

**18.11.96****Empfehlungen  
der Ausschüsse**EU - U - VP - Wizu **Punkt** der 706. Sitzung des Bundesrates am 29. November 1996

---

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat und das Europäische Parlament betreffend die künftige Strategie zur Bekämpfung der Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Auto-Öl-Programms

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 70/220/EWG des Rates

KOM(96) 248 endg.; Ratsdok. 9856/96

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),  
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U),  
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP) und  
der Wirtschaftsausschuß (Wi)  
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt  
Stellung zu nehmen:

**Ausgeliefert am 19. NOV. 1996**

**Zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieseldraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates**

- EU  
U  
VP  
Wi
1. Der Bundesrat begrüßt, daß die Kommission mit dem vorliegenden Auto-Öl-Programm und den darauf beruhenden Richtlinienvorschlägen zur zukünftigen Qualität von Otto- und Dieseldraftstoffen sowie über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen ein integriertes und umfassendes Konzept zur weiteren Minderung Kfz-bedingter Emissionen anstrebt,
- EU  
VP  
Wi
2. das sich zugleich an die Mineralöl- und die Autoindustrie wendet.
- EU  
U  
VP  
Wi
3. Der Bundesrat unterstützt den Ansatz der Kommission, konkrete Maßnahmen nur auf der Grundlage von Kosten-Wirksamkeits-Analysen vorzunehmen. Ziel aller vorgeschlagenen Maßnahmen muß es sein, gegebene Emissionsminderungsziele auf dem effizientesten Wege zu erreichen.
- EU  
U  
VP  
Wi
4. Der Bundesrat bedauert, daß die Kommission der Bedeutung einer raschen Einführung umweltfreundlicher Kraftstoffqualitäten nicht ausreichend Rechnung trägt. Sie wird damit ihrem Ziel, Mineralöl- und Automobilindustrie gleichermaßen in die Verantwortung zu nehmen, nicht gerecht. Emissionen lassen sich effektiv durch neu formulierte Kraftstoffe reduzieren.
- EU  
U  
Wi  
[EU, Wi]
5. Während die Technologie für die Herstellung umweltfreundlicherer Kraftstoffe bereits großtechnisch verfügbar ist, müssen effektivere Abgasreinigungssysteme [- insbesondere Katalysatoren, die auch im Kurzstreckenbereich eine ausreichende Wirksamkeit entfalten -] für Diesel- und Ottomotorfahrzeuge noch entwickelt werden.
- EU  
U  
VP  
Wi
6. Zu berücksichtigen ist, daß Verbesserungen der Kraftstoffqualität unmittelbar in der gesamten Fahrzeugflotte wirken, während die Durchsetzung neuer Kfz-Technik in der Flotte einen weit über ein Jahrzehnt hinausreichenden Zeitraum in Anspruch nimmt.
- EU  
U
7. Diesem Gesichtspunkt trägt der Richtlinienvorschlag nicht Rechnung.

