

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Begrenzung von Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOC-Emissionen) bei der Lagerung von Ottokraftstoff und seiner Verteilung von Auslieferungslagern bis zu Tankstellen (die sogenannte "Stufe I"-Richtlinie)

KOM(92) 277 endg.; Ratsdok. 8348/92

Punkt der 647. Sitzung des Bundesrates am 16. Oktober 1992

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 1. Der Bundesrat stimmt dem Ziel der Richtlinie zu, Emissionen
Wi flüchtiger organischer Verbindungen bei der Lagerung und Verteilung von Ottokraftstoffen zu begrenzen. Damit werden gemeinschaftsweit schädliche Schadstoffe reduziert und einheitliche Anforderungen in einem wichtigen Verwendungsbereich sichergestellt.

Ausgeliefert am 06. OKT. 1992

584/1/92

- EG
U
2. Der Bundesrat vermag der Argumentation der EG-Kommission nicht zu folgen, daß die Notwendigkeit der Rechtsgrundlage des Artikels 100 a EWGV schon deshalb gegeben sei, weil ein Binnenmarkt für Straßentankfahrzeuge, Dampfrückgewinnungssysteme, Kupplungen etc. geschaffen werden soll. Vielmehr sieht der Bundesrat den Schwerpunkt in der Zielsetzung der Richtlinie, die Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen bei der Lagerung von Ottokraftstoffen zu begrenzen. Hierzu erscheint dem Bundesrat die Rechtsgrundlage der Artikel 130 r, s und t EWGV angemessener. Er bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen in der EG entsprechend tätig zu werden.
- EG
U
Wi
3. Der Bundesrat stellt fest, daß die in dem Richtlinienvorschlag beschriebenen Maßnahmen und Verfahren nicht immer dem derzeitigen Stand der Emissionsminderungstechnik entsprechen.
- EG
Wi
4. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich bei den weiteren Beratungen für die Festlegung von Grenzwerten und Minderungsmaßnahmen entsprechend dem Stand der Technik einzusetzen. Hierbei sollten die Anforderungen zugrundegelegt werden, wie sie in Deutschland nach der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionschutzgesetz - TA-Luft- und den Technischen Regeln der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten bereits bestehen sowie in der Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Begrenzung der Kohlenwasserstoffemissionen beim Umfüllen und Lagern von Ottokraftstoffen) - Bundesrats-Drucksache 521/92 (Beschluß) - vorgesehen sind.
- EG
U
5. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich bei den weiteren Beratungen auf EG-Ebene im einzelnen für folgende Änderungen einzusetzen:

...

EG
U

6. Zu Artikel 1

In Artikel 1 sollte der Geltungsbereich auf den Transport von Ottokraftstoffen von Raffinerie-Auslieferungslagern zu Zwischenlagern ausgedehnt werden. Im Hinblick auf eine die gesamte Transportkette (mit Ausnahme der Fahrzeugbetankung an Tankstellen) umfassende Regelung ist eine Einbeziehung auch dieses Bereichs in die Richtlinie wünschenswert.

EG
U

7. Zu Artikel 2

In Artikel 2 Buchstabe a sollte für "Ottokraftstoff" folgende Definition verwendet werden:

"Flüssiger Kraftstoff auf Erdölbasis mit oder ohne Zusätze, dessen Dampfdruck (nach Reid) mindestens 27,6 Kilopascal beträgt und der zur Verwendung als Kraftstoff für Verbrennungsmotoren mit Fremdzündung bestimmt ist, mit Ausnahme von 100 %igem Propan und Butan."

Das Grundbenzin für Ottokraftstoffe wird aus dem Erdöl nicht nur als Destillatbenzin, sondern auch aus Reformatbenzin, Krackbenzin (thermisch und katalytisch), Alkylatbenzin, Polymerbenzin, Pyrolysebenzin und Hydrierbenzin gewonnen. Daneben können für Ottokraftstoffe auch Synthesebenzine eingesetzt werden. Die im Entwurf enthaltene Begriffsbestimmung für "Ottokraftstoff" stellt ausschließlich auf Erdöldestillat ab und erscheint insoweit als zu eng gefaßt.

EG
U

8. Zu den Artikeln 3 bis 6

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den weiteren Beratungen in den Gremien der EG dafür einzusetzen, daß die in Artikel 3 Nr. 1, Artikel 4 Nr. 1 und Artikel 6 Nr. 1 auf den Durchsatz bezogenen Begrenzungen für den Gesamtverlust an Ottokraftstoff wegen der Unmöglichkeit einer Überprüfung gestrichen werden.

Begründung: (nur gegenüber dem Plenum)

Die Begrenzung des Verlustes von Ottokraftstoff mit Bezug auf den Durchsatz ist nicht zu überprüfen. Demzufolge sollten solche Anforderungen auch nicht gestellt werden.

EG
U 9. Die Bundesregierung wird gebeten, bei den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, daß in Artikel 3, 4, 5 und 6 Bagatellgrenzen für eine Anwendung der Vorschriften festgelegt werden. Kleine Anlagen, bei denen die Anforderungen der Richtlinie in keinem vertretbaren Verhältnis zur Emissionsminderung stehen, sollten vom Geltungsbereich ausgeschlossen werden.

