

04.11.87

U - Fz - VP

Antrag

des Landes Nordrhein-Westfalen

EntschlieÙung des Bundesrates zur Abschaffung der steuer-
lichen Begünstigung für Diesel-Pkw und zur Verringerung
des Partikelauswurfs bei Fahrzeugen mit Dieselmotor

DER MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES
NORDRHEIN-WESTFALEN
I A 6 - (556/8) -

Düsseldorf, den 3. November 1987

An den
Präsidenten des Bundesrates

Die Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen hat be-
schlossen, dem Bundesrat den als Anlage beigefügten Antrag
einer

EntschlieÙung des Bundesrates zur Abschaffung
der steuerlichen Begünstigung für Diesel-Pkw
und zur Verringerung des Partikelauswurfs bei
Fahrzeugen mit Dieselmotor

zuzuleiten.

Ich bitte, den Antrag gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung
den zuständigen Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Brunner

A n l a g e

Entschlieung des Bundesrats zur Abschaffung
der steuerlichen Begünstigung für Diesel-Pkw
und zur Verringerung des Partikelauswurfs bei
Fahrzeugen mit Dieselmotor

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, umgehend die Umsetzung
folgender Maßnahmen vorzunehmen:

- a) Abschaffung der steuerlichen Begünstigung für alle neu in den
Verkehr kommenden Diesel-Pkw durch Änderung des § 47 StVZO
dahingehend, daß Diesel-Pkw nicht mehr als schadstoffarm be-
zeichnet werden können.
- b) Inkraftsetzung des Partikelgrenzwertes von 0,124 g/km nach
Anlage XXIII zu § 47 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.
- c) Einführung einer Begrenzung des Schadstoffauswurfs für neu
zuzulassende Diesel-Nutzfahrzeuge unter besonderer Berücksichti-
gung der Verringerung des Partikelauswurfs.
- d) Sicherstellung der für die Luftreinhaltung maßgebenden Qualität
des Dieselmotorabgasen, insbesondere hinsichtlich der Cetanzahl.
- e) Einführung einer Abgasprfung für im Verkehr befindliche Diesel-
Pkw und Diesel-Nutzfahrzeuge.

Begründung:

Wegen der umweltpolitischen Bedeutung, die der Frage der krebser-
zeugenden Wirkung von Dieselmotorabgasen zuzumessen ist, hat das
Land Nordrhein-Westfalen zu dieser Problematik am 19.01.1987 eine
Sachverständigenanhörung durchgeführt. Auf der Grundlage dieser
Anhörung hat eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe unter Leitung
von Prof. Dr. med. Schlipkter, Medizinisches Institut für Umwelt-
hygiene, Düsseldorf, ein Gutachten zur Frage der krebserzeugenden
Wirkung von Dieselmotorabgasen erstellt.

Das Gutachten kommt zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

1. Partikel aus Dieselmotorabgasen rufen bei mindestens einer Tierart gutartige und bösartige Lungentumore unter Bedingungen hervor, bei denen der Modus der Exposition demjenigen des Menschen vergleichbar ist. Wegen der nachgewiesenen krebserzeugenden und mutagenen Wirkung muß das Fehlen einer Wirkungsschwelle unterstellt werden. Es muß bis in die niedrigsten Konzentrationsbereiche hinein die Existenz eines statistischen Risikos für Lungenkrebs angenommen werden, das mit Abnehmen der Konzentration allerdings immer kleiner wird.
2. Das derzeitige Ausmaß der Belastung der Bevölkerung durch Dieselmotorabgase wird in innerstädtischen Bereichen auf 10 bis 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Atemluft und in Wohngebieten mit geringem Verkehrsaufkommen auf 1 bis 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ geschätzt.
3. Bis zum Jahre 2000 ist mit einer Verdoppelung der Partikelbelastung der Bevölkerung zu rechnen.

Aufgrund der Aussagen des Gutachtens sind Dieselmotorabgase nach dem Bewertungssystem der TA Luft bzw. der MAK-Werte-Liste als "eindeutig krebserzeugend" einzustufen (vgl. auch Nr. 2.3 TA Luft). Für eindeutig krebserzeugende Stoffe ist es nach heutiger Erkenntnis nicht möglich, eine noch so geringe Dosis anzugeben, unterhalb derer diese Stoffe gesundheitlich unbedenklich wären; d.h. eindeutig krebserzeugende Stoffe sind auch in kleinsten Dosen wirksam. Die im Abgas enthaltenen Emissionen krebserzeugender Stoffe müssen daher soweit wie möglich begrenzt werden (Ausnahme: Grundsatz der Verhältnismäßigkeit).