- EU  
U
8. Der Bundesrat erkennt, daß in einigen europäischen Staaten durch nationale Regelungen umweltfreundlichere Kraftstoffe teilweise schon seit etlichen Jahren am Markt verfügbar sind oder in Kürze eingeführt werden sollen, die über die im Kommissionsvorschlag vorgesehenen Qualitätsnormen für das Jahr 2000 weit hinausgehen. Die Festlegung europäischer Kraftstoffqualitätsanforderungen für das Jahr 2000 sollte nicht hinter einem heute schon in verschiedenen Ländern erreichten fortschrittlichen Niveau zurückbleiben.
- EU  
VP  
Wi
9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission für deutlich verbesserte Qualitäten bei Otto- und Dieselmotorkraftstoffen einzusetzen. Die bisher vorgeschlagenen Merkmale und Werte lassen eine relevante Reduzierung der Verkehrsemissionen nicht erwarten. Nach dem Richtlinienvorschlag soll z. B. für Benzol auch noch nach dem Jahr 2000 ein Anteil von bis zu 2 Vol. % zulässig bleiben. Bereits heute ist jedoch in der Bundesrepublik Deutschland ein Wert unter 2 Vol. % marktüblich.
- EU  
U
10. Der Bundesrat sieht mit großer Sorge, daß der raffinieretechnische Vorsprung der deutschen Mineralölindustrie durch das Ausbleiben fortschrittlicher Anforderungen an die Kraftstoffqualität gefährdet ist, da weniger hochwertige Kraftstoffe auch in technisch weniger hochentwickelten Raffinerien hergestellt werden. Der Wettbewerbsvorteil der deutschen Raffinerien würde dann nicht mehr zum Tragen kommen. Aufgrund dieses Vorsprungs werden erhebliche Anteile in der Bundesrepublik Deutschland produzierter Kraftstoffe als "reformulated gasoline" in die Vereinigten Staaten exportiert. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, zur Sicherung der deutschen Raffineriestandorte eine fortschrittliche Position bei der Festlegung anspruchsvoller Qualitätsanforderungen einzunehmen.
- VP  
Wi  
(bei Annahme entfällt Ziffer 13)
11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, insbesondere für folgende Änderungen einzutreten:  
Beim Ottomotorkraftstoff sollte eine Reduzierung des Benzolgehalts auf maximal 1 Vol. %, des Aromatengehalts auf maximal 30 Vol. % und des Schwefelgehalts auf maximal 100 ppm erfolgen.
- VP  
(bei Annahme entfällt Ziffer 14)
12. Beim Dieselmotorkraftstoff ist eine Erhöhung der Cetanzahl auf mindestens 55 CZ und eine weitere Reduzierung des Schwefelgehalts auf maximal 0,001 Gew. % (10 ppm) anzustreben.
- U
13. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, in der EU auf die Einführung von Kraftstoffqualitäten zu drängen, die folgende Anforderungen erfüllen:

(Zusammenhang  
mit  
Ziffer 14)

#### Otto-Kraftstoffe

|                |                |
|----------------|----------------|
| Benzolgehalt   | max. 1 Vol. %  |
| Aromatengehalt | max. 30 Vol. % |
| Schwefelgehalt | max. 100 ppm   |
| T 90           | max. 150°C     |
| RVP            | max. 60 kPa    |

U  
(Zusammenhang  
mit  
Ziffer 13)

#### 14. Diesel-Kraftstoffe

|                |               |
|----------------|---------------|
| Schwefelgehalt | max. 50 ppm   |
| Polyaromaten   | max. 1 Vol. % |
| Cetanzahl      | min. 54       |
| Dichte         | max. 825 g/l  |
| T 95           | max. 310°C    |

#### Begründung zu Ziffern 13 und 14 (nur gegenüber dem Plenum):

Die von der Kommission für das Jahr 2000 vorgeschlagenen Kraftstoffqualitätsanforderungen entsprechen weitgehend den in der Bundesrepublik Deutschland bereits auf dem Markt befindlichen handelsüblichen Kraftstoffen. Mit den vorgesehenen Änderungen können daher nur geringfügige Minderungen bei der Emission der Ozonvorläuferstoffe und der kanzerogenen Abgas-komponenten wie Benzol und Dieselpuß erreicht werden. Die Kommission trägt damit der Bedeutung verbesserter Kraftstoffe zur wirkungsvollen Minderung der verkehrsbedingten Emissionen bzw. der Problematik des troposphärischen Ozons nicht hinreichend Rechnung.

EU  
VP  
Wi

15. Die in der Richtlinie für das Jahr 2000 vorgesehenen Werte sind zum Teil heute bereits europaweit Standard. So beträgt der Durchschnittswert heute EU-weit handelsüblicher Ottokraftstoffe bei Benzol ca. 2 Vol. %, bei Aromaten ca. 40 Vol. % und bei Schwefel ca. 300 ppm. Bei Dieselpkraftstoff liegt die Cetanzahl bereits bei 51 CZ und der Schwefelgehalt bei ca. 450 ppm.

In einigen europäischen Staaten werden schon seit längerem umweltfreundlichere Kraftstoffe, die über die im Kommissionsvorschlag für das Jahr 2000 vorgesehenen Werte weit hinausgehen, angeboten. So ist Ottokraftstoff mit 1 Vol. % Benzolgehalt sowohl in den skandinavischen Ländern als auch in Österreich, Italien, Großbritannien und den USA auf dem Markt. Entsprechendes gilt für Dieselpkraftstoff mit einem sehr niedrigen Schwefelgehalt.

