Fristen stärker auseinander gingen.

Die Vorschläge, die die Kommission dem Rat vorlegt, entsprechen der von der Gemeinschaft beim Erlaß von Rechtsvorschriften angewandten Praxis, die mittel- und langfristige Ziele festlegt.

Diese Praxis vermittelt den Unternehmen die für ihre Entwicklung notwendigen Informationen, wobei die in einer Zeit tiefgreifender industrieller Änderungen notwendige Bedingung eines möglichst befriedigenden Gleichgewichts zwischen den Kosten einerseits und dem aus dem regelnden Eingriff zu erwartenden Nutzen andererseits erfüllt sein soll.

Diese Praxis wird nicht nur in der Gemeinschaft befolgt; sie wurde auch in den Vereinigten Staaten und Japan angewandt, als beschlossen wurde, im Rahmen der Regelung eine Verminderung der Schadstoffemissionen und des Bleis im Benzin dank fortschreitend eingeführter neuer technologischer Lösungen durch die Unternehmen herbeizuführen.

- 1.4 Die nachstehenden Vorschläge tragen mehreren Forderungen Rechnung:

- Leistung eines wesentlichen Beitrags zum Schutz der öffentlichen Gesundheit und der Umwelt, ohne jedoch die technischen Mittel zu diesem Zweck vorzuschreiben;
- Festigung und Ausdehnung der Anstrengungen der europäischen Kraftfahrzeugindustrie zur Verbesserung ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit nicht nur im Hinblick auf Kosten und Preise, sondern auch auf die Eigenschaften der Erzeugnisse;
- Verwirklichung der Ziele der Politik zur Einsparung nichterneuerbarer und eingeführter Energie;
- Wahrung der Einheit des Gemeinsamen Marktes.

- 1.5 Die vorgeschlagene Regelung umfaßt ferner – ausdrücklich im Falle des Richtlinienentwurfs „Blei“ und implizit im Falle der Richtlinie „Emissionen“ wegen des fakultativen Charakters dieser letztgenannten Richtlinie – die Möglichkeit einer vorzeitigen Einführung dieser Grundsätze durch die Mitgliedstaaten unter Einhaltung der im Vertrag festgelegten Regeln.

- 1.6 Die Kommission hält es für notwendig und möglich, daß der Rat Ende des laufenden Jahres eine Einigung über die neue Regelung erzielt.

Die Ungewißheiten sowohl in der öffentlichen Meinung – der zu versichern ist, daß die Institutionen der Gemeinschaft ihre Befürchtungen teilen – als auch seitens der Unternehmen – deren Investitionsvorhaben nicht gehemmt werden dürfen, da sonst ihre Anstrengungen zur Verbesserung ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit zunichte gemacht würden – müssen beseitigt werden.

- 1.7 **Befragung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses**

Nach Artikel 100 Abs. 2 EWG-Vertrag muß die Stellungnahme dieser beiden Organe eingeholt werden.

Die Durchführung der in den Richtlinien festgelegten Vorschriften erfordert in allen Mitgliedstaaten eine Änderung ihrer Rechtsvorschriften.

2. **Vorschlag für eine neue Richtlinie über den Blei- und Benzolgehalt von Benzin**

- 2.1 Es wird allgemein anerkannt, daß Blei eine Gefahr für die menschliche Gesundheit darstellt. Aus diesem Grund ist es angezeigt, Bleimissionen so gering wie möglich zu halten. Eine der Hauptursachen für die Gegenwart von Blei in der Luft ist die Verwendung von Blei als klopfmindernder Zusatz im Benzin. Der Umweltrat vom 16. Juni 1983 hat die Verringerung der Bleimissionen als wichtiges Ziel anerkannt. Um dieser Forderung nachzukommen und zunächst eine Verringerung und schließlich die völlige Abschaffung der Bleizusätze im Benzin zu ermöglichen, schlägt die Kommission vor, die bestehende Richtlinie durch eine neue Richtlinie zu ersetzen, die vorsieht, daß ab 1989 alle neuen Fahrzeugtypen, 1991 sämtliche auf den Markt gebrachten neuen Fahrzeuge mit unverbleitem Benzin betrieben werden müssen.

