

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

(2000/C 337 E/20)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(2000) 314 endg. — 2000/0136(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 22. Juni 2000)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im fünften Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft für den Umweltschutz, dessen allgemeines Konzept der Rat mit seiner Entschließung vom 1. Februar 1993 ⁽¹⁾ gebilligt hat, sind weitere Anstrengungen im Hinblick auf eine erhebliche Verringerung des derzeitigen Schadstoffemissionsniveaus der Kraftfahrzeuge vorgesehen.
- (2) Bei der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ handelt es sich um eine der Einzelrichtlinien im Rahmen des durch die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis zweirädriger und dreirädriger Kraftfahrzeuge ⁽³⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾, eingeführten Betriebserlaubnisverfahrens.
- (3) Laut Artikel 5 der Richtlinie 97/24/EG muß die Kommission binnen 24 Monaten ab dem Erlaß dieser Richtlinie dem Europäischen Parlament und dem Rat einen auf der Grundlage von Forschungsarbeiten und einer Kosten-Nutzen-Analyse der Anwendung der verschärften Grenzwerte ausgearbeiteten Vorschlag zur Festlegung einer späteren Stufe vorlegen, in deren Verlauf Maßnahmen zur weiteren Verschärfung der festgelegten Grenzwerte für die Schadstoffemissionen der betreffenden Fahrzeuge beschlossen werden. Diese Aktion beschränkt sich auf Krafräder, da für Kleinkrafräder in der Richtlinie 97/24/EG eine weitere Stufe mit strengeren, ab dem 17. Juni 2002 geltenden Grenzwerten bereits vorgesehen ist.
- (4) Auf der Grundlage der Bewertung der technischen Durchführbarkeit und der Kostenwirksamkeit wurde eine einheitliche Reihe neuer Grenzwerte für die Prüfung Typ I ermittelt, die ab 2003 für alle Krafräder gelten und einer Minderung von 60 % für Kohlenwasserstoffe und für Kohlenmonoxid bei Krafrädern mit Viertaktmotor sowie von 70 % für Kohlenwasserstoffe und 30 % für Kohlenmonoxid bei Krafrädern mit Zweitaktmotor entsprechen. Bei Krafrädern mit Viertaktmotor wurden weitere Verminderungen der Stickoxide mit den vorgesehenen Technologien als nicht machbar erachtet. Bei Krafrädern mit Zweitaktmotor ist die Anwendung der fortgeschrittenen Motortechnologie mit Direkteinspritzung, die hinsichtlich des Kohlenmonoxids und der Kohlenwasserstoffe das größte Minderungspotential verspricht, unweigerlich verknüpft mit einem mäßigen Anstieg des Grenzwerts für Stickoxide, bezogen auf den derzeit geltenden Grenzwert, so daß der Grenzwert demjenigen für Krafräder mit Viertaktmotor angeglichen wird. Aufgrund des Emissionsinventars, das den geringen Anteil von Krafrädern an den gesamten verkehrsbedingten Stickoxidemissionen bestätigt, wird dies für akzeptabel gehalten.
- (5) Inspektion und Wartung sind von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, daß sich die Emissionsleistungen von Neufahrzeugen nicht im Laufe des Betriebs auf ein nicht mehr akzeptables Niveau verschlechtern. In diesem Zusammenhang sollten, ebenso wie in Personenkraftwagen, die Vorschriften für die Prüfung Typ II und insbesondere der Grenzwert für den Kohlenmonoxidgehalt von 4,5 Vol. % ersetzt werden durch Vorschriften zur Messung und Aufzeichnung der für die technische Überwachung erforderlichen Daten.
- (6) Dreiradfahrzeuge und Vierradfahrzeuge sind entweder mit Fremdzündungs- oder mit Selbstzündungsmotoren ausgerüstet. Wie bei den Grenzwerten für Personenkraftwagen ist für jede Klasse eine getrennte Reihe von Grenzwerten erforderlich.
- (7) Die Merkmale der für die Emissionsprüfung verwendeten Bezugskraftstoffe sollten denjenigen angepaßt werden, die für Personenkraftwagen gelten, und der Entwicklung der Spezifikationen der aufgrund der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Qualität von Otto- und Dieseldieselkraftstoffen handelsüblichen Kraftstoffe folgen.
- (8) Den Mitgliedstaaten sollte erlaubt werden, durch steuerliche Anreize das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die den auf Gemeinschaftsebene festgelegten Vorschriften genügen, zu beschleunigen und fortgeschrittenere Umwelttechnologien auf der Grundlage fakultativer Emissionswerte zu fördern. Diese Anreize sollten bestimmte Voraussetzungen erfüllen, damit keine Verzerrungen auf dem Binnenmarkt entstehen. Das Recht der Mitgliedstaaten, die Emissionen von Schadstoffen und sonstigen Stoffen in die Berechnungsgrundlage der Kraftfahrzeugsteuer für zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge aufzunehmen, wird durch diese Richtlinie nicht berührt.

