

Bundesrat

Drucksache 468/91

01.08.91

EG - U - Wi

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

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

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

468/81

KEP-AE-Nr.: 911989

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 1. August 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 22. Mai 1991 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im November 1991 an.

ERLÄUTERNDER VERMERK1. Vorgeschichte

Die Richtlinie 87/219/EWG zur Änderung der Richtlinie 75/716/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe legt eine neue Höchstgrenze für den Schwefelgehalt von Gasölen fest, um die Emissionen gasförmiger Schadstoffe aus den Motoren von Dieselfahrzeugen und aus Heizanlagen einschließlich industrieller Anlagen zu verringern.

Der zulässige Schwefelgehalt wurde von 0,5 auf maximal 0,3 Gewichtsprozent reduziert und erlaubt es, in Gebieten, in denen die Umwelt, das Kulturerbe oder die menschliche Gesundheit besondere Schutzmaßnahme erfordert, einen Richtwert von 0,2 Gewichtsprozent vorzuschreiben.

Artikel 6 schreibt vor, daß die Kommission die Auswirkungen der Anwendung der Richtlinie überwacht und dem Rat einen Bericht unterbreitet, dem ein zweckdienlicher Vorschlag im Hinblick auf die Festlegung eines einheitlichen Wertes beigelegt ist.

In dem Bericht sind alle neuen Erkenntnisse über den Grad der Luftverunreinigung durch SO_2 , die bei der Definition von Qualitätskriterien für die Luft erzielten Fortschritte, der Zustand der Umwelt, die schädlichen Auswirkungen der Luftverunreinigung und die Marktbedingungen für Gasöl zu berücksichtigen.

2. Heutige Lage

Nach Artikel 5 der Richtlinie 87/219/EWG können die Mitgliedstaaten unter bestimmten Voraussetzungen die Verwendung von Gasölen mit einem Schwefelgehalt von 0,2 Gewichtsprozent vorschreiben. Belgien, Dänemark, die Bundesrepublik Deutschland, Luxemburg und die Niederlande wenden diese Bestimmung in ihrem gesamten Hoheitsgebiet an. Das Ziel dabei ist, die SO_2 -Emissionen noch weiter zu reduzieren.

Der Gesamtverbrauch von Gasöl ist zwar seit 1980 im wesentlichen gleich geblieben, doch ist eine signifikante Verlagerung eingetreten: Der Verbrauch von Dieselmotortreibstoff ist auf Kosten von Heizöl angestiegen. Es wird erwartet, daß sich dieser Trend fortsetzt. 1987 wurden rund 52 % des Gasöls für Heizzwecke, 41 % als Dieselmotortreibstoffe und 7 % in der Industrie verbraucht.

Der Gesamtausstoß an SO_2 in den Mitgliedstaaten - einschließlich der Emissionen aufgrund der Verbrennung von Gasöl - ist seit 1980 um rund 30 % zurückgegangen. SO_2 -Emissionen aus Gasöl machen derzeit nur einen relativ kleinen Teil des Gesamtausstoßes an SO_2 aus, nämlich zwischen 2 und 18 % (Gemeinschaftsdurchschnitt: 5 %).

Nach der Richtlinie sollte 1990 ein Bericht über eine weitere Reduzierung der SO₂-Emissionen vorgelegt werden, doch liegen noch keine Angaben für 1989 über die Situation der Umweltluftqualität oder die Auswirkungen des Inkrafttretens der Richtlinie am 1.1.89 vor. Es ist jedoch möglich, eine Reihe von Gründen aufzuführen, die eine weitere Senkung des SO₂-Ausstoßes generell und der Schwefelemissionen aus Gasöl im besonderen geboten erscheinen lassen.

Zum einen werden die Grenzwerte heute noch überschritten, besonders in einigen städtischen Gebieten, und liegen in vielen Fällen die Meßwerte noch über den Leitwerten, die als Zielwerte gelten müssen.