- 2.2 Das Datum 1989 gilt sowohl für die obligatorische Verwendung von unverbleitem Benzin als auch für die Festlegung strengerer Emissionsnormen. Es entspricht den Fristen, die für die Erdöl- und Kraftfahrzeugindustrie notwendig sind, um die für die Umstellung erforderlichen Investitionen zu tätigen.

Die Versorgung des Marktes mit unverbleitem Benzin muß ausreichend sein, um die Nachfrage regional und lokal befriedigen zu können. Angesichts der Tatsache, daß die mittlere Lebensdauer der Kraftfahrzeuge in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich ist, muß während einer Übergangszeit, deren Ende noch nicht mit Genauigkeit festgelegt werden kann, der Markt gleichzeitig mit bleihaltigem und mit unverbleitem Benzin beliefert werden.

Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, ab 1. Januar 1986 die Vermarktung von unverbleitem Benzin im Vorgriff zu beschließen. Die anderen Mitgliedstaaten dürfen das freiwillige Angebot von unverbleitem Benzin auf ihrem Markt nicht untersagen. Diese Bestimmung erleichtert den freien Verkehr mit bestehenden Kraftfahrzeugen, und stellt sicher, daß unverbleites Benzin noch vor der obligatorischen Einführung verfügbar ist.

- 2.3 Hinsichtlich der Qualität des unverbleiten Benzins gehen die Vorstellungen der Kommission in Richtung einer Oktanzahl von 92 ROZ/82 MOZ für Normalbenzin und 96 ROZ/86 MOZ für Superbenzin. Die Kommission wird unverzüglich im Einvernehmen mit der Kraftfahrzeug- und Ölindustrie die erforderlichen Arbeiten für die Festlegung technischer Spezifikationen für unverbleites Benzin aufnehmen, so daß sie bis 30. September 1984 vorliegen können. Falls

möglich, wird sie auch die Ausarbeitung eines europäischen Normenentwurfes im Rahmen des CEN veranlassen, auf den in dem Richtlinienvorschlag verwiesen wird.

- 2.4 Ein Teil des Kraftfahrzeugparks kann bereits mit unverbleitem Benzin in den auf dem Markt angebotenen Qualitäten betrieben werden. Allerdings wird auch nach der obligatorischen Einführung von unverbleitem Benzin während eines langen Zeitraums weiterhin verbleites Benzin notwendig sein. Um so rasch wie möglich eine substantielle Verringerung der Bleimissionen zu erreichen (in Übereinstimmung mit den Maßnahmen, die die Hälfte der Mitgliedstaaten bereits anwendet oder beschlossen hat) schlägt die Kommission vor, den Grenzwert für Bleizusätze im Benzin ab 1. Juli 1989 gemeinschaftsweit auf 0,15 g/l abzusenken.

- 2.5 Falls die gleichzeitige Einführung von unverbleitem und nur schwach verbleitem Benzin aufgrund der erforderlichen Investitionen und der notwendigen Zeit für die Umstellung in denjenigen Mitgliedstaaten, die noch keine Absenkung des Benzinbleigehalts beschlossen haben und in denen der Superkraftstoffverbrauch über dem Gemeinschaftsdurchschnitt liegt, zu Schwierigkeiten zu führen droht, muß die Kommission die Möglichkeit haben, auf Antrag dieser Mitgliedstaaten Sonderregelungen zu genehmigen. Im Hinblick auf die Beurteilung dieser Schwierigkeiten und um eine Entscheidung über die Berechtigung von Sonderregelungen treffen zu können, wird die Kommission die erforderlichen Konsultationen im technischen und wirtschaftlichen Bereich vornehmen.

- 2.6 Um die Verwendung von unverbleitem Benzin zu beschleunigen und der Gefahr des „misfuelling“ (Verwendung von verbleitem Benzin in Fahrzeugen, die für unverbleites Benzin ausgelegt sind) entgegenzuwirken, fordert die Kommission die Mitgliedstaaten auf, einen Anreiz für eine größere Verwendung von unverbleitem Benzin zu schaffen, so daß dieses so weit wie möglich zu einem niedrigeren Preis als bleihaltiges Benzin verkauft werden kann.