Die Festlegung europäischer Grenzwerte für das Jahr 2000 sollte nicht hinter einem heute schon in verschiedenen Ländern erreichten fortschrittlichen Niveau zurückbleiben.

EU  
U

16. Der Bundesrat stellt fest, daß die von der Kommission vorgeschlagenen Kraftstoffqualitätsanforderungen in der Bundesrepublik Deutschland weitgehend den status quo festschreiben. Damit werden lediglich marginale Minderungen bei den Emissionen an Ozonvorläufersubstanzen und den kanzerogenen Abgaskomponenten wie Benzol und Dieselsruß erreicht. Der Bundesrat hält die von der Kommission vorgeschlagenen Anforderungen daher für unzureichend. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bei der Kommission initiativ zu werden, damit die von der Kommission vorgelegten Anforderungen durch die oben definierten Qualitätsanforderungen ersetzt werden, die weitgehend dem Szenario III des Auto-Öl-Programms entsprechen.

EU  
U

17. Falls entsprechende einheitliche Kraftstoffqualitätsanforderungen für das Gebiet der Europäischen Union nicht erreicht werden, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, daß die in Artikel 6 Abs. 1 für bestimmte Gebiete vorgesehene Möglichkeit der Einführung hochwertiger Qualitäten kurzfristig auf das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ausgedehnt werden kann. Durch eine entsprechende Regelung könnte die vorgezogene Begrenzungen des Schwefelgehaltes im Gasöl für das gesamte Bundesgebiet erreicht werden.

EU  
U

18. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, den Zustimmungsvorbehalt in Artikel 6 Absatz 2 des Richtlinienvorschlags zu streichen.

Der in Artikel 6 Absatz 2 des Richtlinienvorschlags enthaltene Zustimmungsvorbehalt bedeutet einen erheblichen Eingriff in das nationale Gesetzgebungsverfahren. Der Eingriff ist mit dem Subsidiaritätsprinzip und den in Artikel 129a Absatz 3 des EG-Vertrages festgelegten Möglichkeiten der Mitgliedstaaten, strengere Schutzmaßnahmen beizubehalten oder zu ergreifen, nicht vereinbar und daher abzulehnen.

EU  
U

19. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung ferner auf, die den von der Kommission den Mitgliedstaaten eingeräumte Möglichkeit einer Steuerspreizung zugunsten der umweltschonenderen Kraftstoffe durch Änderung des Mineralölsteuergesetzes vorzusehen, wodurch ein beschleunigtes In-den-Verkehr-Bringen dieser Kraftstoffe gesichert und Wettbewerbsnachteile für Gebiete vermieden werden, in denen zum Schutz der Gesundheit vor hoher verkehrsverursachter Luftverschmutzung umweltschonendere Kraftstoffe erforderlich sind. Damit das Erreichen der klimapolitischen Ziele nicht gefährdet wird, sollen aus dieser Steuerspreizung keine generell verbrauchsbegünstigenden Effekte folgen.