Zum zweiten sieht der Vorschlag der Kommission für eine weitere Reduzierung der gasförmigen und partikelförmigen Emissionen aus Dieselmotoren von Fahrzeugen (KOM(90) 174 endg. SYN 272 vom 15.6.1990) zwei Stufen vor. Die erste Stufe (1992-93) verlangt keinen Schwefelgehalt unter 0,2 %. Für die zweite Stufe (1996/97) werden strengere Grenzen für Schadstoffe, besonders Partikelemissionen, ein niedrigerer Schwefelgehalt des Dieselmotorkraftstoffs im Einklang mit den strengeren Grenzwerten, die in den USA eingeführt werden, ins Auge gefaßt.

Wegen der klaren Verbindung dieses Vorschlags mit dem obengenannten Vorschlag betreffend die Emissionen aus Dieselmotoren hängt dieser Vorschlag auch mit dem Binnenmarkt zusammen. Deshalb muß nach Artikel 100a vorgegangen werden.

3. Grenzwerte

Erste Stufe

Nach Artikel 6 der Richtlinie 87/219/EWG wird die Kommission einen zweckdienlichen Vorschlag zur Festlegung eines einzigen Wertes für den Schwefelgehalt von Gasölen vorlegen. Um in der weiteren Reduzierung der Schwefelemissionen voranzukommen, schlägt die Kommission jetzt einen einzigen Wert für den Schwefelgehalt in Gasöl als ersten Schritt für 1994 vor.

In der ersten Stufe wird ein Höchstwert für den Schwefelgehalt von 0,2 Gewichtsprozent für alle Gasöle bis 1. Oktober 1994 ins Auge gefaßt. Die Frist entspricht der von den Raffinerien benötigten Zeit zur Umrüstung bzw. zum Neuaufbau entsprechender Anlagen vom Zeitpunkt der Verabschiedung dieser Richtlinie an.

Zweite Stufe

Für eine weitere Verringerung der Emissionen aus Dieselmotoren bedarf es einer Senkung des Schwefelgehalts von Dieselmotorkraftstoffen. Deshalb wird der Schwefelgehalt in Dieselmotorkraftstoffen bis 01. Oktober 1996 auf 0,05 % gesenkt, damit die Teilchenemissionen reduziert werden und Katalysatoren zur Senkung des Kohlenwasserstoff- und NO_x-Ausstoßes eingesetzt werden können entsprechend dem Vorschlag betreffend gasförmige Emissionen aus dieselgetriebenen LKW-Motoren.

Die Herstellung von Dieselmotorkraftstoff mit 0,05 Gewichtsprozent Schwefelgehalt setzt eine Umrüstung der Raffinerien voraus, und nach der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht werden volle drei Jahre benötigt für Planung, Baugenehmigung und Errichtung entsprechender zusätzlicher Anlagen in allen Mitgliedstaaten.

Die Vorschläge der Kommission für eine Richtlinie zur Festsetzung bestimmter Sätze bzw. Zielsätze der Verbrauchssteuer auf Mineralöle (KOM(91)43 endg.) und zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchssteuer auf Mineralöle (KOM(91)434 endg.) sehen kein Diesel oder Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtungshundertteilen vor.

In dem Vorschlag betreffend die Festsetzung bestimmter Sätze bzw. Zielsätze der Verbrauchssteuer auf Mineralöle heißt es in Artikel 3, daß der Verbrauchssteuersatz für Dieselmotorkraftstoff nicht weniger als 245 ECU und nicht mehr als 270 ECU je 1000 Liter betragen darf. Damit wird eine Spanne von 25 ECU festgelegt.

Wie in Absatz III.4 des Berichts dargelegt, schwankt die Berechnung der Zusatzkosten für die Produktion von Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtungshundertteilen zwischen 4,5 und 14 US \$ je Tonne, was 3,2 bis 9,9 ECU je 1000 Liter entspricht. Der durchschnittliche Wert wird voraussichtlich bei 5-6 ECU je 1000 Liter liegen. Dies bedeutet, daß die vorgeschlagene Spanne ausreicht, um steuerliche Anreize für Dieselmotorkraftstoff mit niedrigerem Schwefelgehalt einzuschließen.

Da der Umwelt-Rat am 18./19. März 1991 den gemeinsamen Standpunkt vertrat, daß die zweite Stufe der neuen Typen von Hochleistungs-LKW am 1. Oktober 1995 anlaufen wird, besteht das Erfordernis, daß der schwefelarme Dieselmotorkraftstoff am Markt verfügbar sein muß.