In diesem Zusammenhang wird die Kommission die erforderlichen Konsultationen und Prüfungen mit den Mitgliedstaaten und den beteiligten Kreisen vornehmen, um die erforderlichen Bewertungskriterien zu bestimmen, wobei gleichzeitig den vor kurzem vom Rat festgelegten Zielen für die Energiepolitik Rechnung getragen werden muß.

- 2.7 Zusätzlich zu diesen Förderungsmaßnahmen schlägt die Kommission vor, daß die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen, um die Verwendung von verbleitem Benzin in Fahrzeugen zu untersagen, die für den Betrieb mit unverbleitem Benzin konzipiert sind. Die Kommission schlägt ferner vor, verbleites Benzin entsprechend zu färben.

- 2.8 Die Herstellung von schwach verbleitem und unverbleitem Benzin ist nur möglich, wenn die Zusammensetzung des Benzins geändert wird, und zwar durch Erhöhung des Gehalts an Benzol und Aromaten. Zum Schutz der öffentlichen Gesundheit schlägt die Kommission vor, den Benzolgehalt in allen Kraftstoffen auf maximal 5 % zu beschränken. Darüber hinaus dürfen diese Veränderungen der Zusammensetzung des Kraftstoffes keine nennenswerte Erhöhung der Emissionen anderer Schadstoffe mit sich bringen.
- 2.9 Die regelmäßige Überwachung der Einhaltung der Vorschriften für den Höchstgehalt an Blei und Benzol in Kraftstoffen sowie der Kraftstoffqualität muß auf der Stufe des Endverbrauchers vorgenommen werden. Zu diesem Zweck werden geeignete Referenzmethoden vorgeschlagen.
- 2.10 Zusammenfassend enthält diese neue Richtlinie hauptsächlich folgende Neuerungen:
- Pflicht zum gleichzeitigen Angebot von unverbleitem Benzin und bleihaltigem Benzin auf dem Markt ab 1. Juli 1989. Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, ab 1. Januar 1986 die Vermarktung von unverbleitem Benzin im Vorgriff zu ermöglichen und Verbot für die anderen Mitgliedstaaten, die Vermarktung von unverbleitem Benzin einzuschränken,
 - Absenkung des Grenzwertes für Bleizusätze im Benzin auf 0,15 g/l ab 1. Juli 1989,
 - Aufforderung an die Mitgliedstaaten, durch geeignete Maßnahmen einen Anreiz zur Verwendung von unverbleitem Benzin zu schaffen,
 - Färbung von bleihaltigem Benzin,
 - Begrenzung des höchstzulässigen Benzolgehalts für alle Benzinqualitäten.
3. **Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG über die Schadstoffemissionen der Kraftfahrzeuge**
- 3.1 Es wird nunmehr anerkannt, daß die Schadstoffemissionen in den Auspuffgasen von Kraftfahrzeugen, insbesondere die Stickoxide, für die sich der Anteil der Kraftfahrzeugemissionen an den anthropogenen Emissionen in der ganzen Gemeinschaft auf rd. 20 % beläuft, in signifikantem Maße zum Problem der sauren Niederschläge beitragen.
- Aus diesem Grund schlägt die Kommission im Anschluß an die auf der Tagung des Rates der Gemeinschaften in Stuttgart und auf der Tagung des Umweltrates im Juni 1983 eingegangenen Verpflichtungen eine neue Herabsetzung der Grenzwerte für die in den Geltungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 83/351/EWG des Rates vom 16. Juni 1983, fallenden Schadstoffemissionen vor.

Diesem Vorschlag liegen die Arbeiten der Sachverständigengruppe „ERGA-Luftverschmutzung“ zugrunde, die die Kommission im Rahmen des globalen Ansatzes im Bereich der Kraftfahrzeugregelung in Angriff genommen hat und die eine Beurteilung der technischen Möglichkeiten zu einer weiteren Verminderung der Schadstoffemissionen der Kraftfahrzeuge sowie eine Beurteilung der wirtschaftlichen und energietechnischen Folgen der Anwendung dieser Verfahren ermöglichten.

