

24.02.95**Empfehlungen**
der AusschüsseEU - Fz - U - VP - Wizu Punkt der 681. Sitzung des Bundesrates am 10. März 1995

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen

KOM(94) 558 endg.; Ratsdok. 4007/95

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
C

1. Der Bundesrat begrüßt, daß mit den Grenzwertvorschlägen für leichte Nutzfahrzeuge eine Verbesserung des zukünftigen Emissionsniveaus dieser Fahrzeuge eingeleitet werden soll.

EU
VP

2. Mit dem vorgelegten Vorschlag werden die Emissionsnormen für die unter den Geltungsbereich der Richtlinie fallenden leichten Nutzfahrzeuge (bis 3,5 t Gesamtmasse) und damit gleichgestellte Fahrzeuge (Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit bis zu 6 Sitzplätzen und/oder einer Gesamtmasse bis zu 2,5 t) auf ein ebenso strenges Niveau angehoben, wie es mit der Änderungsrichtlinie 94/12/EG für Personenkraftwagen gilt.

Bei Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht von bis zu 30 kW/t (bezogen auf die Gesamtmasse der Fahrzeuge) und einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 130 km/h sollen jedoch die neuen Grenzwerte noch bis zum 01. Januar 1998 bzw. 01. Januar 1999 ausgesetzt werden.

Die europäische Industrie verfügt bereits über Technologien, die die Einhaltung der strengen Emissionsnormen ermöglichen. Bei Ottomotoren können 3-Wege-Katalysatoren zum Einsatz kommen, bei Dieselmotoren sind die gleichen Verbesserungen der Verbrennungs- und Injektionssysteme möglich wie bei Motoren der Pkw. Für die Fahrzeugklassen bis zu 30 kW/t und einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h, die im erheblichen Umfang im innerstädtischen Verkehr eingesetzt werden, kann aus Gründen des Gesundheits- und Umweltschutzes die beabsichtigte Aussetzung der verschärften Grenzwerte nicht akzeptiert werden.

Die Bundesregierung wird gebeten, sich bei der weiteren Behandlung dieser Richtlinie für eine Streichung der bis 01. Januar 1998 bzw. 01. Januar 1999 befristeten Aussetzung der neuen Grenzwerte für die genannten Fahrzeugklassen einzusetzen.

- EU
U
3. Der Bundesrat weist ferner darauf hin, daß auch die vorgeschlagenen Grenzwerte der Tabelle unter Nummer 5.3.1.4 noch deutlichen Spielraum für eine weitergehende Umweltentlastung beinhalten.

Er bittet daher die Bundesregierung, sich bei den weiteren Beratungen in der EU für folgende Verbesserungen einzusetzen:

- Absenkung des Grenzwertes für die Partikelmasse in der Fahrzeugklasse N 1:
 - - Gruppe I von 0,14 auf 0,1 g/km
 - - Gruppe III von 0,20 auf 0,1 g/km
- Streichung der Ausnahmeregelung (s. Fußnote zur Tabelle 5.3.1.4) für Dieselmotoren mit Direkteinspritzung
- Verzicht auf die Ausweisung eines Summengrenzwertes für Kohlenwasserstoffe und Stickoxide und statt dessen Limitierung der Einzelkomponenten.

Zunehmende Verkehrsleistungen im Bereich der Nutzfahrzeuge gefährden die aus der Sicht des Umwelt- und Gesundheitsschutzes anzustrebenden Ziele der Verminderung der Emissionen von Kraftfahrzeugen. Besonders hoch sind die Belastungen in Städten und Ballungsräumen, in welchen leichte Nutzfahrzeuge vorrangig für Versorgungsaufgaben eingesetzt werden.

Die Länder haben ermittelt, daß sich in Ballungsräumen für die Emissionen aus Dieselmotoren ein Anteil am Krebsrisiko durch Luftschadstoffe von 63 Prozent ergibt. Aus diesem Grunde müssen neben den Maßnahmen der Verkehrsplanung auch alle Möglichkeiten zur technischen Emissionsminderung entschieden genutzt werden. Insbesondere erscheint die eingeräumte Übergangsfrist für Dieselmotoren mit Direkteinspritzung bis zum 30. September 1999 unangemessen. Weit gestreckte Einführungsstermine führen aufgrund der relativ langen Dauer der Bestandsumstellung zu einer verspäteten Nutzung des zur Verfügung stehenden Emissionsminderungspotentials.

Im Vergleich zum europäischen Anforderungsniveau sind die kalifornischen Grenzwerte schärfer gefaßt und schließen eine größere Fahrzeugpalette ein.

Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, sich bei der Fortschreibung der EU-Richtlinie in Brüssel dafür einzusetzen, daß auch in der EU die dem Stand der Technik entsprechenden Emissionsbegrenzungen ähnlich wie in Kalifornien eingeführt werden.

B

4. Der Finanzausschuß und der Wirtschaftsausschuß

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