Aus diesem Grunde verlangt die Richtlinie die Verfügbarkeit und eine ausgewogene Verteilung dieses Kraftstoffs ab diesem Termin. Die Kommission ist sich bewußt, daß die Mitgliedstaaten Schwierigkeiten haben werden, einen solchen Artikel umzusetzen. Dieser Artikel ist allerdings nur für einen begrenzten Zeitraum (vom 1.10.1995 bis 30.9.1996) notwendig, damit die schweren LKW die Emissionsnormen erfüllen können. Deshalb sieht es die Kommission als befriedigende Lösung an, daß die Mitgliedstaaten die ausgewogene Verteilung des schwefelarmen Dieselmotorkraftstoffs durch Steueranreize fördern. Von einer zufriedenstellenden Verfügbarkeit und ausgewogener Verteilung kann gesprochen werden, wenn 25 % des angebotenen Diesels den niedrigen Schwefelgehalt aufweist.

Derzeit besteht in einigen EFTA-Ländern die Tendenz hin zu einer weiteren Verringerung des Schwefelgehalts in Gasöl für andere als für Heizzwecke. So wenden beispielsweise die Schweiz und Österreich einen Grenzwert von 0,1 Gewichtsprozent in Heizöl an. Dies deutet auf die Anwendung eines niedrigeren Wertes als 0,2 % bis zum Ende der neunziger Jahre hin.

Die Kommission schlägt für 1999 einen Schwefelgehalt von 0,1 Gewichtsprozent vor. Die frühzeitige Ankündigung dieses Wertes ermöglicht es den Raffinerien, sich schon jetzt durch die Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen der nächsten 7 bis 8 Jahre auf die künftige Nachfrage vorzubereiten.

Da die zur Erreichung der 0,1 % notwendigen Investitionen in Verbindung mit anderen Investitionen erfolgen müssen, ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, die Höhe der Investitionen zur Erreichung dieses strengeren Grenzwertes genau anzugeben.

Infolge dieser Entwicklungen in den verschiedenen Schwefelgrenzwerten für Gasöl muß ein Unterschied gemacht werden zwischen Gasöl für Dieselmotoren einerseits und Gasöl für Heizzwecke, Bunker und Industrielle Verwendung andererseits.

Künftiges Vorgehen

Im Augenblick scheint kein unmittelbarer Bedarf an strengeren Grenzwerten zu bestehen. Der Höchstgehalt von 0,05 Gewichtsprozent Schwefel reicht aus, um die Entwicklung und den Einsatz von Katalysatoren in Dieselfahrzeugen - nicht nur in schweren LKW, sondern auch in Diesel-PKW - zu fördern.

Darüber hinaus scheint für andere Typen von Gasöl ein Schwefelanteil von 0,1 Gewichtsprozent streng genug, aber die Verbesserung der Luftqualität kann dennoch weitere Schritte erforderlich machen. Andere SO₂-Emissionsquellen wie etwa schweres Bunkeröl oder Kohle geben zur Zeit bei weitem gravierendere Schadstoffmengen ab. Ein französisches Memorandum weist auf diese anderen Emissionsquellen hin, und unsere künftige Tätigkeit wird sich auf deren Verringerung konzentrieren müssen.

4. Schlußfolgerungen

Die Ankündigung dieser Verringerungen des Schwefelgehalts (auf 0,1 % und 0,05 %) eröffnet die Aussichten auf niedrige Schwefelemissionen in Zukunft. Die vorgeschlagenen Fristen zum Übergang auf 0,05 und 0,1 Gewichtsprozent Schwefel lassen der Industrie Zeit, die erforderlichen Anlagen und Infrastrukturen zu planen, genehmigen zu lassen und zu errichten. Außerdem kann die Automobilindustrie anhand dieser Vorgaben neue Motoren und Katalysatoren entwickeln.

Ein Steueranreiz, mit dem die Mitgliedstaaten diesen Dieselmotortyp fördern, wird für seine frühzeitige Markteinführung sorgen, so daß sich die Investitionen möglichst früh amortisieren können.