Die Ergebnisse dieser Arbeiten erlaubten die Schlußfolgerung, daß die europäische Industrie über Technologien verfügt oder diese zur Zeit ausarbeitet, die ihr eine Einhaltung der Vorschriften dieses Vorschlags ermöglichen, ohne in der ins Auge gefaßten Zeitspanne die Ziele der gemeinschaftlichen Politik auf anderen Gebieten und insbesondere demjenigen der rationellen Energienutzung zu beeinträchtigen.

- 3.2 Dieser Vorschlag betrifft die Verminderung der Verschmutzung durch Kraftfahrzeugemissionen nach einem zweistufigen Verfahren aufgrund eines einmaligen Beschlusses des Rates, der vor Ablauf dieses Jahres zu fassen ist.

Auf der ersten Stufe ist eine Senkung der Grenzwerte für die in den Geltungsbereich der Gemeinschaftsregelung fallenden Emissionen vorgesehen, die je nach Fahrzeugklasse für Kohlenmonoxid zwischen 20 und 50 Prozent, für die kombinierten Emissionen von Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden zwischen 20 und 40 Prozent und für die Stickoxide allein zwischen 30 und 45 Prozent liegt.

Diese neuen Grenzwerte werden für sämtliche Fahrzeugkategorien angewandt, wobei die frühere Methode der Abstufung der Grenzwerte entsprechend dem Fahrzeuggewicht nicht mehr angewandt würde. Außerdem würden diese Grenzwerte sowohl für Kraftfahrzeuge mit Benzinmotor als auch für solche mit Dieselmotor gelten. Die Termine für das Inkrafttreten sind der 1. Oktober 1989 für die neuen Fahrzeugtypen und der 1. Oktober 1991 für alle neuen Fahrzeuge.

Auf einer zweiten Stufe ist eine weitere Herabsetzung der Grenzwerte auf ein Niveau vorgesehen, das die Einhaltung von an die europäischen Bedingungen angepaßten Werten ermöglicht, die dem Niveau der Kraftfahrzeugemissionen in den Vereinigten Staaten und Japan entsprechen¹¹⁾. Diese Werte werden von der Kommission aufgrund der laufenden techni-

¹¹⁾ Amerikanische Normen:

(Testzyklus FTP 75) : HC : 0,41 g/mi; CO : 3,4 g/mi; NO_x : 1,0 g/mi

Japanische Normen:

(„10 mode cycle“) : HC : 0,39 g/km; CO : 2,7 g/km; NO_x : 0,48 g/km

(„11 mode cycle“) : HC : 9,5 g/Prüfung; CO : 85 g/Prüfung; NO_x : 6,0 g/Prüfung

schen Arbeiten vor dem 30. September 1984 vorgeschlagen, damit sie vom Rat im Rahmen dieser Richtlinie angenommen werden können. Diese Grenzwerte werden sowohl für die neuen Fahrzeugtypen als auch für alle erstmalig in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge ab 1. Oktober 1995 angewandt.

Die technischen Modalitäten zur Durchführung dieser zweiten Stufe werden vom Rat vor Ende 1988 festgelegt. Sie können insbesondere die Einführung von Maßnahmen betreffen, die die Prüfung der Wirksamkeit von Technologien gestatten, um die Einhaltung der Grenzwerte während der Lebensdauer der Fahrzeuge zu ermöglichen.

Die Mitgliedstaaten, die dies wünschen, können die Einführung der in der Richtlinie festgelegten neuen Werte unter Einhaltung der im Vertrag festgelegten Regeln beschleunigen. Selbstverständlich können die Mitgliedstaaten, die dieses Recht in Anspruch nehmen, weder den Verkauf noch den Einsatz der in ihrem Land hergestellten oder aus dem Ausland eingeführten Fahrzeuge verbieten, wenn diese den Vorschriften der Gemeinschaft genügen.