⁽¹⁾ ABl. C 138 vom 17.5.1993, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 225 vom 10.8.1992, S. 72.

⁽⁴⁾ ABl. L 106 vom 3.5.2000, S. 1.

- (9) Im Rahmen des Betriebserlaubnisverfahrens sollte ein neuer Prüfzyklus eingeführt werden, der eine repräsentativere Beurteilung der Emissionsleistung unter Prüfbedingungen erlaubt, die diejenigen von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen stärker ähneln, und der den unterschiedlichen Fahrmustern zwischen kleinen und großen Krafträdern Rechnung tragen. Zur Unterstützung der Einführung eines neuen Prüfzyklus in wissenschaftlich fundierter Weise sind zusätzliche Entwicklungsarbeiten im Gange.
- (10) In diesem Zusammenhang ist es notwendig, eine weitere Stufe von Emissionsgrenzwerten festzulegen, die weitere beträchtliche Minderungen gegenüber den Grenzwerten für 2003 umfassen. Diese Grenzwerte können im einzelnen erst nach einer Überarbeitung des derzeitigen Prüfzyklus und weiteren Untersuchungen der technologischen Machbarkeit und des Emissionsminderungspotentials dieser Technologien festgelegt werden.
- (11) Entsprechend dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzips kann das Ziel der geplanten Maßnahme, nämlich die Herabsetzung des Schadstoffemissionsniveaus von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden. Dieses Ziel kann besser durch die Angleichung der diesbezüglichen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten erreicht werden. Diese Richtlinie beschränkt sich auf das zur Erreichung dieses Ziels notwendige Mindestmaß und geht nicht über das dazu Erforderliche hinaus.
- (12) Die Richtlinie 97/24/EG sollte entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Kapitel 5 der Richtlinie 97/24/EG wird entsprechend dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 2

(1) Ab dem 1. Januar 2002 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung beziehen,

— weder die Erteilung der EG-Betriebserlaubnis gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 92/61/EWG verweigern,

noch

— die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen verbieten,

wenn die gegen die Luftverschmutzung zu treffenden Maßnahmen den Vorschriften der Richtlinie 97/24/EG, in der Fassung dieser Richtlinie, entsprechen.

(2) Ab dem 1. Januar 2003 müssen die Mitgliedstaaten für einen Fahrzeugtyp aus Gründen, die sich auf die Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung beziehen, die Erteilung der EG-Betriebserlaubnis gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie

92/61/EWG verweigern, wenn dieser die Vorschriften der Richtlinie 97/24/EG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht erfüllt.

Für die Prüfung Typ I sind die in der Zeile A der Tabelle in Kapitel V des Anhangs II der Richtlinie 97/24/EG, in der Fassung dieser Richtlinie, angegebenen Grenzwerte anzuwenden.

(3) Ab dem 1. Januar 2004 müssen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung beziehen,

— Übereinstimmungsbescheinigungen, mit denen Neufahrzeuge gemäß der Richtlinie 92/61/EWG zu versehen sind, als nicht mehr gültig betrachten und

— die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 92/61/EWG versehen sind, verweigern,

wenn die Fahrzeuge den Bestimmungen der Richtlinie 97/24/EG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht entsprechen.

Für die Prüfung Typ I sind die in der Zeile A der Tabelle in Kapitel V des Anhangs II der Richtlinie 97/24/EG, in der Fassung dieser Richtlinie, angegebenen Grenzwerte anzuwenden.