VORSCHLAG FÜR EINE

RICHTLINIE DES RATES

Über den Schwefelgehalt von Gasöl

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽²⁾

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Kommission muß zur Verbesserung der Luftqualität im Hinblick auf den Schwefelgehalt und andere Emissionen Maßnahmen ergreifen, um den Schwefelgehalt in Dieselmotorkraftstoff, in Heizöl, in Gasöl für die Industrie und in Bunkergasöl schrittweise zu verringern.

(1) ABl. Nr. C

(2) ABl. Nr. C

(3) ABl. Nr. C

Nach Artikel 2 Absatz 1 und 5 Absatz 1 der Richtlinie 75/716/EWG des Rates (4), geändert durch die Richtlinie 87/219/EWG (5), werden in den Mitgliedstaaten durch Vorschriften zwei Grenzwerte für den Schwefelgehalt flüssiger Brennstoffe festgelegt. Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden.

Die Erdölunternehmen der Gemeinschaft müssen angesichts der Unterschiede in diesen Gesetzgebungen ihre Produktion hinsichtlich des Höchstgehalts an Schwefel je nach Bestimmungsland auffächern. Diese Unterschiede kommen daher den Handel mit diesen Erzeugnissen und wirken sich somit unmittelbar auf die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes aus.

Artikel 6 der Richtlinie 75/716/EWG sieht ferner vor, daß die Kommission nach Maßgabe neuer Erkenntnisse dem Rat einen Bericht unterbreitet, dem ein zweckdienlicher Vorschlag im Hinblick auf die Festlegung eines einheitlichen Wertes beigelegt ist.

In den verschiedenen Aktionsprogrammen der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz (6) wird die Bedeutung der Verhütung und Verringerung der Luftverschmutzung hervorgehoben.

Außerdem ist die Gemeinschaft durch den Beschluß 81/462/EWG des Rates (7) Vertragspartei des Übereinkommens über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung, das insbesondere die Entwicklung von Strategien und Politiken vorsieht, mit denen die Luftverunreinigung beschränkt und soweit wie möglich schrittweise verringert und verhütet werden soll.

(4) ABI. Nr. L 307 vom 27.11.1975, S. 22.

(5) ABI. Nr. L 91 vom 3.4.1987, S. 19.

(6) ABI. Nr. C 112 vom 20.12.1973, S. 1; ABI. Nr. C 139 vom 13.6.1977, S. 1 und ABI. Nr. C 46 vom 17.2.1983, S. 1.

(7) ABI. Nr. L 171 vom 27. 6.1981, S. 11.

Die Verringerung des Schwefelgehalts in Gasöl trägt zur Verwirklichung eines der Ziele der Gemeinschaft, nämlich der Erhaltung, dem Schutz und der Verbesserung der Umweltqualität, bei und fördert durch die Behebung der Umweltschäden an der Quelle den Schutz der menschlichen Gesundheit.

Gemäß der Richtlinie 75/716/EWG haben einige Mitgliedstaaten bereits einen Grenzwert von 0,2 Gewichtshundertteilen festgelegt. Einige EFTA-Länder haben beschlossen, den Gehalt von Schwefelverbindungen in Heizöl auf 0,1 Gewichtshundertteile festzusetzen.

Die Richtlinie 88/77/EWG betreffend die Emissionen gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren (8), geändert durch die Richtlinie 91/..../EWG des Rates vom (9), schreibt - unter anderem - eine deutliche Verringerung des Schwefelgehalts für die zweite Hälfte der neunziger Jahre vor. Voraussetzung für die Erfüllung der Normen der zweiten Stufe für Partikelemissionen nach dieser Richtlinie ist unter anderem die Verfügbarkeit und die gleichmäßige Verteilung von Dieselmotorkraftstoffen mit einem Gehalt an Schwefelverbindungen von unter 0,05 Gewichtshundertteilen ab 1. Oktober 1995. Es müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die Verfügbarkeit und die gleichmäßige Verteilung sicherzustellen.

