

21.07.94

U - VP

Verordnung der Bundesregierung

Zweite Verordnung zur Änderung der Dritten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (2. ÄndV zur 3. BImSchV)

A. Zielsetzung

1. Festschreibung der Herabsetzung des Schwefelgehalts im Dieselkraftstoff von derzeit max. 0,20 Gew% auf max. 0,05 Gew% zum 1. Oktober 1996. Hierdurch wird der Schwefel, einer der aus Umweltsicht problematischen Bestandteile des Dieselkraftstoffs, so weit vermindert, daß die Partikelemissionen der gesamten Dieselfahrzeugflotte um ca. 10 - 15 % vermindert werden können. Außerdem wird der Einsatz von Abgaskatalysatoren zur Verminderung der Deselemissionen erheblich erleichtert.
2. Umsetzung der Richtlinie (93/12/EWG) des Rates vom 23. März 1993 über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe (ABl. EG Nr. L 74 S. 81) in bezug auf Artikel 2 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1.

B. Lösung

Änderung der Dritten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Schwefelge-

halt von leichtem Heizöl und Dieselkraftstoff - 3. BImSchV) vom 15. Januar 1975 (BGBl. I S. 264), zuletzt geändert durch die Erste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (1. ÄndV zur 3. BImSchV) vom 14. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2671).

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Diese Verordnung hat geringfügige Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte. Bund, Ländern und Gemeinden entstehen als Verbraucher von Dieselkraftstoff Mehrkosten aufgrund des geringfügig höheren Preises für diesen Kraftstoff.

Der Wirtschaft entstehen Kosten infolge der Umstellung der Produktion auf schwefelarme Ware, die entweder durch die Umrüstung vorhandener oder den Neubau von Raffinerieanlagen erreicht wird. Hierfür steht ihr ein ausreichender Zeitraum zur Verfügung, so daß diese Umstellungsmaßnahmen in einigen Fällen auch im Rahmen von anstehenden Modernisierungsmaßnahmen oder Ersatzbeschaffungen durchgeführt werden können. Ferner entstehen der Wirtschaft bei der Produktion von schwefelarmer Ware höhere Betriebskosten. Diese Mehrkosten werden sich auf den Preis für Dieselkraftstoffe in einer Größenordnung niederschlagen, die sich höchstens im Rahmen der derzeit zu beobachtenden Preisschwankungen bei Dieselkraftstoffen bewegen dürfte. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind allenfalls in sehr geringem Umfang zu erwarten.

21.07.94

U - VP

**Verordnung
der Bundesregierung**

**Zweite Verordnung zur Änderung der Dritten Verordnung zur Durchführung
des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (2. ÄndV zur 3. BImSchV)**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (321) - 235 01 - Bu 80/94

Bonn, den 20. Juli 1994

An den
Präsidenten des Bundesrates

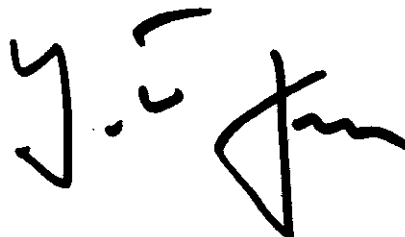
Hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Zweite Verordnung zur Änderung der Dritten
Verordnung zur Durchführung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes (2. ÄndV zur 3.
BImSchV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'J' followed by a dot and a large, sweeping flourish.

Drucksache 732/94

**Zweite Verordnung
zur Änderung der Dritten Verordnung zur Durchführung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes**

**(2. ÄndV zur 3. BImSchV)
Vom**

Auf Grund des § 34 Absatz 1 und Absatz 2 des Bundes-Immissions-
schutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom
14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880) verordnet die Bundesregierung nach
Anhörung der beteiligten Kreise:

Artikel 1

Die Dritte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-
schutzgesetzes (Verordnung über Schwefelgehalt von leichtem
Heizöl und Dieselkraftstoff - 3. BImSchV) vom 15. Januar 1975
(BGBl. I S. 264), zuletzt geändert durch die Verordnung vom
14. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2671), wird wie folgt geändert:

732/94

1. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird der Punkt gestrichen und folgende Zeile angefügt:

"Ab 1. Oktober 1996 0,05 vom Hundert des Gewichts für Dieselkraftstoff."

- b) Nach Absatz 1 wird folgender neuer Absatz eingefügt:

"(2) Dieselkraftstoff mit einem Höchstgehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, von 0,20 vom Hundert des Gewichts ist über den 1. Oktober 1996 hinaus für den Bereich der Binnenschifffahrt zugelassen."

- c) Der seitherige Absatz 2 wird zu Absatz 3.

