

20.03.95**Empfehlungen**
der Ausschüsse**EU - U - VP - Wi**zu **Punkt** der 682. Sitzung des Bundesrates am 31. März 1995

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen

KOM(94) 559 endg.; Ratsdok. 4008/95

A

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

- | | |
|---------------|--|
| EU
U | 1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, der vorgeschlagenen Verlängerung der Ausnahmeregelung für kleine Dieselmotoren nicht zuzustimmen |
| EU
VP | 2. und sich für eine Streichung der Absätze 1 und 2 im Anhang I des Richtlinien-
vorschlags einzusetzen. |
| EU
U
VP | 3. Mit der Streichung würde sichergestellt, daß der nach Richtlinie 91/542/EWG bestehende Partikelgrenzwert von 0,15 g/kWh ab 1. Oktober 1995 weiterhin bestehen bleibt. |

Ausgeliefert am 21. MRZ. 1995

- EU
U
VP
4. Der vorgesehenen Erhöhung des Partikelgrenzwertes auf 0,25 g/kWh für "leichte Dieselmotoren" kann aufgrund des kanzerogenen Potentials der Partikelemission auch bei einer Befristung nicht zugestimmt werden. Dies insbesondere in Anbetracht der Tatsache, daß es sich bei den von der beabsichtigten Ausnahmeregelung betroffenen Kraftfahrzeugen um Fahrzeuge zwischen 3,5 t und 7,49 t handelt, die in erheblichem Umfang als Lieferfahrzeuge in innerstädtischen Bereichen eingesetzt werden.
- EU
VP
6. [VP]
5. Die Forderung nach einer Minderung der Immissionsbelastung, insbesondere wegen des kanzerogenen Potentials der Partikelemission, war in den zurückliegenden Jahren wiederholt Gegenstand von [UMK-, MPK- und] Bundesratsbeschlüssen.
- EU
U
(bei Annahme entfällt Ziffer 8)
7. Mit der Richtlinie 91/542/EWG vom 1. Oktober 1991 ist der Automobilindustrie seit langem bekannt, daß ab dem 1. Oktober 1995 ein Partikelgrenzwert von 0,15 g/kWh für alle Diesel-Kfz in Kraft tritt. Die Industrie hatte damit ausreichend Zeit, entsprechende motortechnische Entwicklungen abzuschließen. Der Bundesrat weist darauf hin, daß fast alle Hersteller von Dieselmotoren auch für dieses Marktsegment Motoren entwickelt haben, die die Anforderungen der geltenden Richtlinie erfüllen.
- VP
8. Die vorgesehenen Grenzwerte der EURO-2 Norm sind den Herstellern seit 1991 bekannt. Alle Hersteller hatten die Möglichkeit, rechtzeitig technisch-organisatorische Maßnahmen zur Einhaltung der Norm zu ergreifen. Motoren, die den Partikel-Grenzwert von 0,15 g/kWh einhalten und dem fraglichen Segment angehören, existieren bereits.
- EU
U
9. Die Zustimmung zur Ausnahmeregelung würde die erbrachten Vorleistungen in nicht verantwortbarer Weise entwerten.
- EU
VP
10. Aus der Tatsache, daß es durchaus Motoren der hier diskutierten Klasse gibt, die den Grenzwert von 0,15 g/kWh einhalten, kann geschlossen werden, daß die Einhaltung dieses Grenzwerts bei konsequenter Weiterentwicklung der Motoren allgemein möglich wäre.
- EU
VP
11. Im Hinblick auf einen wirksamen vorbeugenden Immissions- und Gesundheitsschutz ist damit auch eine befristete Erhöhung des Partikelgrenzwertes nicht zu vertreten. Auch in Hinsicht auf § 40 Abs. 2 BImSchG, in dessen Zusammenhang Dieselrußemissionen handlungsrelevant sein können, ist die durch die EURO-2 Norm vorgesehene Verbesserung der Emissionen dieselmotriebener Fahrzeuge bedeutungsvoll. Das hier in Betracht kommende Markt-

segment umfaßt ca. 7 bis 10 % der Lkw auf dem deutschen Markt und ist damit als erheblich einzustufen.

EU
U

12. Die Bundesregierung wird aufgefordert, auf Emissionsminderungen entsprechend dem Stand der Technik hinzuwirken. Dazu sind umgehende Verhandlungen auf EU-Ebene erforderlich mit dem Ziel, wirksame steuerliche Anreize auf nationaler Ebene zu ermöglichen, damit alle technischen Möglichkeiten, wie insbesondere der Einbau von Partikelfiltern, genutzt werden, um die Schadstoffemissionen auch unterhalb des Grenzwertes der EURO 2-Norm zu minimieren.

B

13. Der Wirtschaftsausschuß

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.