- EU  
VP  
Wi
20. Der Bundesrat begrüßt, daß die Kommission grundsätzlich den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumen will, mit fiskalischen Anreizen die Markteinführung verbrauchsarmer Kraftstoffe zu fördern, sofern sie nicht der Richtlinie 92/81/EWG über die Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle zuwiderlaufen. Entsprechende Ausnahmeregelungen sind jedoch unter Umständen vom Rat genehmigungspflichtig.
- EU  
U  
VP  
Wi
21. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, dafür Sorge zu tragen, daß entsprechende Steuersatzspreizungen [- z. B. für benzolarmes Benzin oder schwefelarmen Dieselkraftstoff -] nicht an einem Genehmigungsvorbehalt des Rates scheitern können. Dieses gilt insbesondere, solange keine EU-weite Einigung über weiterreichende Kraftstoffqualitäten besteht.
22. [EU,  
VP, WI]
- EU  
U
23. Der Bundesrat hält die der Richtlinie zugrunde gelegten Luftqualitätsziele und Beurteilungsraster für unzureichend. Sie werden der vorbeugenden Abwehr von Gesundheitsgefahren nicht gerecht. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bei der Kommission initiativ zu werden, damit diese dem vorliegenden Richtlinienentwurf vorsorgeorientierte Luftqualitätsziele entsprechend den in Artikel 130r Absatz 2 EG-Vertrag formulierten Grundsätzen zugrunde legt. Die Einhaltung dieser Werte muß durch Ermittlungen in Verkehrsnähe analog der Richtlinie über Luftqualitätsnormen für Stickstoffdioxid (85/203/EWG) erfolgen.
- Die Kommission legte dem Auto-Öl-Programm Luftqualitätsziele für die Beurteilung der im 2 x 2 km Raster gemittelten Belastungen zu Grunde. Diese liegen weit höher, als die von der Bundesregierung aus politisch-pragmatischer Sicht für die 23. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz vorgeschlagenen und vom Bundesrat am 18. März 1994, BR-Drucksache 531/96 (Beschluß), akzeptierten Konzentrationen, die an hochbelasteten Straßen direkt ermittelt werden. Die von der Umweltministerkonferenz am 21./22. November 1991 empfohlenen Zielwerte für kanzerogene Stoffe liegen noch weit tiefer. Die von der Kommission gewählten Luftqualitätsziele eröffnen somit Spielraum für einen erheblichen Anstieg der verkehrsverursachten Belastungen, auch bei krebserzeugenden Luftschadstoffen wie Dieselruß und Benzol.
- EU  
U
24. Der Bundesrat stellt fest, daß im Rahmen des Auto-Öl-Programms die Effekte von Kraftstoffqualitätsverbesserungen auf die Ozonbildung und die innerstädtischen Minderungen bei Dieselruß nicht simuliert bzw. nur geschätzt wurden. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der Kommission darauf hinzuwirken, daß diese die aus Sicht des vorbeugenden Umweltschutzes wichtigen Schadstoffe bei der Richtlinienüberarbeitung angemessen berücksichtigt und Anforderungen zur Kraftstoffqualitätsverbesserung festlegt, die dem Beschluß der Konferenz der Minister der nordwesteuropäischen Staaten über bodennahes Ozon vom 25. Juni 1996 entsprechen.

EU  
U  
VP  
Wi

25. Die Weiterentwicklung der Abgasreinigungssysteme für Kraftfahrzeuge steht in einem technischen Zusammenhang mit den verfügbaren Kraftstoffen. Zum Teil setzen Kfz-technische Entwicklungen weiter verbesserte Kraftstoffe voraus. Deshalb ist eine weitere Absenkung der Grenzwerte ab dem Jahr 2005 erforderlich. Die Festlegung dieser Grenzwerte sollte baldmöglichst erfolgen, spätestens im Zusammenhang mit der verbindlichen Festlegung der sogenannten Euro-IV-Norm für Kfz-Emissionen ab dem Jahr 2005.

EU  
VP  
Wi

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Sowohl die Wirtschaftsminister und -senatoren der Länder als auch die Verkehrsminister und -senatoren der Länder haben durch Konferenzbeschlüsse am 19./20.10.1995 (WMK TOP 9 "Markteinführung von Ökoautos") bzw. 16./17.11.1995 (VMK TOP 12 "Verbesserung der Kraftstoffqualitäten") deutlich gemacht, welche Bedeutung sie einer erheblichen Verbesserung der Kraftstoffqualitäten für die Minderung verkehrsbedingter Emissionen beimessen. Die Wirtschaftsminister und -senatoren der Länder haben dies zuletzt auf der Sonderkonferenz zusammen mit dem VDA am 25.09.1996 (Ziff. 6) noch einmal bekräftigt. Baden-Württemberg hat auf dieser Grundlage bereits im Herbst 1995 eine entsprechende Bundesratsinitiative (BR-Drs. 651/95 bzw. 491/96) mit dem Vorschlag der Förderung der Markteinführung von benzolarmen Ottomotorkraftstoff und schwefelarmen Dieselmotorkraftstoff durch das Instrument einer Steuersatzspreizung vorgelegt.

Der VDA hat - wie der europäische Verband der Automobilindustrie (ACEA) - in Stellungnahmen zum Auto-Öl-Programm die mangelnde Berücksichtigung der Kraftstoffqualitäten kritisiert. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, daß vor allem eine europaweite Einführung verbesserter Kraftstoffqualitäten notwendig sei.