Der zunehmende Verbrauch von Gasöl als Kraftstoff erfordert besondere Anstrengungen, um die dadurch bedingten negativen Auswirkungen auf die Luftqualität in Grenzen zu halten. Wird ein maximaler Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen ab dem 1. Oktober 1996 festgelegt, so gibt dies den betroffenen Industriezweigen genügend Zeit, um die erforderliche technische Anpassung zu vollziehen.

(8) ABl. Nr. L 36 vom 9.2.1988, S. 36.

(9)

Eine plötzliche Veränderung der Rohölversorgung, die zu einer Erhöhung des mittleren Schwefelgehalts des Rohöls führt, kann in Anbetracht der vorhandenen Entschwefelungskapazitäten in einem Mitgliedstaat die Versorgung der Verbraucher gefährden. Es empfiehlt sich daher, diesen Mitgliedstaat unter bestimmten Bedingungen zu ermächtigen, von dem für seinen eigenen Markt vorgesehenen Schwefelhöchstgehalt abzuweichen.

Der Schwefelgehalt der in den Verkehr gebrachten Gasöle muß durch Stichproben überprüft und nach einem einheitlichen Verfahren, gestützt auf die zu diesem Zweck beste verfügbare Technologie, festgestellt werden.

Es ist im Hinblick auf die Richtlinie 91/ /EWG zu erwarten, daß eine Umstellung auf Dieselmotorkraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt (0,05 Gewichtshundertteile) erfolgt, sofern dies dem Verbraucher keine übermäßigen Kosten verursacht.

Die Mitgliedstaaten können generell, sofern dies mit dem Vertrag in Einklang steht, steuerliche Anreize schaffen, um den Kauf von umweltfreundlicheren Produkten für den Verbraucher attraktiver zu machen. Angesichts der Notwendigkeit einer raschen Verbesserung der Luftqualität vor allem in städtischen Gebieten und im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen der EWG-Richtlinien über die Verringerung der gasförmigen Schadstoffe von Dieselfahrzeugen erscheint es besonders zweckmäßig, die Möglichkeit der steuerlichen Anreize zu nutzen, um eine möglichst rasche Verfügbarkeit von Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen zu erreichen.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Im Sinne der vorliegenden Richtlinie ist Gasöl jedes Erdölzeugnis, das der Definition des KN-Code 27 10 00 61, 27 10 00 65 oder 27 10 00 69 entspricht oder das aufgrund seines Destillationsbereichs unter die Mitteldestillate fällt und zur Verwendung als Brennstoff oder Kraftstoff bestimmt ist und bei dessen Destillation bei 350 °C einschließlich Destillationsverlusten mindestens 85 Raumhundertteile übergehen.

2. Diese Richtlinie gilt nicht für Gasöle, die

- sich bei Überschreiten einer Grenze zwischen einem dritten Staat und einem Mitgliedstaat in den Kraftstofftanks von Schiffen oder Kraftfahrzeugen befinden,
- zur Weiterverarbeitung in Raffinerien bestimmt sind.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, damit in der Gemeinschaft nur Dieselmotorkraftstoff in den Verkehr gebracht werden darf, dessen Gehalt an Schwefelverbindungen, ausgedrückt in Schwefel, nachstehend Schwefelgehalt genannt,

- ab 01. Oktober 1994 0,2 Gewichtshundertteile,
- ab 01. Oktober 1996 0,05 Gewichtshundertteile nicht überschreitet.

2. Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Verfügbarkeit und die gleichmäßige Verteilung von Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von höchstens 0,05 Gewichtshundertteile ab dem 1. Oktober 1995 sicherzustellen. Gasöl dieser Qualität stellt von diesem Zeitpunkt an mindestens 25 % der insgesamt in jedem Mitgliedstaat vertriebenen Menge an Dieselmotorkraftstoff dar.

3. Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, damit in der Gemeinschaft nur Heizöl, Gasöl für die Industrie und Bunker- und Schiffgasöl in den Verkehr gebracht werden dürfen, deren Schwefelgehalt

- ab dem 01. Oktober 1994 0,2 Gewichtshundertteile und
- ab dem 01. Oktober 1996 0,1 Gewichtshundertteile nicht überschreitet.

