

Siebter Bericht und Empfehlung **der Europa-Kommission**

zur Frage der Festlegung der europäischen Abgasnormen

A. Problem

Der Rat der Umweltminister der EG hat am 20./21. März 1985 in einem Grundsatzbeschluß bestimmt, daß die europäischen Abgasnormen auf der Grundlage eines Vorschlages der EG-Kommission bis zum 30. Juni 1985 festgelegt werden. Dabei sollen, nach Fahrzeugkategorien abgestimmt, die Umweltauswirkungen der europäischen Normen den sich aus den US-Normen ergebenden Auswirkungen gleichwertig sein.

Die EG-Kommission hat am 5. Juni 1985 Vorschläge für die Abgasgrenzwerte, gestaffelt nach Fahrzeugkategorien, vorgelegt. Diese Werte führen zu einer wesentlichen Verminderung des Schadstoffausstoßes. Die Vergleichbarkeit der Auswirkungen mit denen der US-Normen ist jedoch nicht gegeben.

B. Lösung

Nach Auffassung der Europa-Kommission ist der politische Rahmen, den der Beschluß des Ministerrates vom 20./21. März 1985 vorgegeben hat, durch die Vorschläge der EG-Kommission nicht ausgeschöpft worden. Vor einer Festlegung der europäischen Normen ist nach übereinstimmender Meinung der Europa-Kommission die Vergleichbarkeit der Auswirkungen mit den US-Normen in einem objektivierten Testverfahren, wie es vom Europäischen Parlament vorgeschlagen wurde, herzustellen.

Einstimmigkeit in der Kommission

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Bericht

I.

Die Europa-Kommission hat sich auf ihrer 19. Sitzung am 21. Juni 1985 mit den Problemen der europaweiten Abgasreduzierung bei Kraftfahrzeugen, insbesondere mit den von der EG-Kommission hierzu vorgelegten Vorschlägen für die europäischen Normen der Abgasgrenzwerte befaßt. Sie hat dazu einen Vertreter der Bundesregierung gehört. Die Entschließung des Europäischen Parlaments zur Festlegung der europäischen Abgasnormen vom 13. Juni 1985 hat sie in ihre Beratungen einbezogen.

II.

Der Rat der Umweltminister der EG hat sich am 20./21. März 1985 im Interesse einer europaweiten Regelung auf die Termine für die obligatorische Einführung der europäischen Emissionsnormen im Wege des Kompromisses geeinigt. Die Einführungs-terminen sind nach Hubraumklassen gestaffelt und für die Wagen über 1,4 l Hubraum verbindlich festgelegt.

Bei Fahrzeugen unter 1,4 l Hubraum sollen die europäische Norm und der Anwendungstermin 1987 festgelegt werden.

In einem Grundsatzbeschluß hat der Rat der Umweltminister außerdem bestimmt, daß die künftigen europäischen Emissionsnormen nach den gestaffelten Fahrzeugkategorien abgestimmt werden, „so daß die Umweltauswirkungen in Europa den sich aus den US-Normen ergebenden Auswirkungen gleichwertig sein werden, wobei für jede Kategorie eine unterschiedliche Nutzungsweise zugrunde zu legen ist. ... Die endgültige Entscheidung wird spätestens am 30. Juni 1985 nach der Festsetzung der europäischen Normen für Fahrzeuge mit mehr als 1400 cm³ getroffen“.

Die EG-Kommission hat am 5. Juni 1985 ihre Vorschläge zu den Abgasgrenzwerten vorgelegt. Entsprechend der vom Ministerrat vorgenommenen Einteilung nach Fahrzeugkategorien sind für die einzelnen Schadstoffe folgende Grenzwerte (jeweils g/test) vorgeschlagen worden:

Fahrzeugkategorie	CO	HC + NO _x	NO _x
über 2 l	25	6,5	3,5
1,4 bis 2 l	30	8	4
bis 1,4 l ab 1. Oktober 1990/91 (entsprechend der Vorgabe des Minister- rates)	45	15	6

III.

