



Waldemar HUMMER, Dr. iur. (Wien 1964), Dr. rer. pol. (Wien 1966), Dr. phil. (Salzburg 1974); Rechtsberater der Argentinischen Botschaft in Wien 1967 - 1969; Univ.-Ass. am Institut für Völkerrecht und Internationale Beziehungen an der Universität Linz ab 1970; Habilitation 1978, *venia docendi* für Völkerrecht und Europarecht; Leiter der Abteilung für Europarecht und Entwicklungsvölkerrecht; 1984 Berufung an die Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck, Vorstand des Instituts für Völkerrecht und Internationale Beziehungen (mit angeschlossenem Europäischen Dokumentationszentrum) und Leiter des Zentrums für Europäisches Recht an der Universität Innsbruck.

„Katalysatorpflicht“ in der EWG?

Gemeinschaftsrechtliche Grenzwerte der Schadstoffemission von Kraftfahrzeugen

Der Autor ist Herrn VAss. Mag. Martin Platz für die Materialaufbereitung und technische Unterstützung bei der Gestaltung des Manuskripts zu Dank verpflichtet.

In der gegenwärtigen Debatte um das Inkrafttreten des EWR nach der Verabschiedung seines Anpassungsprotokolls am 17. März 1993 bzw. um die seit 1. Februar 1993 laufenden Beitrittsverhandlungen mit den EG stellt die Suche nach vergleichbaren Standards im Umweltbereich eine der wesentlichsten Fragestellungen dar. Plakativ wird dabei seitens der Beitrittsgegner immer wieder darauf hingewiesen, daß die vermeintlich höheren Umweltschutzstandards Österreichs bei dieser Gelegenheit aufgegeben und verpflichtend auf das niedrigere EG-Niveau abgesenkt werden müßten (siehe dazu [1], [2]).

Innerhalb der einzelnen geschützten Umweltbereiche nimmt die Luftreinhaltung, und hier wiederum die Limitierung der Schadstoffemission durch Kraftfahrzeuge, eine zentrale Stellung ein. Die Fronten scheinen diesbezüglich klar: Österreich hat bereits seit 1.1.1987 – bzw. seit 1.1.1988 auch für Kfz mit einem Hubraum von weniger als 1500 cm³ – eine generelle „Katalysatorpflicht“ (18. Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 (BGBl. 399/1976), BGBl 395/1985), die EG bis zum 31.12.1992 aber noch keine – daraus scheint sich folgerichtig der Schluß zu ergeben, daß die EG im Bereich der Reglementierung der Schadstoffemissionen von Kfz offensichtlich weniger sensibel ist als Österreich.

Vordringlichstes Bemühen dieses Beitrages wird es daher sein, nachzuweisen, daß die EWG im Bereich der Schadstoffemissionen aus Kfz zwar bis vor kurzem tatsächlich weniger „sensibel“ war als Österreich, inzwischen aber gleichgezogen hat und in absehbarer Zukunft in Teilbereichen über strengere Standards hinsichtlich der Schadstoffemission bestimmter Arten von Kfz verfügen wird.

Dem Charakter der Zeitschrift entsprechend soll nachstehend vor allem versucht werden, die Entwicklung und technische Ausgestaltung der Gemeinschaftsnormierung in bezug auf die Schadstoffemission von Kfz in gedrängter Sicht darzustellen. In einem kurzen Schlußkapitel sollen die gemeinschaftsrechtlichen Standards dann mit den österreichischen Grenzwerten verglichen werden.

1. Die „Philosophie“ der Gemeinschaftsnormierung für Schadstoffemissionen von Kfz

Ursprünglich wurde in der EWG bei der Normierung der Schadstoffemissionen von Kfz zwischen Fahrzeugen mit (a) Fremdzündungsmotoren und Fahrzeugen mit (b) Dieselmotoren unterschieden.

(a) Für Ottomotoren wurden erstmals mit der Richtlinie (RL) 70/220/

EWG Emissionsgrenzwerte festgelegt, wobei die Berechnung in der Form erfolgte, daß – in Abhängigkeit vom Fahrzeuggewicht (t) – die Gesamtmenge des bei der Prüfung jeweils emittierten Gases – ursprünglich nur Kohlenmonoxid und unverbrannte Kohlenwasserstoffe – festgelegt wurde. Diese Berechnungstechnik wurde auch nach der Einbeziehung von Stickoxiden in den Katalog der kontrollierten

Abgasarten durch die RL 77/102/EWG beibehalten.