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen steuerliche Anreize nur für Kraftfahrzeuge vorsehen, die den Bestimmungen der Richtlinie 97/24/EG, in der Fassung dieser Richtlinie, entsprechen. Diese Anreize müssen eine von den beiden folgenden Bedingungen erfüllen:

a) Sie finden auf alle Neufahrzeuge Anwendung, die in einem Mitgliedstaat zum Verkauf angeboten werden und die in der Zeile A der Tabelle in Kapitel V des Anhangs II der Richtlinie 97/24/EG, in der Fassung dieser Richtlinie, angegebenen verbindlichen Grenzwerte vorzeitig einhalten. Sie enden zum Zeitpunkt der verbindlichen Anwendung der in Artikel 2 Absatz 3 für Neufahrzeuge festgelegten Emissionsgrenzwerte; oder

b) sie finden auf alle Neufahrzeuge Anwendung, die in einem Mitgliedstaat zum Verkauf angeboten werden und die in der Zeile B der Tabelle in Kapitel V Anhang II der Richtlinie 97/24/EG, in der Fassung dieser Richtlinie, angegebenen fakultativen Grenzwerte einhalten.

(2) Die steuerlichen Anreize des Absatzes 1 dürfen für jeden Fahrzeugtyp die Mehrkosten der zum Zweck der Einhaltung der in Zeile A oder B der Tabelle in Kapitel V Anhang II der Richtlinie 97/24/EG, in der Fassung dieser Richtlinie, angegebenen Grenzwerte eingeführten technischen Lösungen, einschließlich der Kosten für ihren Einbau in das Fahrzeug, nicht erreichen.

(3) Die Kommission ist so rechtzeitig über Vorhaben zur Einführung oder Änderung steuerlicher Anreize gemäß Absatz 1 zu unterrichten, daß sie dazu Stellung nehmen kann.

Artikel 4

(1) Die Kommission prüft eine weitere Verschärfung der Emissionsvorschriften für Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, unter Berücksichtigung folgender Punkte:

- a) Technische Entwicklungen im Bereich der Emissionsminderungstechnologie und deren technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit hinsichtlich ihrer Anwendung auf Krafträder;
- b) Fortschritte bei der Entwicklung eines repräsentativeren Prüfzyklus für Krafträder, durch die die Einschränkungen des derzeitigen Prüfzyklus, wie Kaltstart und hohe Fahrdynamik beseitigt werden;
- c) die Gelegenheit, den Prüfzyklus auf weltweiter Basis zu vereinheitlichen;
- d) die Korrelation zwischen den Grenzwerten des derzeitigen und des neuen Prüfzyklus.

(2) Auf der Grundlage der in Absatz 1 genannten Punkte wird die Kommission erforderlichenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag vorlegen, der unter anderem umfaßt:

- a) Einen neuen, bei der Messung der Emissionen in der Prüfung Typ I anzuwendenden eigenen Prüfzyklus.
- b) Ab 2006 geltende verbindliche Emissionsgrenzwerte.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 31. Dezember 2001 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Beim Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 6

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG

1. Kapitel 5 Anhang II der Richtlinie 97/24/EG wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 1.4 erhält folgende Fassung:

„1.4 ‚Gasförmige Schadstoffe‘ Auspuffemissionen von Kohlenmonoxid, Stickoxiden, ausgedrückt in Stickstoffdioxid-äquivalent (NO₂), und Kohlenwasserstoffen, wobei folgendes Verhältnis angenommen wird:

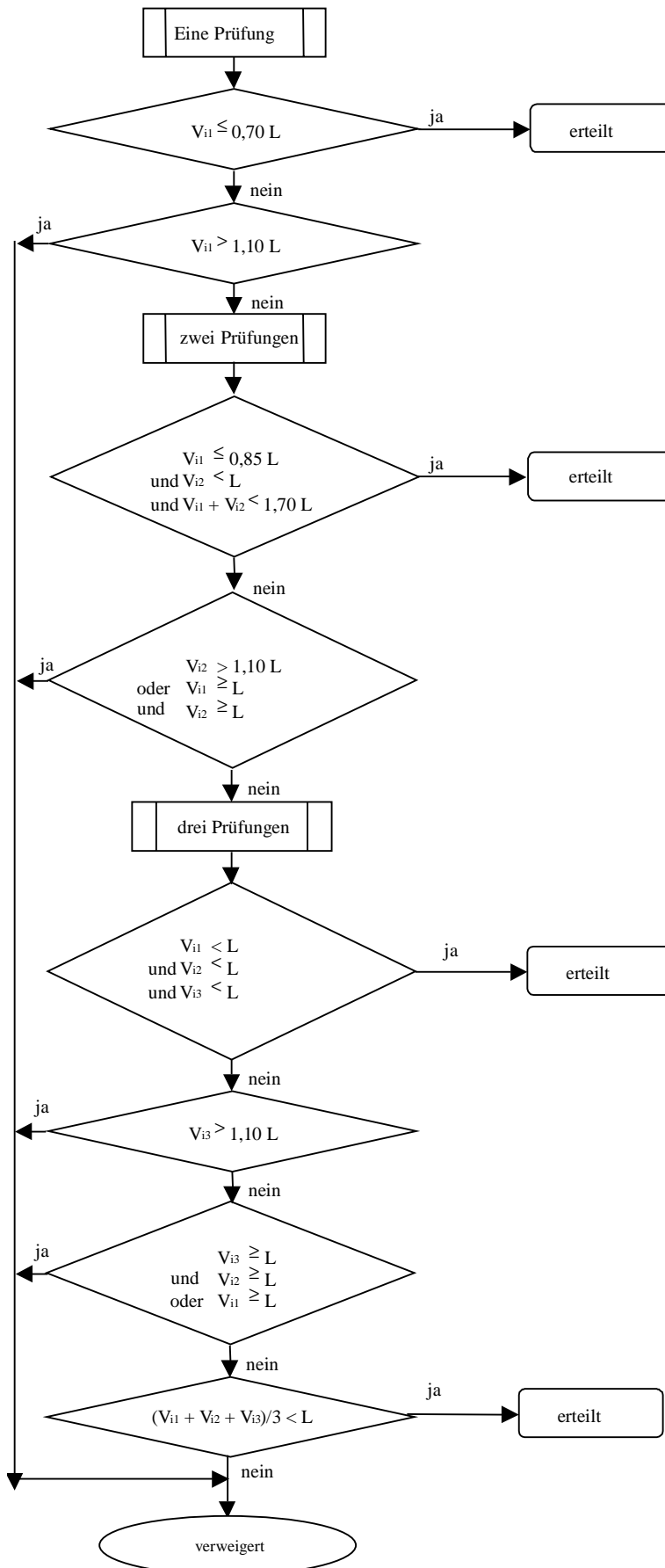
- C₁H_{1,85} für Ottokraftstoff
- C₁H_{1,86} für Dieseldieselkraftstoff.“

b) Abschnitt 2.2.1.1 erhält folgende Fassung:

„2.2.1.1 Prüfung Typ I (Prüfung der durchschnittlichen Emission von Auspuffabgasen in Ortschaften mit hoher Verkehrsdichte)

- 2.2.1.1.1 Die Prüfung ist nach dem in Anlage 1 beschriebenen Verfahren durchzuführen. Zur Sammlung und Analyse der Abgase sind die festgelegten Verfahren anzuwenden.
- 2.2.1.1.2 In Abbildung I.2.2 wird die Vorgehensweise bei der Prüfung Typ I beschrieben.
- 2.2.1.1.3 Das Fahrzeug wird auf einen Rollenprüfstand aufgesetzt, mit dem die Belastung und die Massenkraft simuliert werden können.

Abbildung I.2.2. Flußdiagramm der Prüfung Typ I



- 2.2.1.1.4 Während der Prüfung werden die Auspuffgase verdünnt, und eine anteilmäßige Probe wird in einem oder mehreren Beuteln gesammelt. Die Verdünnung, Probenahme und Analyse der Auspuffgase des geprüften Fahrzeugs erfolgt nach dem nachstehend beschriebenen Verfahren, und das Gesamtvolumen des verdünnten Abgases wird gemessen.
- 2.2.1.1.5 Vorbehaltlich der Vorschriften von 2.2.1.1.6 wird die Prüfung dreimal wiederholt. Die so bei jeder Prüfung erhaltenen Massen gasförmiger Emissionen müssen unter den in nachstehender Tabelle (Zeile A) angegebenen Grenzwerten liegen:

Stufe	Klasse	Masse Kohlenmonoxid (CO)	Masse Kohlenwasserstoffe (HC)	Masse Stickoxide (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Grenzwerte für (zweirädrige) Krafträder für die Betriebserlaubnis und die Übereinstimmung der Produktion				
A (2003)	alle	5,5	1,2	0,3
B ⁽¹⁾	I (≤ 150 cc)	2,0	0,8	0,2
	II (> 150 cc)	2,0	0,3	0,1
Grenzwerte für Dreirad- und Vierradfahrzeuge für die Betriebserlaubnis und die Übereinstimmung der Produktion (Fremdzündung)				
A (2003)	alle	7,0	1,5	0,4
Grenzwerte für Dreirad- und Vierradfahrzeuge für die Betriebserlaubnis und die Übereinstimmung der Produktion (Selbstzündung)				
A (2003)	alle	2,0	1,0	0,65

⁽¹⁾ Die in Zeile B angegebenen Werte sind zulässig und für die Zwecke des Artikels 3 der Richtlinie anwendbar.