- 3.3 Artikel 1 ermöglicht eine Änderung der technischen Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 83/351/EWG entsprechend den Zielen der ersten Stufe dieses Richtlinienvorschlages. Über die Vorschriften von Anhang VI betreffend das Bezugsbenzin für die Betriebserlaubnisprüfungen wird nach Fühlungnahme mit den zuständigen Kreisen ein zusätzlicher Vorschlag ausgearbeitet.
- 3.4 In den Artikeln 2 und 4 sind die Termine zur Annahme, Veröffentlichung und Durchführung der neuen Vorschriften festgelegt.
- 3.5 In Artikel 3 Abs. 1 werden die Grenzwerte der derzeit geltenden amerikanischen und japanischen Regelungen in die übliche Terminologie der Richtlinie 70/220/EWG umgesetzt und die Termine und Bedingungen für die Anwendung der neuen Grenzwerte festgelegt.

In Absatz 2 ist die Verpflichtung des Rates niedergelegt, vor Ende 1988 die technischen Vorschriften zur Durchführung dieser zweiten Phase der Richtlinie zu erlassen.

Bericht der Abgeordneten Duve und Schmidbauer

I. Allgemeines

Die Vorlage wurde mit Sammelübersicht über die in der Zeit vom 27. Juni bis 3. September 1984 eingegangenen EG-Vorlagen – Drucksache 10/1946 – lfd. Nr. 39 – gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Innenausschuß federführend sowie an den Ausschuß für Wirtschaft und den Ausschuß für Verkehr zur Mitberatung überwiesen.

Der Ausschuß für Verkehr hat in seiner Stellungnahme vom 14. November 1984 einmütig die Auffassung vertreten, daß das Terminschema der EG-Kommission unzureichend und politisch nicht vertretbar sei.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat dem Innenausschuß vorgeschlagen, daß der Deutsche Bundestag die Bundesregierung in ihrer Haltung – die von der EG-Kommission für die Gemeinschaftsregelung vorgeschlagenen Termine vorzuziehen – nachdrücklich unterstützen möge.

Der Innenausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 6. Februar 1985 beraten und einstimmig die vorgelegte Beschlußempfehlung angenommen.

II. Zum Richtlinienvorschlag

Der von der Kommission vorgelegte Entwurf – KOM (84) 226 endg. – enthält zwei getrennte Vorschläge, die miteinander im Zusammenhang stehen.

Der erste Vorschlag betrifft eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Blei- und Benzolgehalt des Benzin. Um zunächst eine Reduzierung und schließlich die völlige Abschaffung der Bleizusätze im Benzin zu ermöglichen, ist vorgesehen, daß ab 1986 diejenigen Mitgliedstaaten, die dies wollen, vorzeitig mit der Vermarktung von bleifreiem Benzin beginnen können. Die übrigen Mitgliedstaaten sollen die freiwillige Vermarktung von bleifreiem Benzin auf ihren Märkten nicht verbieten können. Ab 1. Juli 1989 sollen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß neben dem bleihaltigen auch unverbleites Benzin in deren Hoheitsgebiet überall auf den Markt gebracht wird. Neue Kraftfahrzeugtypen sollen nur noch mit bleifreiem Benzin betrieben werden dürfen. Für bleihaltiges Benzin, das noch für bestimmte vorhandene Fahrzeuge erforderlich ist, soll eine Höchstgrenze von 0,15 g Blei pro Liter festgelegt werden. Ab 1991 sollen alle neuen Kraftfahrzeuge einschließlich der alten Modelle mit bleifreiem Benzin betrieben werden müssen. Ferner ist vorgesehen, daß das bleihaltige Benzin durch Farbstoffe gekennzeichnet wird und weitere Maßnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, daß bleihaltiges Benzin in Kraftfahrzeugen, die für das Betanken mit unverbleitem Benzin ausgelegt sind, nicht verwendet werden. Ferner sollen die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, Anreize dafür zu geben, daß unverbleites Benzin möglichst zu einem Abgabepreis auf den Markt gebracht wird, der unter dem Abgabepreis für bleihaltiges Ben-

zin liegt. Außerdem soll der höchst zulässige Benzolgehalt für alle Benzinqualitäten begrenzt werden.