Bei dieser Sachlage kann die in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage (vgl. BT-Drs. 10 / 6809) zum Ausdruck gebrachte

...

Auffassung der Bundesregierung, wonach das Krebsrisiko durch Dieselpartikel gering zu bewerten und es keine Befunde über eine tatsächliche Gesundheitsgefährdung des Menschen gäbe, nicht länger aufrechterhalten werden.

Zur Begrenzung des Auswurfs von Stoffen dieser Art aus Industrieanlagen verlangt die TA Luft (vgl. Nr. 2.2.1.5 i. V. Nr. 2.3) eine über den Stand der Technik hinausgehende Verminderung des Auswurfs dieser Stoffe; dabei hat als Maßstab für die Reichweite der Pflicht zur Auswurfsbegrenzung nur das in den Grenzen der Vernunft technisch Mögliche zu gelten.

Auch der Auswurf von Dieselmotorabgasen - sowohl bei Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen - sollte wegen des gleichen Gefährdungsgrades nach dem gleichen Grundsatz reduziert werden. Es geht nicht an, bei gleichem Gefährdungssachverhalt unterschiedlich strenge Anforderungen zu stellen.

Die im Koalitionspapier 1987 "Umweltpolitik" der Bundesregierung in Aussicht genommene Bindung der steuerlichen Begünstigung von Diesel-Pkw an die Einhaltung eines Auswurfsgrenzwertes von 0,8 g/Europatest trägt diesem Grundsatz aus folgenden Gründen nicht Rechnung:

1. Nach einer vom Umweltbundesamt veranlaßten Untersuchung des Partikelauswurfs von Diesel-Pkw unterschreiten bereits Fahrzeuge der Baujahre 1984 bis 1986 ohne Anwendung zusätzlicher Maßnahmen weitgehend (ca. 90 %) den im Koalitionspapier ab 01.10.1988 vorgesehenen Grenzwert. Die Umsetzung dieser Vereinbarung dürfte daher praktisch ins Leere gehen.
2. Das System des Europatestes ist völlig ungeeignet zur repräsentativen Feststellung des Partikelauswurfs beim Betrieb von Diesel-Pkw - auch - in Ballungsgebieten. Der Auswurf wird nämlich nur bei einer Teillast des Motors (bis 50 km/h) gemessen; tatsächlich werden die Fahrzeuge überwiegend mit einer wesentlichen höheren Auslastung bzw. Geschwindigkeit betrieben. Mit

zunehmender Motorauslastung steigt aber die Partikelemission drastisch an. Abbildung 1 veranschaulicht beispielhaft die Zunahme der Emissionen von Diesel-Pkw unterschiedlicher Baujahre in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit.