Eine konzeptuelle Änderung ergab sich in der Folge aber durch die RL 83/351/EWG, die – an sich nach demselben Berechnungssystem vorgehend – nunmehr auch die gasförmigen Schadstoffe von Dieselmotoren in den sachlichen Anwendungsbereich der RL 70/220/EWG einbezog. Um aber ein Niveau der Abgasreduktion zu erreichen, das dem des amerikanischen Rege-

lungsvorbildes entsprach, stellte in der Folge die RL 88/76/EWG die Berechnung der Schadstoffemission auf die Basis des Hubraumes der Fahrzeugmotoren um, wobei unterschiedlichen technischen Rahmenbedingungen durch Korrekturfaktoren bei der Grenzwertberechnung Rechnung getragen wurde. Im neuesten Vorschlag der Kommission (KOM(92)64 endg., geändert durch KOM(92)553 endg.) wird nunmehr wieder auf Gewichtsklassen umgestellt, wobei aber schwere Kraftfahrzeuge – d.s. KfZ der Klassen M₂ und M₃ bzw N₂ und N₃ – von der Anwendung ausgeschlossen und die Grenzwerte neuerlich drastisch abgesenkt wurden (vgl. dazu Tab. 2 und 3). Die erwähnten Kraftfahrzeugklassen umfassen:

Klasse M₁: Fahrzeuge für Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrer

Klasse M₂: Fahrzeuge für Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrer und einem Höchstgewicht bis zu 5t

Klasse M₃: Fahrzeuge für Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrer und einem Höchstgewicht über 5t

Klasse N₁: Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht bis zu 3,5t

Klasse N₂: Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht über 3,5t bis zu 12t

Klasse N₃: Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht über 12t

- (b) Ganz anders verlief die Berechnung der Schadstoffemissionen aus Dieselmotoren. Ursprünglich wurden hier durch die RL 72/306/EWG indirekte Grenzwerte mittels Absorptionskoeffizienten festgelegt. Erst mit der RL 88/77/EWG wurden für die im Anwendungsbereich der Richtlinie verbleibenden Kraftfahrzeuge die Grenzwerte auf die Festlegung des Ausstoßes von Schadstoffen in Abhängigkeit von der Motorleistung umgestellt. Dieses Berechnungssystem wurde bis heute beibehalten und findet sich auch im Transitvertrag Österreichs mit der EWG vom 2. Mai 1992 (siehe dazu [3]) als Grundlage für die in dessen Art. 15 und im Anhang 8 niedergelegte Ökopunkteberechnung wieder.

2. Schadstoffreduktion bei Motoren mit Fremdzündung

In Ausführung der Regelung Nr. 15 der ECE vom 11. April 1969 erließ der Rat, gestützt auf Art. 100 EWGV, die RL 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung an den technischen Fortschritt, die folgenden sachlichen Geltungsbereich hatte: sie betraf alle Fahrzeuge mit Ottomotor, mindestens 4 Rädern, einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 400 kg und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h.

Die Regelungstechnik der RL 70/220/EWG bestand in einer Begrenzung des Maximalausstoßes von CO und Kohlenwasserstoffen, wobei drei unterschiedliche Prüfungstypen festgelegt wurden:

- (1) Typ I (Stadtzyklus): auf einem Fahrleistungsprüfstand wird eine durchgehende Prüfung mit 4 Zyklen gefahren. Jeder Zyklus ist in 15 Unterabschnitte mit festgelegten Betriebszuständen (Leerlauf, Beschleunigung, konstante Geschwindigkeit, Verzögerung) unterteilt. Die Grenzwerte werden bei der Prüfung von Typ I in Gewichtsanteilen pro Prüfung, in Abhängigkeit von der Bezugsmasse des Fahrzeuges, aber unabhängig von der Motorleistung, festgelegt;
- (2) Typ II (Leerlaufprüfung): der emittierte CO-Anteil darf 4,5 Volumsprozent der gesamten Auspuffgase nicht überschreiten;
- (3) Typ III (Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse): der Anteil der austretenden Kohlenwasserstoffe darf nicht über 0,15 % der vom Motor verbrauchten Kraftstoffmenge betragen.