Der zweite Vorschlag betrifft eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie vom 16. Juni 1983 (83/351/EWG) des Rates über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase der Kraftfahrzeugmotoren. Ziel dabei ist die Erreichung von Grenzwerten, die diejenigen, die den in den Vereinigten Staaten und in Japan bereits erreichten Ergebnisse gleichwertig sind. Die Realisierung dieses Ziels soll in zwei Etappen verlaufen. Eine erste Etappe ab 1989 für alle neuen Kraftfahrzeugtypen und ab 1991 für alle neu zugelassenen Kraftfahrzeuge. Im Rahmen dieser ersten Stufe ist eine Senkung der Grenzwerte für die in den Geltungsbereich der Gemeinschaftsregelung fallenden Emissionen vorgesehen, die je nach Fahrzeugklasse für Kohlenmonoxid zwischen 20 und 50 %, für die kombinierte Emissionen von Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden zwischen 20 und 40 % und für die Stickoxide allein zwischen 30 und 45 %. In einer zweiten Etappe, die 1995 beginnt, soll eine weitere Herabsetzung der Grenzwerte auf ein Niveau vorgesehen werden, daß die Einhaltung von an die europäischen Bedingungen angepaßten Werten ermöglicht, die dem Niveau der Kraftfahrzeugemissionen in den Vereinigten Staaten und Japan entsprechen. Die technischen Modalitäten zur Durchführung dieser zweiten Stufe sollen vom Rat vor Ende 1988 festgelegt werden. Dabei soll der Industrie die Auswahl der Technologie, mit der die neuen Grenzwerte erreicht werden, überlassen bleiben. Diejenigen Mitgliedstaaten, die dies wollen, sollen die Einführung der in der Richtlinie festgelegten neuen Werte unter Einhaltung der im Vertrag festgelegten Regeln beschleunigen können.

III. Zu den Beratungen im Innenausschuß

Der Innenausschuß hat die vorgelegte Beschlußempfehlung einvernehmlich als notwendig angesehen. Dabei wurde namentlich dargelegt, daß die im Richtlinienentwurf vorgeschlagene Ausnahmeregelung des Artikels 3 – die im übrigen national ohne Bedeutung ist – gestrichen werden soll, damit es keine Verlängerungen für einen höchstzulässigen Bleigehalt von 0,40 g Blei pro Liter über das Jahr 1989 hinaus gibt. Die Bundesrepublik Deutschland kann nach Auffassung des Ausschusses keine Regelung mittragen, die Ausnahmen von der Begrenzung auf 0,15 g Blei pro Liter in Höhe von 0,40 g Blei pro Liter vorsehen würde.

Gegenüber der Bundesregierung war ferner im Verlaufe der Beratungen angeregt worden, im Rahmen der weiteren Verhandlungen auf EG-Ebene zu erörtern, inwieweit in folgenden Fragen Verhandlungsmöglichkeiten bestünden:

— in bezug auf die Möglichkeit, den zulässigen Gehalt an Bleiverbindungen in Benzin, das innerhalb der Gemeinschaft in Verkehr gebracht wird, bereits

zum 1. Januar 1986 auf 0,15 g Blei pro Liter abzusinken und

- in bezug auf die Möglichkeit, daß die zum Schutz der öffentlichen Gesundheit vorgesehene Begrenzung des Benzolgehaltes in Kraftstoffen nicht einheitlich auf maximal 5 %, sondern differenziert für Normalbenzin auf 2,5 % und für Superbenzin auf 3,5 % erfolgt. Zur Begründung wurde darauf hingewiesen, daß Benzol unbestritten ein krebserzeugendes Potential besitzt und es daher notwendig ist, die Luftverschmutzung auch durch Benzol so niedrig wie möglich zu halten. Eine höhere Oktanzahl war auch durch eine Änderung des Herstellungsverfahrens bei Benzin als erreichbar angesehen worden.

Seitens der Fraktion der SPD war insoweit hervorgehoben worden, daß es notwendig sei, die Frage des Benzolgehaltes nochmals aufzuwerfen. Es dürfe nicht ohne Not einer Erhöhung des Benzolgehaltes in einem Umfang zugestimmt werden, der in die Gefahrenzone reiche.