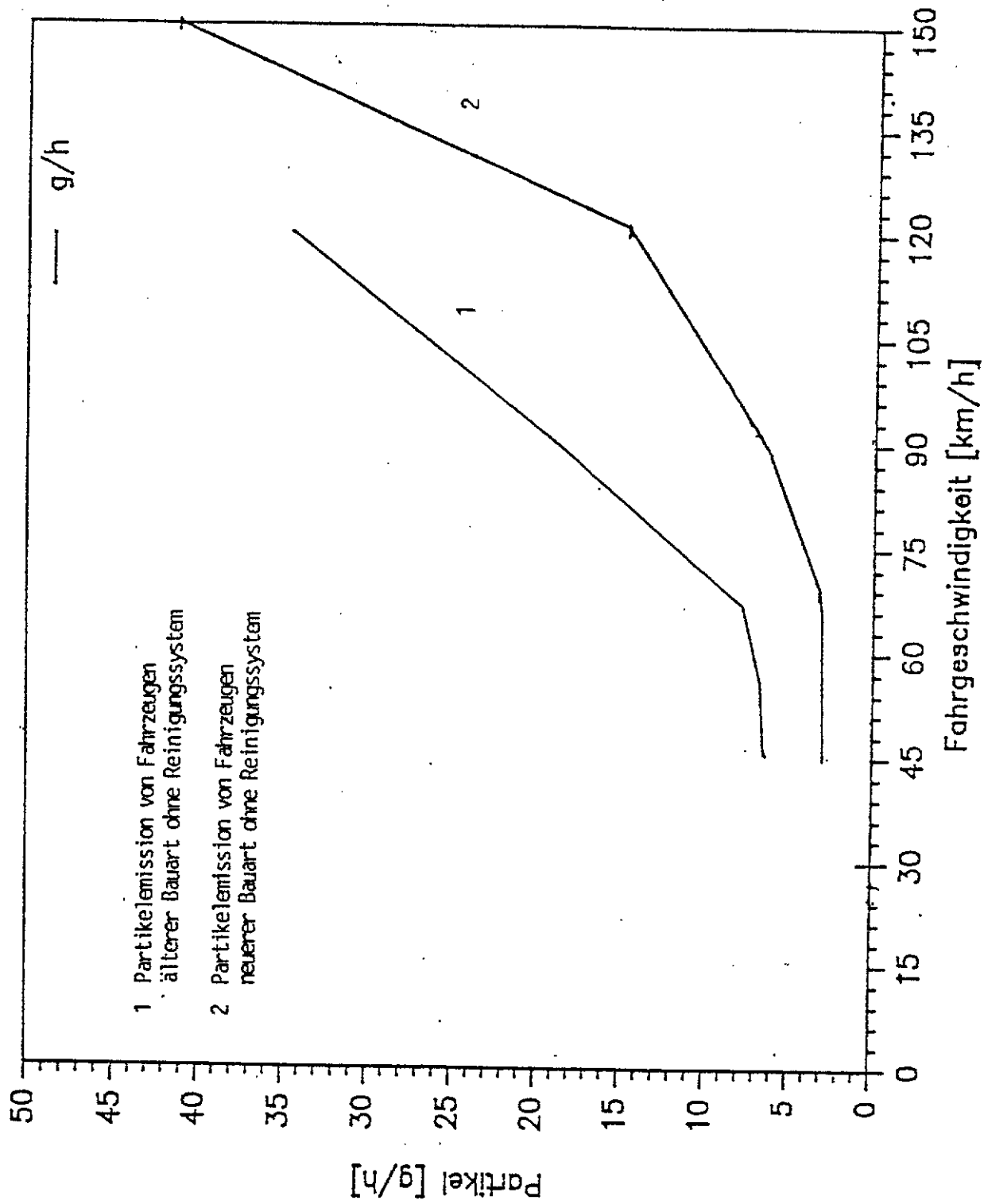


Abb. 1: Partikelemission von Dieselfahrzeugen in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit

Aufgrund dieser Erkenntnisse ist es umweltpolitisch nicht länger verantwortbar, die Beurteilung der Umweltfreundlichkeit eines Produktes bzw. die Qualifizierung von Kraftfahrzeugen als "schadstoffarm" auf der Grundlage derartig irreführender Prüfsysteme vorzunehmen und dazu noch eine Steuervergünstigung für solche Fahrzeuge zu gewähren.

Die Dimension des aufgezeigten Umweltproblems wird deutlich, wenn man die neuere Zulassungsstatistik für Diesel-Pkw heranzieht.

Abbildung 2 zeigt, daß der Anteil der Diesel-Pkw seit Mitte der 70-er Jahre boomartig zugenommen hat.

Abbildung 3 spiegelt den Diesel-Pkw-Anteil an den Neuzulassungen in der Bundesrepublik wieder.

Sollte sich diese Entwicklung in etwa fortsetzen, ist längerfristig mit einer Zunahme der Partikelbelastung der Atemluft um den Faktor 2 zu rechnen, wenn es nicht alsbald gelingt, die Partikelemission von Dieselfahrzeugen generell drastisch zu verringern.

Einen maßgeblichen Einfluß auf die Höhe der Partikelemission hat die Zündwilligkeit des Dieselmotorkraftstoffes. Das Maß für die Zündwilligkeit ist die Cetanzahl (CZ), deren Höhe lediglich in einer DIN-Norm auf 45 CZ festgelegt ist. Eine Rechtsvorschrift, die das Unterschreiten dieses Richtwertes untersagt, ist nicht vorhanden. Da der in der Bundesrepublik angebotene Dieselmotorkraftstoff eine höhere Qualität aufweist (im Durchschnitt 48 - 50 CZ), sollte ein Mindestwert von 50 CZ verbindlich vorgeschrieben werden. Da die Höhe der Partikel Emissionen auch durch andere Faktoren, wie z. B. Fließfähigkeit und Dichte beeinflusst wird, ist es erforderlich, auch insoweit Festlegungen zur Qualität des Dieselmotorkraftstoffes zu treffen, damit gesundheitsgefährdende Luftverunreinigungen soweit wie möglich vermieden werden.