In der Folge wurden durch die RL 77/102/EWG des Rates vom 30. November 1976 Änderungen eingeführt, die zum einen die Grenzwerte für Stickoxidemissionen (g/Prüfung), zum anderen eine Bezugnahme auf das Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz vom 22. November 1973 betrafen.

Die RL 77/102/EWG wurde anschließend durch die RL 78/665/EWG des Rates vom 14. Juli 1978 – die die Grenzwerte in allen Bereichen herabsetzte und eine Anpassung der Prüfbe-

dingungen verfügte – sowie durch die weitere RL 83/351/EWG des Rates vom 16. Juli 1983 geändert. Letztere Richtlinie änderte den Anwendungsbereich der Stamm-RL 70/220/EWG und bezog erstmals auch die Dieselmotoren in ihren sachlichen Geltungsbereich ein: betroffen waren nämlich alle Kraftfahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ mit Fremdzündungs- (Ottomotor) oder Kompressionszündungsmotor (Dieselmotor), mit mindestens vier Rädern, einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 400 kg und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h.

Die Ruß- bzw. Partikelemissionen von Dieselmotoren werden separat durch die RL 72/306/EWG erfaßt, die drei anderen relevanten gasförmigen Schadstoffgruppen (CO, CH_x und NO_x) für die Fahrzeugklassen M₁ und N₁ werden aber nunmehr – für Benzin- und Dieselmotoren zusammen – nach der bisherigen Methode in der RL 83/351/EWG geregelt, wobei aber – um die konstruktionsbedingten Unterschiede auszugleichen – folgendermaßen vorgegangen wird: die ausgestoßene CO-Menge und die Summe der emittierten Mengen an CH_x und NO_x müssen alle unter den angegebenen Grenzwerten liegen.

Die Partikelemissionen für KfZ der Klassen M₁ und N₁ wurden in der Folge mit der RL 88/436/EWG dem Regime der Stamm-RL 70/220/EWG unterstellt. Die Ruß- und Partikelemissionen für KfZ der Klassen M₂ und M₃ bzw. N₂ und N₃ (schwere Dieselfahrzeuge) verbleiben hingegen zur Gänze unter der Regelung der RL 72/306/EWG, die wiederum durch die RL 88/77/EWG ersetzt wurde.

Mit der RL 88/76/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987, die bereits auf Art.100a EWGV gestützt war, sollte ein Abgasnormniveau erreicht werden, das den strengen amerikanischen Vorschriften gleichwertig sein sollte und das für Ottomotoren nur mit einem Katalysator zu erreichen ist. Für diese Prüfung werden die KfZ in Hubraumklassen unterteilt und zwar in solche mit mehr als 2 l Hubraum, solche mit einem Hubraum zwischen 1,4 und 2 l sowie in Motoren mit weniger als 1,4 l Hubraum. Diese neue Klassifizierung ersetzt damit in der Grenzwertberechnung die bisherige Technik des Abstellens auf die Bezugsmasse des Fahrzeuges. Bei der Grenzwertberechnung kommt dabei neben der Summe der ausgestoßenen Mengen an CH_x und NO_x auch ein Grenzwert für den NO_x-Ausstoß allein zur Anwendung. Für



Betriebserlaubnisprüfung	Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren der Klassen M und N	Fahrzeuge mit Kompressionszündungsmotoren der Klassen M ₁ und N ₁
Typ I	JA (Masse ≤ 3,5 t)	JA (Masse ≤ 3,5 t)
Typ II	JA (Masse > 3,5 t)	-
Typ III	JA	-
Typ IV	JA	-
Typ V	JA (Masse ≤ 3,5 t)	JA (Masse ≤ 3,5 t)
Bedingungen für die Erweiterung der Betriebserlaubnis auf ähnliche Fahrzeuge	Abschnitt 6 ¹⁾	- Abschnitt 6 ¹⁾ - M ₂ und N ₂ Bezugsmasse nicht über 2.480 kg