Der Vertreter der Bundesregierung hat dazu erklärt, es sei unstrittig, daß durch die von der EG-Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte eine wesentliche Verminderung des Schadstoffausstoßes erreicht werde. Diese Feststellung treffe auf alle drei Schadstoffgruppen zu und gelte auch im Bereich der Mittelklassewagen. Nach der Auffassung des Bundesministers des Innern seien jedoch die für diese Fahrzeugkategorie vorgeschlagenen Abgasgrenzwerte nicht hinreichend streng, um in ihren Auswirkungen denen der US-Normen zu entsprechen. Diese Forderung der Äquivalenz sei aber der zentrale Punkt des Beschlusses der Umweltminister vom 20./21. März 1985, der nicht in Frage gestellt werden dürfe. Es sei das Ziel der Bundesregierung, diese Forderung umzusetzen. Sie halte deshalb die für die Fahrzeuge der Mittelklasse vorgeschlagenen Abgasgrenzwerte für verbesserungsbedürftig.

IV.

Das Europäische Parlament hat in einer Entschließung vom 13. Juni 1985 die Notwendigkeit betont, für die Festlegung der europäischen Abgasnormen, die den US-Normen gleichwertig sein sollen, ein objektivierbares Verfahren zu finden. Es schlägt deshalb für Personenkraftwagen über 1400 cm³ vor:

„Die Abgaswerte einer statistisch signifikanten Anzahl von Pkw verschiedener Typen, die die Zulassung nach dem amerikanischen Verfahren FTP 75 erhalten haben, wird nach dem europäischen Meßverfahren (ECE-Test) gemessen. Die so gemessenen Werte für Stickoxide (NO_x), Kohlenwasserstoffe (HC) und Kohlenmonoxid (CO) werden als europäische Abgasnormen definiert.“

V.

Die Europa-Kommission war der übereinstimmenden Auffassung, daß die von der EG-Kommission vorgeschlagenen Abgasgrenzwerte zwar eine Verminderung des Schadstoffausstoßes bewirken. Diese Verminderung reiche jedoch nicht aus, um die Umweltschädigungen in Zukunft wirksam zu verringern. Insbesondere gelte dies für die Grenzwerte der Stickoxide. Diese Schadstoffe seien die Hauptverursacher der Waldschäden. Die von der EG-Kommission vorgeschlagenen Abgasgrenzwerte berücksichtigten auch nicht die Zusammensetzung der europäischen Wagenflotte. Diese variere zwar in jedem Mitgliedstaat. Jedoch sei festzustellen, daß nur ein kleiner Anteil des Kraftfahrzeugbestandes auf Wagen über 2 l Hubraum entfalle und damit den strengen Abgasnormen unterworfen werde. Dagegen sei der weitaus überwiegende

gende Anteil von Mittel- und Kleinwagen weiterhin für einen verhältnismäßig hohen Schadstoffausstoß verantwortlich. Dies führe zu einem nicht annehmbaren Gesamtergebnis.

Die Europa-Kommission war sich darin einig, daß die Vergleichbarkeit der Auswirkungen von europäischen Normen und US-Normen nur in einer breitangelegten praktischen Untersuchung festgestellt werden könne. Das vom europäischen Parlament vorgeschlagene Meßverfahren biete die Gewähr, bei Berücksichtigung der Voraussetzungen und Bedingungen in Europa die Vergleichbarkeit der Auswirkungen festzustellen. Dieses Verfahren müsse vor der Festlegung der europäischen Normen angewandt werden.

VI.

Die Europa-Kommission gab einstimmig folgende Stellungnahme ab:

Bonn, den 21. Juni 1985

Die Europa-Kommission

Frau Dr. Hellwig

Vorsitzende

Die Europa-Kommission erkennt an, daß die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 5. Juni 1985 vorgelegten Vorschläge für die Abgasgrenzwerte eine wesentliche Verminderung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugen vorsehen.

Sie ist jedoch der Auffassung, daß die Abgasgrenzwerte der EG-Kommission nicht den Beschlüssen des EP entsprechen.

Die Europa-Kommission empfiehlt dem Deutschen Bundestag,

die Bundesregierung aufzufordern, dafür einzutreten, daß in sämtlichen Fahrzeugklassen die Grenzwerte entsprechend dem Stand der Technik, insbesondere auch im Bereich der Stickoxide, wesentlich gesenkt werden.

Dabei sollte im Ministerrat die Forderung des Europäischen Parlaments übernommen werden, daß die europäischen Festlegungen nach entsprechenden vergleichenden Tests den US-Werten entsprechen.