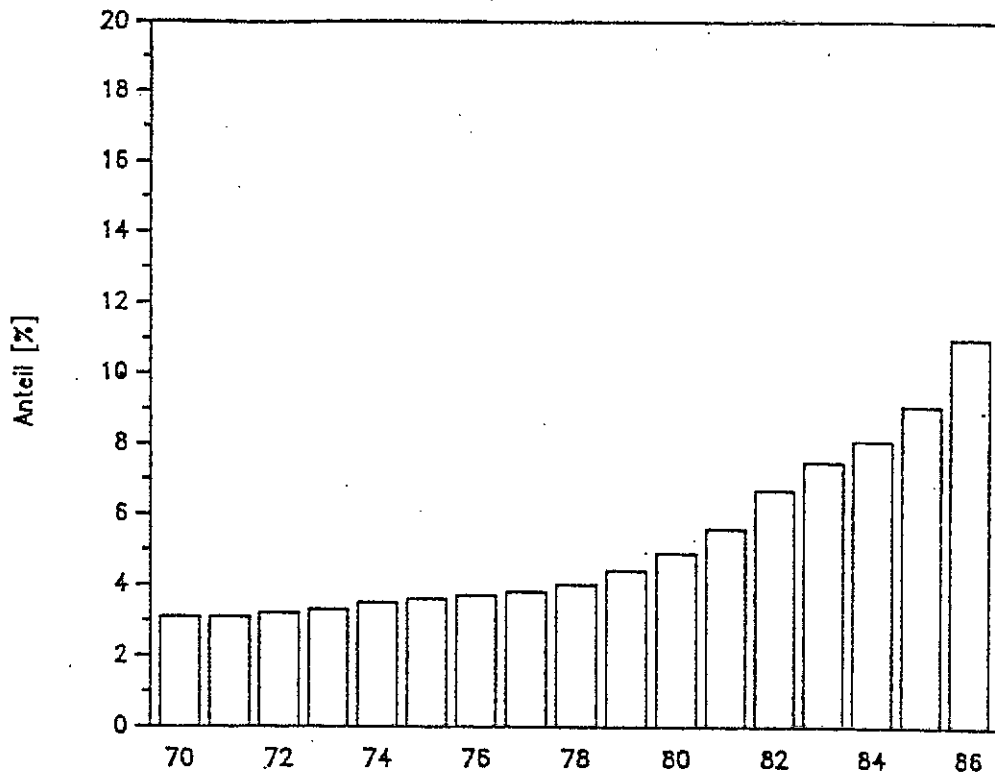


Abb. 2: Dieselan teil am Pkw-Bestand 1970-1986

Quelle: TÜV Rheinland

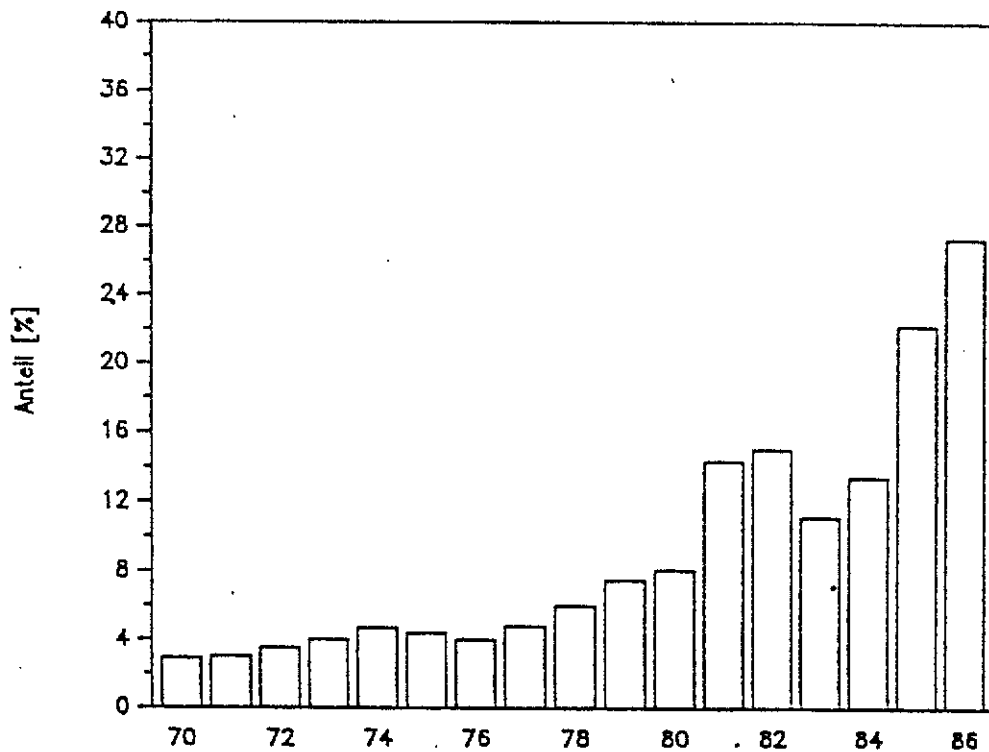


Abb. 3: Dieselan teil an den Pkw-Neuzulassungen 1970-1986

Quelle: TÜV Rheinland