¹⁾ Abschnitt 6 des Anhanges I der RL 91/441/EWG

Tab. 1: Anwendung der Prüfverfahren auf die einzelnen Fahrzeugklassen (Quelle: KOM (92)64 endg. vom 19.3.1992, S. 13)

KfZ mit automatischen Getrieben wird bei der Berechnung des NO_x-Ausstoßes ein Multiplikator von 1,3 zur Anwendung gebracht. Für KfZ mit weniger als 1400 cm³ Hubraum werden für die Bemessung der Schadstoffemissionsgrenzwerte schadstoff- und abgasreinigungsabhängige Verschlechterungsfaktoren – mit denen der tatsächliche Abgasausstoß multipliziert werden muß – herangezogen. Die Benzinmotoren aller Fahrzeuge müs-

sen selbstredend für die Verwendung von bleifreiem Benzin geeignet sein.

Ab 1. Oktober 1989 durften die Mitgliedstaaten das erstmalige Inverkehrbringen von KfZ mit mehr als 2000 cm³ und ab 1. Oktober 1991 das eines KfZ mit weniger als 1400 cm³ Hubraum immer dann verweigern, wenn deren Abgasemissionen nicht den Grenzwerten der RL 88/76/EWG entsprachen. Ab 1. Oktober 1993 wird dies auch für KfZ zwischen 1400 und 2000 cm³ Hubraum und ab 1. Oktober 1996 für

KfZ mit Dieselmotoren gleichen Hubraums gelten (Art. 2 Abs. 3 RL 88/76/EWG).

Nach einer erneuten Änderung der Stamm-RL 70/220/EWG durch die RL 89/458/EWG – die eine Verringerung der Grenzwerte für KfZ mit kleinvolumigen Motoren brachte – wurde durch die RL 89/491/EWG die zwingende Eignung neuer Motoren für den Betrieb mit unverbleitem Benzin vorgeschrieben, wodurch auch die anderen Rechtsvorschriften für KfZ-Motoren angepaßt werden mußten. Um Schäden an Katalysatoren durch eine (irrtümliche) Verwendung von unverbleitem Benzin zu vermeiden, wurde die Installation eines engeren Einfüllstutzens für den Benzintank vorgesehen. Ebenso wurden die Vorschriften über die technischen Daten für Dieselmotoren geändert.

Mit der RL 91/441/EWG vom 26. Juni 1991 wird diese verwirrende Fülle von Vorschriften und deren technische Anhänge konsolidiert und das gegenwärtig bestehende Prüfsystem eingeführt, das nunmehr folgende Neuerungen enthält: das Maßnahmenpaket der Richtlinie ist nicht mehr auf die bloßen Schadstoffemissionen von KfZ beschränkt, sondern umfaßt alle umweltbeeinträchtigenden Emissionen, die beim Betrieb eines KfZ auftreten. Die Grenzwertberechnung wird auf Gewichtsanteile pro gefahrenem km umgestellt und es wird ein neues europäisches Prüfverfahren mit einem Test eingeführt, der dem Fahrzyklus außerhalb geschlossener Ortschaften entspricht. Darüber hinaus werden auch Emissionen durch Kraftstoffverdampfung mit einbezogen und Normen über die Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Fahrzeugbauteilen (Katalysatoren) zur Erreichung einer Mindestlebensdauer derselben von 80.000 km aufgestellt.

Ab dem 1. Juli 1992 durfte damit weder eine gemeinschaftliche noch eine nationale Betriebserlaubnis erteilt werden, falls die Emissionen eines KfZ die Grenzwerte der Anhänge der RL 91/441/EWG überschreiten und ab dem 31. Dezember 1992 war auch das erstmalige Inverkehrbringen solcher KfZ zu untersagen (Art. 2). Bis zum 31. Dezember 1993 wiederum muß der Rat über eine neuerliche Absenkung der Grenzwerte entscheiden, die aber nicht vor dem 1. Jänner 1996 für die Erteilung einer Betriebserlaubnis zum tragen kommen; sie dürfen aber Gegenstand steuerlicher Anreize sein (Art. 4).

