

Bundesrat

Drucksache 468/1/91

08.10.91

EG - U - Wi

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den Schwefel-
gehalt von Gasöl

KOM(91) 154 endg.; Ratsdok. 7044/91

Punkt der 635. Sitzung des Bundesrates am 18. Oktober 1991

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen
Gemeinschaften (EG),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
(U) und
der Wirtschaftsausschuß (Wi)
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung
zu nehmen:

EG
U
Wi
[EG]
[U]

1. Der Bundesrat sieht [in Übereinstimmung mit der Bundes-
regierung] in einer weiteren Senkung des Schwefelgehalts
beim Gasöl ein wirksames Mittel, die Schwefeldioxid-Emis-
sion in den Mitgliedstaaten zu senken und darüber hinaus
die noch immer zunehmenden Partikelemissionen von Diesel-
motoren zu reduzieren.

...

Ausgeliefert am 08. OKT. 1991

468/1/91

EG
Wi

2. Die Verbesserung der Dieselkraftstoffqualität ist eine sofort wirksame Maßnahme zur Minderung der Partikelemissionen bei allen Dieselfahrzeugen.

EG
U

3. Die Höhe des Schwefelgehaltes im Dieselkraftstoff ist neben der Cetanzahl (vergleichbar mit der Oktanzahl bei Benzin) der bedeutsamste brennstoffbedingte Einflußfaktor für den Auswurf der stark krebserzeugenden Dieselpartikel. Je niedriger der Schwefelgehalt, desto niedriger ist der Partikelauswurf. Eine stichprobenhafte Überprüfung der Schwefelgehalte im Dieselkraftstoff in Nordrhein-Westfalen hat gezeigt, daß bereits jetzt der Schwefelgehalt im Mittel bei 0,1 Gewichtsprozenten liegt. Diese Ergebnisse weisen auch darauf hin, daß die seit 1989 geforderte Begrenzung des Schwefelgehaltes im Dieselkraftstoff auf 0,05 Gewichtsprocente heute bereits machbar erscheint und kein Grund mehr besteht, der Bevölkerung ein höheres Risiko zuzumuten; denn hierdurch könnten die Partikelemissionen von Diesel-Lkw und Diesel-Pkw um ca. 20 % bis 30 % relativ kurzfristig gesenkt werden.

EG
U

4. Die Begrenzung des Schwefelgehaltes im Dieselkraftstoff stellt damit ein geeignetes Mittel dar, um die Belastung der Bevölkerung mit krebserzeugenden Dieselpartikeln kurzfristig und nachhaltig zu senken.

EG
U
Wi

5. Daher sollte der Schwefelhöchstgehalt beim Dieselkraftstoff bereits früher als zu dem von der EG-Kommission vorgesehenen Termin im Jahre 1996 auf 0,05 Gewichts-

...

prozente festgelegt werden. Eine frühere Absenkung des entsprechenden Wertes ist auch deswegen geboten, weil ab 1993 mit Herstellung des EG-Binnenmarktes der Nutzfahrzeugverkehr und die damit verbundenen Umweltbelastungen erheblich ansteigen werden.

EG
U
Wi

6. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, sich bei der EG für eine vorzeitige Einführung von Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 0,05 Gewichtsprozenten einzusetzen. Zumindest sollte für einzelne Mitgliedstaaten eine Regelung geschaffen werden, die das Inverkehrbringen von Gasölen mit einem Schwefelgehalt von weniger als 0,05 Gewichtsprozenten nicht verbietet.

EG
U

7. Sollte die Mehrheit im Rat der Europäischen Gemeinschaften in den weiteren Beratungen dieser Auffassung nicht folgen, wird die Bundesregierung aufgefordert, die Voraussetzungen zu schaffen, daß auf ihrem Hoheitsgebiet bereits ab 1. Januar 1993 Gasöl nur dann in den Verkehr gebracht werden darf, wenn sein Schwefelgehalt 0,05 Gewichtsprozent nicht überschreitet.

EG
U

8. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich dafür einzusetzen, daß der Termin (1. Oktober 1999) für die Herabsetzung des Schwefelgehalts für Heizöl auf 0,1 Gewichtsprozent vorgezogen wird.

Bereits jetzt wenden beispielsweise die Schweiz und Österreich einen Grenzwert von 0,1 Gewichtsprozent in Heizöl an, so daß der Termin für die Herabsetzung nach Einschätzung des Bundesrates EG-weit vorgezogen werden kann.

...

468/1/31

EG
U

9. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung außerdem auf, umgehend Vorbereitungen für die Einführung einer aufkommensneutralen mineralölsteuerlichen Vergünstigung für schwefelarmen Dieselkraftstoff zu treffen. Die Schaffung einer entsprechenden Steuerpräferenz hat sich bereits bei der Einführung des bleifreien Benzins bewährt. Ziel sollte es sein, spätestens mit der Herstellung des EG-Binnenmarktes eine Spreizung der Steuersätze zwischen herkömmlichem Dieselkraftstoff und schwefelarmem Dieselkraftstoff vorzunehmen.