EG
U 10. Die Bundesregierung wird gebeten, bei den weiteren Beratungen auf eine Ergänzung des Richtlinienvorschlags hinzuwirken, wonach die Mitgliedstaaten befristete Ausnahmen von Anforderungen nach den Artikeln 3, 4 und 6 zulassen können, soweit im Einzelfall einzelne Anforderungen nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand erfüllt werden können und eine Gesundheits- und Umweltgefährdung nicht zu erwarten ist. Ein unangemessener Aufwand im Zusammenhang mit der Erfüllung einzelner Vorschriften für ortsfeste Lagertanks kann beispielsweise vorliegen, wenn die Anforderungen nur in geringem Maße verfehlt werden oder wenn eine Anlage nur noch vorübergehend für einen tolerierbaren Zeitraum betrieben werden soll.

EG
U 11. Die Umrüstungsfristen für bestehende Anlagen nach Artikel 3 Nr. 2 und Artikel 4 Nr. 2 sollten verkürzt werden. Insbesondere Fristen von sechs und neun Jahren nach dem Inkrafttreten der Richtlinie am 31. Dezember 1994 sind unangemessen lang. Tanklager mit einem Umschlag von mehr als 10 000 Kubikmeter pro Jahr müssen in Deutschland bis zum 1. März 1994 umgerüstet sein.

...

EG
U 12. Zu Anhang I

Es sollte vorgegeben werden, daß bei Neuanlagen Ottokraftstoff nur in Festdachtanks mit nachgeschalteter Abgasreinigung mit Dämpferückgewinnung gelagert werden darf. Für die Abgasreinigung sollte eine Emissionskonzentration von höchstens 150 mg/m³ für Gesamt-C (ohne Methan) vorgegeben werden. Die hierzu erforderliche Technologie ist verfügbar. Bestehende Festdachtanks - auch mit eingezogener Schwimmdecke - sind entsprechend nachzurüsten.

EG
U 13. Zu Anhang II

Es sollte vorgegeben werden, daß die bei der Befüllung verdrängten Kraftstoffdämpfe in den abgebenden Lagertank zurückgependelt werden (diese technische Möglichkeit der Emissionsminderung fehlt in dem Anhang II) oder daß, wenn das Gaspendeln nicht möglich ist, die verdrängten Gase einer Abgasreinigung mit Dämpferückgewinnung zugeführt werden. Für die Abgasreinigung sollte eine Emissionskonzentration von höchstens 150 mg/m³ für Gesamt-C (ohne Methan) und ferner für Benzol ein Grenzwert von 5 mg/m³ vorgegeben werden. Die hierzu erforderliche Technologie ist verfügbar.

EG
U 14. Die im Anhang II angegebenen Meßvorschriften sind unvollständig. Es fehlen Angaben zum Meßverfahren (Probenahme, Analytik kontinuierlich, diskontinuierlich), zum Komponentenspektrum ("VOC"-Definition), zur Meßplanung und zur Durchführung der Messungen (z.B. Meßort).

Die Bundesregierung wird daher gebeten, in den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, daß die nach Anhang II Nummer 2 vorgeschriebenen Messungen präzisiert und die für die Vergleichbarkeit der Meßergebnisse erforderlichen Randbedingungen festgelegt werden. Darüber hinaus sind die Anforderungen an die Meßgeräte zu überprüfen.

584/1/92

- EG
U 15. Zu Artikel 5
VOC ist einer der Vorläuferstoffe für Ozon, d.h. eine "Ventilierung" (Entgasen des Behälters) ohne Abgasbehandlung ist prinzipiell als umweltgefährdend einzustufen. Die in Artikel 5 Nr. 1 Buchstabe c zugelassene Ventilierung steht im Gegensatz zu den Zielsetzungen der Richtlinie. Eine Abgasbehandlung bei der Behälterentgasung sollte daher grundsätzlich gefordert werden, es sei denn, der Behälter hat ein Volumen von weniger als 1 m³ oder mit dem Behälter werden jährlich weniger als 100 m³ transportiert.
- EG
U 16. Die nach Artikel 5 Nr. 1 Buchstabe d vorgesehenen Drucktests in Abständen von 3 Monaten sind unrealistisch und technisch nicht erforderlich. Diese Überprüfung sollte im Rahmen der nach der Gefahrgutverordnung Straße alle drei Jahre erforderlichen regelmäßigen Überprüfungen durchgeführt werden.
- EG
U 17. Zu Artikel 6
Die Regelungen in Artikel 6 sollten so gefaßt werden, daß sie nach Anhang III ausschließlich die Gaspendelung vorsehen. Dies entspricht dem Stand der Technik.
- EG
U 18. Den Mitgliedstaaten sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, die in Artikel 6 angegebenen Fristen zu verkürzen. Auch Artikel 3 und 4 schließen solche strenger nationalen Maßnahmen nicht aus. Zur Erreichung der Schutzziele der Richtlinie können im Einzelfall kürzere Fristen erforderlich sein.
- EG
U 19. Zur Ergänzung der Richtlinie
Es sollte angestrebt werden, in die Richtlinie das Minimierungsgebot für krebserzeugende Stoffe aufzunehmen.
- EG
U 20. Es sollten Regelungen für das Be- und Entladen von Seeschiffen in die Richtlinie aufgenommen werden. Es ist zu fordern, daß beim Umschlag von Seeschiffen in ein Tanklager

die verdrängten Dämpfe, die nicht in das Seeschiff zurückgeführt werden können, landseitig zwischengespeichert und einer Dampfrückgewinnungsanlage zugeführt werden. Seeschiffe schlagen 1000 Kubikmeter Ottokraftstoff und mehr in der Stunde um. Ohne eine Zwischenspeicherung z.B. in einem Gasometer kommt es zu erheblichen Emissionen. Dieses Problem wird in der Richtlinie nicht geregelt.