Fahrzeugklasse	Bezugsmasse RW (kg)	Grenzwerte		
		Masse des Kohlenmonoxids	Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide	Partikelmasse ¹⁾
		L1 (g/km)	L2 (g/km)	L3 (g/km)
M ²⁾	Alle	2,72	0,94	0,14
N ₁ ³⁾	RW ≤ 1250	2,72	0,97	0,14
	1250 < RW ≤ 1700	5,17	1,4	0,19
	1700 < RW	6,9	1,7	0,25

¹⁾ bei mit Kompressionszündungsmotoren ausgestatteten Fahrzeugen

²⁾ Ausgenommen:

- Fahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als 6 Insassen, einschließlich des Fahrers, ausgelegt sind
- Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von über 2500 kg
- Geländefahrzeuge gem. Anhang I der RL 70/156/EWG, zuletzt geändert durch die RL 87/403/EWG (ABl. 1987, Nr. L 220, S. 44)

³⁾ und die in der Anmerkung ²⁾ beschriebenen Fahrzeuge der Klasse M

Tab. 2: Emissionsgrenzwerte in Abhängigkeit von der Fahrzeugklasse (Quelle: KOM (92)64 endg. vom 19.3.1992, S. 14)



	Masse des Kohlenmonoxids (CO) (g/kWh)	Masse der Kohlenwasserstoffe (HC) (g/kWh)	Masse der Stickoxide (NO _x) (g/kWh)	Masse der Partikel (PT) (g/kWh)
A (1.7.1992)	4,5	1,1	8,0	0,36
B (1.10.1995)	4,0	1,1	7,0	0,15

Tab. 3: Stufenplan der Grenzwerttabelle für Gas- und Partikelemissionen von Dieselmotorfahrzeugen (Quelle: ABl. 1991, Nr. L 295, S. 6)

Darüber hinaus setzte sich der Rat auch das – allerdings unbefristete – Ziel, die Emission von CO₂ durch KfZ zu begrenzen.

Dieses gegenwärtig geltende Emissionsberechnungssystem soll aber nach einem neuen Vorschlag der Kommission in Zukunft auf folgendes System umgestellt werden: auf Wunsch der Industrie und nach US-Vorbild soll die Einteilung in Fahrzeugklassen künftig nach der Masse des unbeladenen KfZ vorgenommen werden, wobei folgende drei Klassen vorgesehen sind:

- Klasse I: Bezugsmasse bis 1.250 kg
- Klasse II: Bezugsmasse von 1.250 bis zu 1.700 kg
- Klasse III: Bezugsmasse über 1.700 kg

Hinsichtlich der Prüfverfahren soll es in Zukunft fünf Typen geben:

- Typ I: Prüfung der durchschnittlichen Auspuffemission nach einem Kaltstart
- Typ II: Prüfung der Emissionen von Kohlenmonoxid bei Leerlauf
- Typ III: Prüfung der Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse
- Typ IV: Prüfung der Verdunstungsemissionen
- Typ V: Prüfung der Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Bauteile

Für KfZ mit Fremdzündungsmotor kommen alle Prüfungstypen zur Anwendung, für Dieselfahrzeuge lediglich Typ I und Typ V (siehe dazu die Tab. 1 und 2).

3. Schadstoffreduktion bei Dieselmotoren

Ausgangspunkt war hier die Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission von unreinigender Stoffe aus Dieselmoto-

ren zum Antrieb von Fahrzeugen, die sich auf alle Dieselfahrzeuge bezog, die über mindestens vier Räder und eine Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h verfügten – ausgenommen land- und forstwirtschaftliche (Arbeits-) Maschinen. Dabei wurde keine Unterscheidung nach Schadstoffen vorgenommen und die Grenzwerte wurden nicht nach Volumens- oder Gewichtsanteilen der Schadstoffe im Abgas ermittelt, sondern indirekt durch Absorptionmessung und die Aufstellung von Absorptionskoeffizienten – in Abhängigkeit vom Luftdurchsatz des Motors bei verschiedenen Betriebszuständen – festgestellt. Die RL 72/306/EWG blieb bis Ende 1987 unverändert und wurde erst am

3. Dezember 1987 durch die RL 88/77/EWG geändert, die folgende Neuerungen mit sich brachte: der sachliche Anwendungsbereich blieb an sich gleich wie der der RL 72/306/EWG – mit Ausnahme der KfZ der Klasse M₁ – die allerdings bereits seit 1983 unter die RL 70/220/EWG idF der RL 83/351/EWG fielen. Des weiteren wurden die Grenzwerte für die CO-, CH_x- und NO_x-Emissionen auf die Berechnung in Gewichtsanteilen in Abhängigkeit von der Motorleistung umgestellt – allerdings ohne Festlegung von Partikelemissionswerten.