- 2.2.1.1.5.1 Ungeachtet der Vorschriften von 2.2.1.1.5 für jeden Schadstoff oder jede Schadstoffkombination darf eine der drei so erhaltenen Massen den vorgeschriebenen Grenzwert um höchstens 10 % übersteigen, sofern das arithmetische Mittel der drei Ergebnisse unter dem vorgeschriebenen Grenzwert liegt. Werden die vorgeschriebenen Grenzwerte für mehr als einen Schadstoff überschritten, ist es unerheblich, ob dies bei ein und derselben Probe oder bei verschiedenen Prüfungen der Fall ist.
- 2.2.1.1.6 Die Anzahl der in 2.2.1.1.5 vorgeschriebenen Prüfungen wird unter den nachstehend festgelegten Bedingungen verringert, wobei V₁ das Ergebnis der ersten Prüfung und V₂ das Ergebnis der zweiten Prüfung für jeden Schadstoff ist.
- 2.2.1.1.6.1 Beträgt das für jeden Schadstoff erhaltene Ergebnis weniger als oder ist gleich 0,70 L (d. h. V₁ ≤ 0,70 L), wird nur eine Prüfung durchgeführt.
- 2.2.1.1.6.2 Ist die Anforderung von 2.2.1.1.6.1 nicht erfüllt, werden nur zwei Prüfungen durchgeführt, wenn für jeden Schadstoff die folgenden Anforderungen erfüllt werden:

$$V_1 \leq 0,85 \text{ L und } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L und } V_2 \leq 1,0 \text{ L.}^*$$

c) Tabelle I und Tabelle II in Abschnitt 2.2 entfallen.

d) Abschnitt 2.2.1.2 erhält folgende Fassung:

„2.2.1.2 Prüfung Typ II (Prüfung der Emission von Kohlenmonoxid im Leerlauf) und für die technische Überwachung erforderliche Emissionsdaten

2.2.1.2.1 Diese Vorschrift gilt für alle mit einem Fremdzündungsmotor angetriebenen Fahrzeuge, für die eine EG-Betriebserlaubnis gemäß dieser Richtlinie beantragt wird.

2.2.1.2.2 Bei der Prüfung gemäß Anlage 2 (Prüfung Typ II) bei normaler Leerlaufgeschwindigkeit

— wird der Kohlenmonoxidgehalt pro Volumen der Auspuffgase aufgezeichnet;

— die Motordrehzahl während der Prüfung wird einschließlich eventueller Toleranzen aufgezeichnet.

