



Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der
Richtlinie 75/716/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften
der Mitgliedstaaten über den Schwefelgehalt bestimmter
flüssiger Brennstoffe

KOM(85) 377 endg.; EG-Dok. 8580/85

Punkt der 557. Sitzung des Bundesrates am 29. November 1985

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Gemeinschaften (EG),
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In) und
der Wirtschaftsausschuß (Wi)
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Richtlinienvorschlag wie
folgt Stellung zu nehmen:

EG
In
Wi

1. Der Bundesrat begrüßt es, daß die Kommission auf Betreiben der Bundesregierung einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Herabsetzung des Schwefelgehaltes im leichten Heizöl und Dieselkraftstoff vorgelegt hat. Der Kommissionsvorschlag wird den umwelt- und gesundheitspolitischen Erfordernissen aber nicht gerecht. Die Kommission schlägt vor, die Grenze für den höchstzulässigen Schwefelgehalt im leichten Heizöl und Dieselkraftstoff auf EG-Ebene erst ab 1. Juli 1987 von bisher 0,5 v.H. auf 0,3 v.H. herabzusetzen und die einzelnen Mitgliedstaaten zu ermächtigen, die Höchstgrenze zu

diesem Zeitpunkt unter bestimmten Voraussetzungen von bisher 0,3 v.H. auf künftig höchstens 0,2 v.H. abzusenken. Demgegenüber hatte der Bundesrat in seiner EntschlieÙung vom 28. Oktober 1983 - Drucksache 311/83 (BeschlulÙ) - gefordert, kurzfristig den in der Bundesrepublik Deutschland höchstzulässigen Schwefelgehalt im leichten Heizöl und Dieselkraftstoff auf mindestens 0,15 v.H. herabzusetzen.

EG
In
Wi

2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung deshalb auf, bei der EG-Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mit Nachdruck darauf hinzuwirken, daß der höchstzulässige Schwefelgehalt EG-weit auf 0,15 v.H. abgesenkt wird.

In

3. Den einzelnen Mitgliedstaaten könnte gegebenenfalls eine weitere Übergangsfrist, jedoch längstens bis 1989, eingeräumt werden.

EG
In
Wi

4. Sollte eine solche Regelung nicht erreichbar sein, dann sollte der höchstzulässige Schwefelgehalt EG-weit wenigstens auf 0,2 v.H. abgesenkt werden.

In

(bei An-
nahme
entfällt
6.)

5. Gleichzeitig müÙten jedoch die einzelnen Mitgliedstaaten ermächtigt werden, ab sofort den höchstzulässigen Schwefelgehalt im leichten Heizöl und Dieselkraftstoff auf mindestens 0,15 v. H. festzulegen.

Begründung des InA (nur gegenüber dem Plenum des Bundesrates):

Die Notwendigkeit einer möglichst weitgehenden Entschwefelung des leichten Heizöls und des Dieselkraftstoffs hat der Bundesrat vor zwei Jahren mit dem dramatisch zunehmenden Waldsterben, den fortschreitenden Schäden an Bausubstanz und Denkmälen und der möglichen Beeinträchtigung und Gefährdung der

menschlichen Gesundheit durch die Luftverschmutzung begründet. Die Schadensentwicklung in der Zwischenzeit hat ihm leider recht gegeben. Der Bundesrat hat damals auch auf die erforderliche Verbesserung des Wohnwerts der Innenstädte und verdichteten Baugebiete hingewiesen. Inzwischen wird den von der Luftverschmutzung ausgehenden Gesundheitsgefahren insbesondere bei austauscharmen Wetterlagen im Winterhalbjahr noch größere Bedeutung beigelegt, wie die Verschärfung der Smog-Verordnungen der Länder zeigt. Die Luftverunreinigungen durch Schwefeldioxid (SO_2) spielen bei Smogerscheinungen eine besondere Rolle. Die SO_2 -Emissionen in den Städten werden weit überwiegend durch die Verbrennung von Heizöl EL in den Gebäudeheizungen verursacht. Diese Emissionen gelangen im wesentlichen direkt über Dach ins Freie und tragen deshalb überproportional zur Immissionsbelastung in den Städten bei. Eine Verminderung dieser SO_2 -Emissionen führt in vielen Städten größenordnungsmäßig zu einer entsprechenden Immissionsminderung.