Zur inhaltlichen Begründung ist auf folgendes hinzuweisen: Während die technische Entwicklung von Motoren und Abgasminderungssystemen in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht hat, die eine Einhaltung der auf europäischer Ebene verschärften Grenzwerte für Neufahrzeuge erst ermöglichten, hat sich die Qualität der Kraftstoffe seit der Einführung bleifreien Benzins nicht in ausreichendem Maße verändert. Verbesserte Kraftstoffqualitäten sind einerseits notwendig, da sie direkt emissionsmindernd auch auf den noch umfangreichen Bestand von Altfahrzeugen wirken, andererseits weil bestimmte technische Verbesserungen bei Neufahrzeugen nur dann sinnvoll, sogar technisch nur möglich (z. B. Oxydationskatalysator beim Diesel) sind, wenn entsprechend verbesserter Kraftstoff eingesetzt wird.

Für eine schnelle flächenhafte Verbreitung verbesserter Kraftstoffe, bevor sie obligatorisch werden, ist neben einer Kennzeichnung der einzelnen Qualitäten eine Steuerspreizung zugunsten der umweltgerechteren Qualitäten entscheidend. Die Erfahrungen mit der Einführung bleifreien Benzins, aber auch die schwedischen Erfahrungen mit der Einführung schwefelfreien Diesels machen deutlich, daß durch eine sachgerechte Differenzierung der Mineralölsteuerbe-

lastung in kurzer Zeit erhebliche Marktanteile für verbesserte Kraftstoffe gewonnen werden können (s. VMK-Beschluß vom 16./17.11.1995). Deshalb ist eine Klarstellung im Rahmen der Richtlinie über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren, daß entsprechende Maßnahmen EU-konform sind, notwendig.

**Zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG und 70/220/EWG des Rates**

EU  
VP  
Wi

26. Der Bundesrat begrüßt die vorliegenden Vorschläge für eine Richtlinie über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kfz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 70/220/EWG des Rates, insbesondere

- zur Prüfung der Auspuffemissionen nach einem Kaltstart
- zu den neuen Grenzwerten für das Jahr 2000 (sog. Euro-III-Norm)
- zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und
- die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Gewährleistung der Dauerhaltbarkeit von Emissionsminderungssystemen, wie z. B. sog. on-board-Diagnosesysteme.

EU  
U

27. Der Bundesrat bekräftigt seinen Beschluß vom 26. März 1993 - BR-Drucksache 100/93 (Beschluß) - und fordert die Bundesregierung auf, ihre Verhandlungen weiterhin mit dem Ziel zu führen, das kalifornische Anforderungsniveau zeitgleich zu übernehmen, insbesondere die im vorliegenden Richtlinienentwurf noch nicht erfüllten Forderungen:

- gleichlautende Stickoxid- und Kohlenwasserstoffgrenzwerte für Fahrzeuge mit Fremd- und Selbstzündungsmotor,
- eine Begrenzung der Partikelemissionen einheitlich auf 0,04 g/km ab dem Jahr 2000,
- eine Konditionierung des Prüffahrzeugs bei Jahresmitteltemperatur.

EU  
U

28. Der Bundesrat bedauert, daß die Kommission eine Begrenzung der Emissionen bei tiefen Temperaturen entsprechend der in den USA ab Modelljahr 1993 eingeführten Prüfvorschrift nicht übernommen hat. Die 1973 eingeführte Prüfvorschrift mit einer Konditionierung bei 20 - 30 °C entspricht nicht der Realität. Die innerstädtischen Schadstoffbelastungen durch Katalysatorfahrzeuge werden überwiegend von den Emissionen bis zum Erreichen der Katalysator-Betriebstemperatur bestimmt. Sie sind daher in die Abgasprüfung einzubeziehen. Der

Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bei der Kommission auf eine Angleichung der Regelungen zu drängen, auch um die Prüfvorschriften international zu harmonisieren.

EU  
VP  
Wi  
30. [EU,  
VP, Wi]

29. Der Bundesrat lehnt jedoch eine gleichzeitige Festlegung einer Euro-IV-Norm für das Jahr 2005 [- insbesondere ohne weitere Verbesserung der Kraftstoffqualitäten -] bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ab. Der Bundesrat betont, daß weitere Festlegungen über das Jahr 2000 hinaus nur aufgrund belastbarer Kosten-Wirksamkeits-Analysen und der weiteren Entwicklung des Standes der Technik möglich sind. Weitere Absenkungen sind nur dann realisierbar, wenn entsprechende Techniken auch zu marktfähigen Preisen zur Verfügung stehen.