- 2.2.1.2.3 Bei der Prüfung mit ‚hoher Leerlaufgeschwindigkeit‘ (d. h. $> 2000 \text{ min}^{-1}$)
- wird der Kohlenmonoxidgehalt pro Volumen der Auspuffgase aufgezeichnet;
 - die Motordrehzahl während der Prüfung wird einschließlich eventueller Toleranzen aufgezeichnet.
- 2.2.1.2.4 Die Temperatur des Motoröls während der Prüfung ist zu messen und aufzuzeichnen.
- 2.2.1.2.5 Die aufgezeichneten Daten werden in den jeweiligen Abschnitten des Dokuments, auf das in Anhang VII der Richtlinie 92/61/EWG, letzte Fassung, Bezug genommen wird, ergänzt.“
- e) Ein neuer Abschnitt 3.1.1 mit folgendem Wortlaut wird angefügt:
- „3.1.1 Ein der Serie entnommenes Fahrzeug wird der in 2.2.1.1 beschriebenen Prüfung unterzogen. Die Grenzwerte für die Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion sind der Tabelle in Abschnitt 2.2.1.1.5 zu entnehmen.“
- f) Der frühere Abschnitt 3.1.1 wird in 3.1.2 umnummeriert und wie folgt geändert:
- Die Worte „die vorstehenden Grenzwerte“ werden ersetzt durch „die in der Tabelle in Abschnitt 2.2.1.1.5 angegebenen Grenzwerte“.
 - Die Worte „in den Tabellen in Abschnitt 2.2.1.1.2“ werden ersetzt durch „in der Tabelle in Abschnitt 2.2.1.1.5“.
- g) Abschnitt 3.1.3 der Anlage 1 erhält folgende Fassung:
- „3.1.3 Die Dichtheit des Ansaugsystems kann überprüft werden, um sicherzustellen, daß die Gemischbildung nicht durch eine ungewollte Luftzufuhr beeinträchtigt wird.“
- h) In Abschnitt 5.3.1 der Anlage 1 erhält der letzte Satz folgende Fassung:
- „Vor dem Auffangen der Abgase werden zwei vollständige Vorkonditionierungszyklen gefahren.“
- i) Abschnitt 6.1.3 der Anlage 1 erhält folgende Fassung:
- „6.1.3 Vor Beginn des ersten Vorkonditionierungszyklus wird das Kraftrad oder Dreiradfahrzeug einem Luftstrom mit veränderlicher Geschwindigkeit ausgesetzt. Es folgen zwei vollständige Fahrzyklen während deren kein Gas aufgefangen wird. Das Kühlgebläse muß eine von der Geschwindigkeit des Prüfstandes abhängige Regeleinrichtung haben, welche bewirkt, daß die lineare Luftaustrittsgeschwindigkeit im Bereich 10 km/h bis 50 km/h bis auf 10 % der Rollengeschwindigkeit entspricht. Bei Rollengeschwindigkeiten unter 10 km/h darf die Luftgeschwindigkeit gleich Null sein. Die Austrittsöffnung des Kühlgebläses muß folgende Merkmale aufweisen:
- i) Oberfläche mindestens $0,4 \text{ m}^2$;
 - ii) Höhe der Unterkante über dem Boden zwischen 0,15 und 0,20 m;
 - iii) Abstand von der Fahrzeugvorderkante 0,3 bis 0,45 m.“
- j) In Abschnitt 6.2.2 der Anlage 1 wird der erste Satz gestrichen.
- k) Abschnitt 7.2.1 der Anlage 1 erhält folgende Fassung:
- „7.2.1 Nach zwei Vorkonditionierungszyklen (erster Moment des ersten Zyklus) werden die in 7.2.2 bis 7.2.5 beschriebenen Arbeitsgänge gleichzeitig durchgeführt.“
- l) Abschnitt 7.4 der Anlage 1 erhält folgende Fassung:
- „7.4 Analyse
- 7.4.1 Die in dem Beutel enthaltenen Abgase müssen so schnell wie möglich, auf keinen Fall jedoch später als 20 Minuten nach dem Ende des Prüfzyklus, analysiert werden.
- 7.4.2 Vor der Analyse der einzelnen Proben wird der Meßbereich des für jeden Schadstoff verwendeten Analysegeräts mit dem entsprechenden Nullgas auf Null eingestellt.

- 7.4.3 Dann werden die Analysegeräte anhand der Kalibrierkurven mit Hilfe von Kalibriergasen mit Nennkonzentrationen von 70 bis 100 % des Bereichs eingestellt.
- 7.4.4 Die Nulleinstellungen der Analysegeräte werden erneut überprüft. Weicht die Anzeige um mehr als 2 % von dem in 7.4.2 eingestellten Bereich ab, wird das Verfahren wiederholt.
- 7.4.5 Sodann werden die Proben analysiert.
- 7.4.6 Nach der Analyse werden die Null- und Kalibrierpunkte unter Verwendung der gleichen Gase erneut überprüft. Weichen die Ergebnisse nicht um mehr als 2 % von denjenigen in 7.4.3 ab, wird die Analyse als akzeptabel angesehen.
- 7.4.7. An allen Punkten dieses Abschnitts müssen die Durchflußgeschwindigkeiten und Drücke der einzelnen Gase die gleichen sein wie während der Kalibrierung der Analysegeräte.
- 7.4.8 Als Konzentration jedes in den Gasen gemessenen Schadstoffs wird der Wert herangezogen, der nach Stabilisierung des Meßgeräts abgelesen wird.“
2. Anhang IV erhält folgende Fassung:

„ANHANG IV

SPEZIFIKATIONEN FÜR DEN BEZUGSKRAFTSTOFF (BENZIN)

Es wird einer der in Anhang IX, Abschnitt 1 der Richtlinie 70/220/EWG beschriebenen Bezugskraftstoffe verwendet.

SPEZIFIKATIONEN FÜR DEN BEZUGSKRAFTSTOFF (DIESEL)

Es wird einer der in Anhang IX, Abschnitt 2 der Richtlinie 70/220/EWG beschriebenen Bezugskraftstoffe verwendet.“