Hinsichtlich der weiteren, in der Vorlage der Kommission vorgesehenen Regelungen hat der Ausschuß übereinstimmend unter Bezugnahme auf die Voten der mitberatenden Ausschüsse und die Stellungnahme des Bundesrates hervorgehoben, daß das Termschema soweit wie möglich verbessert werden muß und das von der Kommission vorgeschlagene Termschema hinsichtlich der verschärften Emissionsgrenzwerte als unzureichend und politisch als nicht verantwortbar anzusehen ist. Seitens der Fraktion der CDU/CSU war betont worden, daß die Bundesregierung insoweit allerdings bereits in intensiven Verhandlungen anstrebe, das Termschema zu verbessern.

Im Hinblick auf die Regelungsvorschläge der Kommission war ferner angemerkt worden, daß die deutsche und die dänische Delegation sich in einer Protokollerklärung vorbehalten haben, zu gegebener Zeit im Einvernehmen mit den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission Schritte einzuleiten, die zu einer völligen Herausnahme von bleihaltigem Normalbenzin aus dem Markt führen. Von daher ist unabhängig von den Regelungsvorschlägen des Richtlinienentwurfes zwischen Normal- und Superbenzin zu unterscheiden, so daß die Möglichkeit besteht, in bezug auf die verschiedenen Benzinqualitäten unterschiedlich zu reagieren.

Die in der Vorlage der Kommission vorgesehene Grenzwertabsenkung sowie die Aufforderung an die Mitgliedstaaten, den Markt für unverbleites Benzin ab 1986 zu öffnen und die Regelung zur Färbung bleihaltigen Benzins sind vom Ausschuß begrüßt worden.

Die Bundesregierung hat in einer im Rahmen der Beratungen vorgelegten Stellungnahme unter anderem darauf hingewiesen, daß nach den bisherigen Beratungen die Richtlinie insbesondere folgende Elemente enthalten werde:

- Festlegung der Oktanzahl von 95 ROZ/85 MOZ an der Tankstelle für ein einheitliches unverbleites Superbenzin,
- Verpflichtung zur Einführung unverbleiten Benzins, spätestens ab 1. Oktober 1989 in Verbindung mit der Möglichkeit, daß Mitgliedstaaten ab sofort vorzögen,
- Aufforderung an die Mitgliedstaaten, Maßnahmen zu ergreifen, um die Versorgung mit unverbleitem Benzin zum frühestmöglichen Zeitpunkt im Interesse des innergemeinschaftlichen Verkehrs zu fördern (Protokollerklärung des Rates). Ferner war auf die oben erwähnte Protokollerklärung der deutschen und dänischen Delegation hingewiesen worden.

Die Bundesregierung hat ferner hervorgehoben, daß durch die Richtlinie die EG-weite Einführung bleifreien Benzins und die frühzeitigen Maßnahmen der Bundesregierung zur Einführung bleifreien Benzins sichergestellt würden.

Im Rahmen der Beratungen war seitens der Bundesregierung zur Frage des Benzolgehaltes ferner angemerkt worden, daß die Bundesregierung der Kommission einen Verordnungsentwurf zugeleitet habe, in dem fünf Volumen-Prozent als Vorschlag enthalten seien. Dieser Entwurf sei bisher nicht geändert worden. Das Bundesgesundheitsamt habe bei der Beratung dieses Entwurfes festgestellt, daß es aus gesundheitlicher Sicht völlig gleichgültig sei, ob 4,5 oder 6 Volumen-Prozent vorgesehen würden, da dies gesundheitlich so gut wie keine Auswirkungen habe, weil die Emissionen von Benzol durch den Auspuff abgegeben würden und die Benzolemissionen aus dem Auspuff nicht direkt von der Benzolkonzentration im Benzin abhingen. Auch benzolfreies Benzin verursache immer noch Benzolemissionen im Auspuff.

Bonn, den 6. Februar 1985

Duve **Schmidbauer**
Berichterstatter