EU  
VP  
Wi

31. Der Bundesrat weist darauf hin, daß erhebliche Emissionsminderungspotentiale auch durch die Nachrüstung von Altfahrzeugen bestehen. Er bittet daher die Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, daß im weiteren Verfahren auch Regelungen über verbindliche Nachrüstungen von Altfahrzeugen - unter Einbeziehung von Übergangsfristen - vorgesehen werden.

EU  
VP  
Wi

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Zum Aspekt der obligatorischen Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abgasreinigungsanlagen wird beispielhaft für den Bereich der Pkw mit Otto-Motoren auf die 52. Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der StVZO verwiesen, die die gesetzlichen Voraussetzungen für die Nachrüstung von Fahrzeugen mit geregeltm Drei-Wege-Katalysator geschaffen hat.

Gerade bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren könnten nachgerüstete Abgasreinigungssysteme zu einer erheblichen Minderung der Emissionen beitragen, z. B. durch den Einsatz von

- Dieselpartikelfiltern,
- Oxydationskatalysatoren oder
- sog. CRT-Systeme (ein Abgassystem, das bestehend aus Katalysator- und Rußfilter in einem Schalldämpfer integriert ist).

Gerade bei Nutzfahrzeugen mit Dieselmotor ist europaweit der Bestand von nachrüstfähigen Fahrzeugen erheblich.

EU  
Wi

32. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in ihre Verhandlungen mit der Kommission über die Gestaltung der On-Board-Diagnostik-Systeme folgende Gesichtspunkte mit einzubeziehen:

Die wirtschaftliche Tätigkeit von nicht herstellergebundenen, insbesondere mittelständischen Fachwerkstätten sowie Zubehör- oder Ersatzteilerstellern darf nicht durch rein herstellerbezogene technische Regelungen bei den On-Board-Diagnostik-Systemen (OBD-Systeme) behindert werden.

Herstellungs- und Betriebsvorschriften der OBD-Systeme dürfen nicht so eng gefaßt sein, daß ausschließlich herstellergebundene Fachwerkstätten diagnostizierte Fehler beheben können. Auch ist auszuschließen, daß mit der ordnungs-

gemäßen Funktion des OBD-Systems eine Forderung nach einer Reparatur mit ausschließlich den Original-Bauteilen des Automobilherstellers begründet werden kann. Das OBD-System muß tolerant gegen qualitätsgesicherte Bauteile auch anderer Hersteller sein.

- EU  
U
33. Der Bundesrat weist darauf hin, daß die Bedeutung der Abgasstandards bezüglich schwerer Nutzfahrzeuge in der Mitteilung der Kommission zur künftigen Strategie der Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr nur unzureichend gewürdigt wird. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Zunahme des Straßengüterverkehrs; die technischen Möglichkeiten, die Abgasemissionen von Lkws bis zum Jahre 2000 erheblich zu mindern, werden vernachlässigt.
- Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, bei den Verhandlungen mit der Kommission auf die Fortschreibung von Abgasgrenzwerten zu drängen. Dabei ist auch die Verfügbarkeit von Abgasminderungstechniken - wie zum Beispiel Rußfilter - zu berücksichtigen.
- EU  
U
34. Der Bundesrat bedauert, daß die Bundesregierung der im Beschluß des Bundesrates vom 26. März 1993 geforderten umfassenden Länderbeteiligung bei der Abstimmung der deutschen Vorschläge für EU-Abgasrichtlinien nicht nachgekommen ist. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, ihre Haltung im Rat zuvor mit den Ländern entsprechend dem EUZBLG abzustimmen.
- EU  
U
35. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die von der Kommission in Nummer 5.3.1.4 Zeile B vorgeschlagenen Abgasgrenzwerte in den Entwurf des Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen (KraftStÄndG 1997), Artikel 1 Ziffer 3 (eingefügter § 3b - "Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen") aufzunehmen, um eine Übereinstimmung mit der EU-Richtlinie sicherzustellen, BR-Drucksache 391/96 (Beschluß).