Die gegenwärtig geltende Regelung für die Emissionsgrenzwerte von Dieselmotoren ist die Richtlinie 91/542/EWG des Rates vom 1. Oktober 1991, die die Grenzwerte für Gasemissionen weiter verminderte und eigene Grenzwerte für Partikelemissionen einführt.

Die zeitliche Stufung der vorgesehenen Absenkung der Grenzwerte ist Tab. 3 zu entnehmen.

Damit mußte ab 1. Juli 1992 die Ausstellung sowohl der gemeinschaftlichen als auch der nationalen Betriebserlaubnis dann verweigert werden, wenn die Abgasemissionen des Fahrzeugdieselmotors die Grenzwerte in Zeile A der Grenzwerttabelle überschritten hatten und ab 1. Oktober 1993

Gasförmige Emissionen			Partikelemissionen (nur für Dieselmotoren)
Kohlenmonoxid (CO) g/km	Kohlenwasserstoffe ¹⁾ (HC) g/km	Stickoxide ¹⁾ (NO _x) g/km	
2,1	0,25	0,62	0,124

¹⁾ Im Gegensatz zur EG-Regelung, die Kohlenwasserstoffe und Stickoxide in Summe auswirft (vgl. Tab. 2, 4. Spalte), trennt die österreichische Regelung HC und NO_x

Tab. 4: Emissionsregelung von PkV in Österreich (Quelle: 18. Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 (BGBl. 399/1967) idF BGBl. 362/1987 idF BGBl. 72/1991)

Gasförmige Emissionen			Partikelemissionen (nur für Dieselmotoren)
Kohlenmonoxid (CO) g/km	Kohlenwasserstoffe ¹⁾ (HC) g/km	Stickoxide ¹⁾ (NO _x) g/km	
4,9	1,23	9	0,7 ²⁾

¹⁾ KfZ mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h und einem Höchstgewicht von mehr als 3,5 t mit Dieselmotor

²⁾ Bei einer Motorleistung von mehr als 85 kW wird der Wert auf 0,4 g/kWh abgesenkt

Tab. 5: Emissionsregelung von LkV und Bussen in Österreich (Quelle: 18. Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 (BGBl. 399/1967) idF BGBl. 362/1987 idF BGBl. 72/1991)



dann, falls dies in bezug auf die Grenzwerte in Zeile B der Tabelle der Fall sein würde. Bis zum 30. September 1993 gilt dies aber nicht für KfZ, deren Motor – in Zusammenhang mit einem anderen Fahrzeug – vor dem 1. Juli 1992 in der Anlage zur europäischen Betriebslaubnis bereits zugelassen worden war.

Mit Ausnahme der zur Ausfuhr nach Drittstaaten bestimmten Fahrzeugen untersagen die Mitgliedstaaten die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Benutzung neuer dieselgetriebener KfZ sowie den Verkauf und die Benutzung neuer Dieselmotoren, die ab 1. Oktober 1993 die Grenzwerte der Zeile A der Tab. 3 bzw. ab 1. Oktober 1996 die der Zeile B der Tab. 3 überschreiten.

Den Mitgliedstaaten wird ferner die Gewährung steuerlicher Anreize für KfZ, die folgende Bedingungen erfüllen, erlaubt:

- sie müssen für alle KfZ – sowohl im Inland produzierte als auch importierte – gelten, die in dem betreffenden Mitgliedstaat in Verkehr gebracht werden;
- die KfZ müssen den erst 1996 in Kraft tretenden Bestimmungen – das sind die der Zeile B der Grenzwerttabelle 3 – entsprechen;
- sie müssen deutlich geringer ausfallen als die tatsächlich durch den Einbau der notwendigen Reinigungssysteme anfallenden Kosten;
- sie müssen spätestens zu dem Zeitpunkt entfallen, zu dem die entsprechenden Normen im betreffenden Mitgliedstaat verbindlich in Kraft treten.