2. Dem § 6 wird folgender Absatz 4 angefügt:

"(4) Die Absätze 1, 2 und 3 sind nicht anzuwenden auf Einfuhren aus Staaten der Europäischen Union."

3. Die Anlage wird wie folgt gefaßt:

- Anlage -

1. Erklärung

des Herstellers oder Vermischers über die Beschaffenheit
von leichtem Heizöl oder Dieselmotortreibstoff

Nummer der Ausfertigung:

	leichtes Heizöl	Dieselmotortreibstoff
Menge t:		
Name des ersten Empfängers:		
Erster Bestimmungsort der Sendung:		
Kennzahlen		
a) Dichte bei 15 °C nach ISO 3675, ASTM D 4052 oder DIN 51 757	kg/m ³ :	
b) Siedeverlauf nach ISO 3405 oder DIN 51 751 bis 350 °C aufgefangene Destillatmenge	Vol.-%:	
c) Schwefelgehalt nach ISO 8754 ¹ , DIN EN 24 260 oder DIN 51 400 Teil 6	Gew.-%:	

Ort, Datum und Nummer der Prüfung:

Hersteller (Name und Anschrift):

Unterschrift

2. Zollamtlich abgefertigt am:

Firmenname und Geschäftssitz:

abgefertigte Menge: t

Unterschrift und Dienstbezeichnung:

3. Zusätzliche Erklärung des Lieferanten

nach § 5

Firmenname und Geschäftssitz:

gelieferte Menge: t

Empfänger:

¹ Das Prüfverfahren nach ISO 8754 ist bei einem Schwefelgehalt von < 0,10 Gew.-% nicht anwendbar.

Bestimmungsort:

Ort, Datum:

Unterschrift

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundeskanzler

**Der Bundesminister
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit**

B e g r ü n d u n g

A. Allgemeines

Der Erlass der Verordnung ist erforderlich zur Umsetzung der Richtlinie (93/12/EWG) des Rates vom 23. März 1993 über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe (ABl. EG Nr. L 74 S. 81) in bezug auf Artikel 2 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1.

Diese Verordnung hat geringfügige Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte. Bund, Ländern und Gemeinden entstehen als Verbraucher von Dieselmotorkraftstoff Mehrkosten aufgrund des geringfügig höheren Preises für diesen Kraftstoff.

Der Wirtschaft entstehen Kosten infolge der Umstellung der Produktion auf schwefelarme Ware, die entweder durch die Umrüstung vorhandener oder den Neubau von Raffinerieanlagen erreicht wird. Hierfür steht ihr ein ausreichender Zeitraum zur Verfügung, so daß diese Umstellungsmaßnahmen in einigen Fällen auch im Rahmen von anstehenden Modernisierungsmaßnahmen oder Ersatzbeschaffungen durchgeführt werden können. Ferner entstehen der Wirtschaft bei der Produktion von schwefelarmer Ware höhere Betriebskosten. Diese Mehrkosten werden sich auf den Preis für Dieselmotorkraftstoff in einer Größenordnung niederschlagen, die sich höchstens im Rahmen der derzeit zu beobachtenden Preisschwankung bei Dieselmotorkraftstoffen bewegen dürfte. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind allenfalls in sehr geringem Umfang zu erwarten.

732/94

Einer der wichtigsten Bestandteile des Dieselkraftstoffs, der aus Umweltsicht Sorgen bereitet, ist der Schwefel. Durch die Verminderung des Schwefelgehalts von z.Z. 0,2 Gew.-Prozent auf 0,05 Gew.-Prozent können die Partikelemissionen der gesamten Dieselfahrzeugflotte um ca. 10 - 15 % vermindert werden. Außerdem wird der Einsatz von Abgaskatalysatoren zur Verminderung der Dieselemissionen erheblich erleichtert.

B. Im einzelnen

Zu Artikel 1 Ziffer 1 a):

Mit § 3 Absatz 1 erfolgt die Umsetzung der Richtlinie 93/12/EWG (ABl. EG Nr. L 74 S. 81).

Zu Artikel 1 Ziffer 1 b):

Aus wirtschaftlichen/ordnungspolitischen Gründen wird mit § 3 Absatz 2 eine Ausnahmeregelung für die Binnenschifffahrt eingeführt, da