Durch eine möglichst weitgehende Entschwefelung des in den meisten Hausfeuerungen verwendeten leichten Heizöls, aber auch des für den Antrieb von Lastkraftwagen, Omnibussen und vielen Personenkraftwagen verwendete Dieselkraftstoffs können die Smogerscheinungen in den größeren Städten entscheidend abgebaut werden. Damit kann dann auf die das Leben und die Wirtschaft in den betroffenen Städten lähmenden Anordnungen nach den Smog-Verordnungen verzichtet werden, sofern die Schadstoffanreicherung nicht überwiegend auf Ferntransport zurückzuführen ist - vgl. auch Ziffer 8 der Stellungnahme des Bundesrates vom 08.02.1985 zum Integrationsbericht der Bundesregierung, Drs. 597/84 (Beschluß) -.

384/3185

Die EG-Kommission bewertet in ihrem Richtlinienvorschlag die überkommenen Interessen der Wirtschaft zu stark. Sie sieht wohl die zu berücksichtigenden Umweltbelange, trägt ihnen aber nur unzureichend Rechnung. Sie hält lediglich Mehrkosten von 1,25 v. H. des Durchschnittspreises vor Steuern für vertretbar, die bei Verwirklichung ihres Vorschlags entstehen würden (vgl. III 6 der Richtlinienbegründung). Es trifft zwar zu, daß die Entschwefelungskosten ansteigen, je weiter der Schwefelgehalt sinkt. Sie steigen aber in dem Bereich bis 0,15 v. H. noch nicht "ziemlich steil". Die Kommission vernachlässigt die ökologischen, aber auch die in vielfacher Höhe entstehenden ökonomischen Schäden infolge unzureichend entschwefelten leichten Heizöls und Dieselkraftstoffs. Sie berücksichtigt aber auch nicht genügend, daß der Heizenergiebedarf an Gasöl in den südlichen Mitgliedstaaten, aber auch in Großbritannien erheblich geringer ist als in der Bundesrepublik Deutschland. Die Kommission erkennt darüber hinaus die wirtschaftlichen Interessen insbesondere auch des mittelständischen Heizölhandels, eine weitere Absatzminderung zu verhindern. Ohne die möglichst weitgehende Entschwefelung des leichten Heizöls werden die Städte im Interesse ihrer Bürger nicht nur in den Neubaugebieten zunehmend dazu übergehen, den Anschluß an Fernwärme vorzuschreiben oder nur noch Erdgas und in Teilbereichen elektrischen Strom als Heizenergie zuzulassen.

EG
Wi

6. Bei einem eventuellen Alleingang der Bundesregierung hinsichtlich schärferer Anforderungen befürchtet der Bundesrat jedoch, daß zu Lasten der deutschen Mineralölwirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland bei bestimmten flüssigen Brennstoffen handelsverzerrende Auswirkungen

gen auf dem Binnenmarkt auftreten. Eine Vorreiterrolle kann von der Bundesrepublik Deutschland daher auch nicht kurzfristig übernommen werden, ohne die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Mineralölindustrie entscheidend zu schwächen.

EG
Wi

7. Der Bundesrat hat in seiner EntschlieÙung zur Sicherung einer leistungsfähigen inländischen Mineralölverarbeitung vom 27. September 1985 die Bundesregierung gebeten, sich auf EG-Ebene dafür einzusetzen, daß so schnell wie möglich konkrete Vorschläge zur Harmonisierung der unterschiedlichen nationalen Umweltauflagen für die Mineralölindustrie vorgelegt werden. Er hält den vorliegenden Vorschlag einer Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsländer über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe nicht für geeignet, die Lasten gerecht zu verteilen und den nationalen unausgewogenen Raffineriekapazitätsabbau zu beenden. Er befürchtet vielmehr, daß der Richtlinienvorschlag in der jetzigen Fassung eher dazu führt, das Raffineriesterben in der Bundesrepublik Deutschland zu beschleunigen und dadurch die Versorgung weniger sicher zu machen.

Anmerkung:

Die Empfehlung des Ausschusses für Innere Angelegenheiten in Drucksache 384/1/85 ist in der vorliegenden Drucksache vollständig enthalten. Die Drucksache 384/2/85 ist durch die weiteren Ausschußberatungen nach dem 17. Oktober 1985 standlos geworden.