4. Vergleich der gemeinschaftsrechtlichen mit der österreichischen Regelung der Schadstoffemission von KfZ

Versucht man aufgrund der vorstehend dargestellten gemeinschaftsrechtlichen Regelung der Schadstoffemission von Kraftfahrzeugen eine erste vergleichende Aussage im Hinblick auf die einschlägige Situation in Österreich, so stellt sich die gegenwärtige Regelung in den EG und im österreichischen Recht (Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung, BGBl. 399/1967 idF BGBl. 72/1991) bezüglich der Grenzwerte für die normierten drei gasförmigen Emissionen (CO, HC und NO_x) bzw. für die Partikelemissionen (für Dieselmotoren) folgendermassen dar:

Im Bereich der CO-Emissionen von PkW's ist die österreichische Regelung mit einem Toleranzwert von 2,1 g/km gegenüber dem gemeinschaftlichen Schwellenwert von 2,72 g/km die eindeutig strengere. Bei den HC- bzw. NO_x-Grenzwerten liegt Österreich mit 0,87 g/km geringfügig unter dem EG-Limit von 0,97 g/km (Die EWG-Regelung summiert die HC und NO_x-Emissionen; vgl. Tab. 2, vierte Spalte und Tab. 4, zweite und dritte Spalte). Bei der Partikelemission von Diesel-PkW hat Österreich 1991 seinen Grenzwert drastisch abgesenkt – von 0,373 g/km auf 0,124 g/km – und liegt damit gegenwärtig auch hier unter dem EG-Wert von 0,14 g/km (siehe RL 91/441, ABl. 1991, Nr. L 242, S. 8).

Im Bereich sowohl der Gas- als auch der Partikelemissionen von mit Dieselmotoren ausgestatteten LkW und Bussen liegt die gemeinschaftsrechtliche Regelung in allen Schwellenwerten

zum Teil beträchtlich unter den österreichischen Grenzwerten (vgl. dazu die Tab. 3 mit der Tab. 5). Diese auf den gegenwärtigen Istzustand bezogene Aussage verschärft sich hinsichtlich der in der Gemeinschaft ab 1. Oktober 1995 zum tragen kommenden Regelung, die dann markant strengere Richtwerte für die Gemeinschaften vorschreibt.

5. Zusammenfassung

Es kann daher festgestellt werden, daß in den EG bereits für die ab 1. Juli 1992 neu zugelassenen PkW (Betriebslaubnis durch generelle Typisierung) sowie ab 1. Jänner 1993 für Einzelzulassungen von KfZ Grenzwerte in Kraft getreten sind, die nur durch die Verwendung eines Katalysators erreicht werden können. Damit herrscht spätestens seit Anfang 1993 auch in den EG eine umfassende „Katalysatorpflicht“, die für die Zukunft noch viel strenger konzipiert ist als die bisherige österreichische Regelung, die ohne Zweifel einen vorbildlichen ersten Schritt darstellte, der von den EG aber bereits jetzt nachvollzogen und in Zukunft viel weitergehender ausgestaltet wird.

Literatur:

- [1] HUMMER, W.: Sonderbeziehung EG - EFTA, Kap. K.III., in: DAUSES, M. (Hrsg.) Handbuch des EG-Wirtschaftsrechts, München 1993
- [2] HUMMER, W.: Auswirkungen des EG-Umweltrchts auf Österreich, in: EWS 7+8 (1992) S. 201
- [3] HUMMER W.: Der österreichische und schweizerische Transitvertrag in vergleichender Sicht, in: HUMMER, W. (Hrsg.): Alpenquener Transitverkehr aus regionaler und überregionaler Sicht; Staatsrechtliche, völkerrechtliche und europarechtliche Problemlagen, Wien 1993, (im Druck)



**Ein
komplettes
Angebot.**

Grafik und Layout.
Qualitäts-Fotosatz.
Datenkonvertierung.
Lohnbelichtung.
DTP-Service.
4-Farb- und S/W-Repro.
CLC-Farbprints.
Andruck.

Ein kompetenter Partner

Typo FOTOSATZ GES. M. B. H.
Graphic
Satz & Repro
8010 Graz
Moserhofgasse 49
Telefon 0316/47 14 19-0
Telefax 0316/46 45 35-35
Modem 0316/46 45 35-34