4. Treten infolge einer plötzlichen Änderung der Versorgung mit Rohöl oder Mineralölerzeugnissen in einem Mitgliedstaat Schwierigkeiten bei der Anwendung des Höchstwertes für den Schwefelgehalt von Gasöl auf, so teilt der Mitgliedstaat dies der Kommission mit. Die Kommission kann dem Mitgliedstaat gestatten, während eines Zeitraums von höchstens sechs Monaten einen höheren Wert anzuwenden. Sie teilt diesen Beschluß dem Rat mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Beschluß der Kommission binnen einem Monat an den Rat weiterleiten. Der Rat kann innerhalb von 2 Monaten mit qualifizierter Mehrheit einen anderen Beschluß als die Kommission fassen.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten dürfen ab den in Artikel 2 Absätze 1 und 3 vorgesehenen Zeitpunkten der Anwendung das Inverkehrbringen von Gasölen nicht aus Gründen ihres Schwefelgehalts untersagen, einschränken oder behindern, wenn diese den Erfordernissen dieser Richtlinie entsprechen.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um den Schwefelgehalt der in den Verkehr gebrachten Gasöle durch Stichproben zu kontrollieren.
2. Als Referenzmethode zur Bestimmung des Schwefelgehalts von in den Verkehr gebrachten Gasölen gilt die Methode ISO 8754. Die statistische Auswertung der Ergebnisse der Kontrollen des Schwefelgehalts von den in den Verkehr gebrachten Gasölen ist nach der ISO-Norm 4259 (Ausgabe 1979) vorzunehmen.

Artikel 5

Von dem in Artikel 6 genannten Zeitpunkt an ersetzt diese Richtlinie die Richtlinie 75/716/EWG.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Oktober 1993 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

IMPACT ASSESSMENT FORM

THE IMPACT OF THE PROPOSAL ON BUSINESS
with special reference to small and medium sized
enterprises (SMEs)

Title of proposal :

Report and draft proposal from the Commission on the implementation of Directive 87/219/EEC, on the approximation of the laws of the Member States relating to the sulphur content of certain liquid fuels

Reference Number (Répertoire) : 397.2

The proposal

1. Taking account of the principle of subsidiarity, why is Community legislation necessary in this area and what are its main aims?
Article 6 of Directive 87/219/EEC requires that the Commission should monitor the effects of applying this Directive and submit a report to the Council accompanied by an appropriate proposal with a view to the establishment of a single value for sulphur content. The aim is to come to further reductions of sulphur, particulates and HC/CO emissions from vehicles. The 0.05 % sulphur is especially required to reach the emission standards as mentioned for the 2nd stage of the recent adopted common position by the Council on the Directive for heavy duty diesel engines.

The impact on business

2. Who will be affected by the proposal?

- which sectors of business?
The oil companies (refineries, distribution service stations) and the SME's (supply, storage marketing).
- which sizes of business (what is the concentration of small and medium sized firms)?
Several thousands (from big to small).
- are there particular geographical areas of the Community where these businesses are found?
The refineries and storage/distribution facilities are often found near harbour and railway infrastructure

3. What will business have to do to comply with the proposal?

The refineries have to install additional installations mainly for the reduction to the level of 0.05 % sulphur level.

18.10.91

Beschluß
des Bundesrates

zum

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

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

Der Bundesrat hat in seiner 635. Sitzung am 18. Oktober 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

1. Der Bundesrat sieht in Übereinstimmung mit der Bundesregierung in einer weiteren Senkung des Schwefelgehalts beim Gasöl ein wirksames Mittel, die Schwefeldioxid-Emission in den Mitgliedstaaten zu senken und darüber hinaus die noch immer zunehmenden Partikelemissionen von Dieselmotoren zu reduzieren. Die Verbesserung der Dieselkraftstoffqualität ist eine sofort wirksame Maßnahme zur Minderung der Partikelemissionen bei allen Dieselfahrzeugen.

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 Diesel-

...

partikel. 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.

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.

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

Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, sich bei der EG für eine vorzeitige Einführung von Dieselkraftstoff 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.

2. 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 Gewichtsprocente nicht überschreitet.
3. 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 Gewichtsprocente vorgezogen wird.

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

4. 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.