- die deutsche Binnenschifffahrt angesichts ihrer derzeit äußerst schwierigen wirtschaftlichen Lage nicht mit weiteren (höheren) Betriebskosten aufgrund einer Verschärfung der Anforderungen an Dieselkraftstoff belastet werden sollte, solange die EU eine Sonderregelung zuläßt. Im übrigen stützt sich die Richtlinie 93/12/EWG (Artikel 1 (1) b) auf die Richtlinien 70/220/EWG und 88/77/EWG, die nur für Kraftfahrzeuge gelten. Auch die zuständige Europäische Kommission sieht die niedrigen Grenzwerte für den Schwefelgehalt nur für Kraftfahrzeuge gerechtfertigt;
- bei einer Kostenerhöhung für Dieselkraftstoff aufgrund erhöhter technischer Anforderungen nur für Binnenschiffe in Deutschland - im Gegensatz zu den EU-Nachbarstaaten - ein (weiterer) Wettbewerbsnachteil zu Lasten des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes entstünde. Auch aus technischen Gründen ist für die Binnenschifffahrt eine Ausnahmeregelung zu

rechtfertigen, da das Emissionsverhalten von Schiffsdieselmotoren gegenüber Dieselmotoren in Kraftfahrzeugen wesentlich günstiger ist.

Zu Artikel 1 Ziffer 1 c):

Der seitherige § 3 Absatz 2 bleibt inhaltlich erhalten. Lediglich aus redaktionellen Gründen wird er zum neuen § 3 Absatz 3.

Zu Artikel 1 Ziffer 2:

§ 6 Absatz 4 wurde durch die Einführung des EG-Binnenmarktes erforderlich. § 6 Absätze 1, 2 und 3 ist nicht auf Ware, die aus den EG-Mitgliedstaaten stammt, anzuwenden, weil diese Ware der deutschen Inlandsware gleichzusetzen ist. § 6 Absatz 4 regelt dies.

Zu Artikel 1 Ziffer 3:

Die Anlage wurde hinsichtlich neuer Prüfbestimmungen angepaßt.

Zu Artikel 2:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

23.09.94**Beschluß
des Bundesrates**

**Zweite Verordnung zur Änderung der Dritten Verordnung zur Durchführung
des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (2. ÄndV zur 3. BImSchV)**

Der Bundesrat hat in seiner 674. Sitzung am 23. September 1994 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

Der Bundesrat hat ferner die nachstehende EntschlieÙung angenommen:

1. In Deutschland werden von Dieselfahrzeugen jährlich mit steigender Tendenz ca. 70.000 t RuÙpartikel emittiert, an denen der Nutzfahrzeugverkehr mit über 60 Prozent beteiligt ist. Partikelemissionen aus Dieselmotoren sind seit 1987 von verschiedenen nationalen und internationalen Gremien (z.B. Senatskommission zur Prüfung gesundheitsschädlicher Arbeitsstoffe der Deutschen Forschungsgemeinschaft, International Agency for Research on Cancer, International Programme on chemical safety, Clean Air society Australia) als eine möglicherweise für den Menschen kanzerogene Emission eingestuft worden.

Schwefelarmer Dieselkraftstoff ist ein Mittel zur indirekten Partikelminderung. Der Bundesrat begrüÙt deshalb ausdrücklich die vorgelegte Verordnung als einen Schritt in die richtige Richtung. Eine Partikelreduzierung um 10 bis 15 Prozent - wie in der Zielsetzung formuliert - ist angesichts der möglichen krebsauslösenden Wirkung aber nicht ausreichend.

2. Der Bundesrat hält es aufgrund des in den nächsten Jahren zu erwartenden Verkehrszuwachses und der dadurch ansteigenden Luftbelastung für erforderlich, daß sich die Bundesregierung bei der EU-Kommission dafür einsetzt, daß der ab dem

1. Oktober 1996 geltende Schwefelgehalt von 0,05 % des Gewichts für Dieselkraftstoff in den darauffolgenden Jahren weiter reduziert wird.

Extrem schwefelarmer Dieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,0001 Gew. % wird bereits heute produziert und angeboten. So dürfen z.B. in Schweden Busse nur noch mit einem solchen Kraftstoff betrieben werden. Eine weitere Reduzierung des Partikelaustrittes der Dieselfahrzeuge würde die Belastung von Mensch und Umwelt mindern.

3. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, ihrer im § 38 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorgegebenen Verpflichtung nachzukommen, die Emissionen von Dieselmotoren auf ein Mindestmaß zu reduzieren und die Ausrüstung von Nutzfahrzeugen mit Rußfiltern voranzutreiben. Zu prüfen sind in diesem Zusammenhang sowohl die Gewährung von Steuervorteilen oder Bezuschussung von Rußfiltern als auch die Möglichkeit der Berücksichtigung der fahrzeugspezifischen Partikelemissionen als Parameter bei der schadstoffbezogenen Kraftfahrzeugsteuer.
4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Fortschreibung der EU-Richtlinie in Brüssel dafür einzusetzen, daß auch für den Bereich der Binnenschifffahrt der Höchstgehalt an Schwefelverbindungen entsprechend den Werten für die übrigen Verkehrsträger reduziert wird.