

28.04.97

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

EntschlieÙung zu der Mitteilung der Kommission 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

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments - 012240 - vom 24. April 1997. Das Europäische Parlament hat die EntschlieÙung in der Sitzung am 10. April 1997 angenommen.

Stellungnahme des Bundesrates: Drucksache 721/96 (Beschlul)

Entschließung zu der Mitteilung der Kommission 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

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(96)0248 - C4-0492/96),
 - unter Hinweis auf seine zahlreichen Entschließungen zu Luftverschmutzung, umweltgerechtem Verkehr und umweltfreundlichem Energieverbrauch,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherschutz sowie der Stellungnahmen des Haushaltsausschusses, des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik, des Ausschusses für Forschung, technologische Entwicklung und Energie und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A4-0099/97),
- A. in der Erwägung, daß die von der Kommission im Auto-Öl-Programm angewandte Methode, gemeinsam mit der Auto- und Mineralölindustrie ein Programm zur rigorosen Verringerung der Fahrzeugemissionen auszuarbeiten, richtig war, obwohl die Kommission u.a. gesellschaftliche Organisationen sowie Sachverständige aus den Mitgliedstaaten an dem Programm hätte beteiligen sollen,
- B. in der Erwägung, daß der Straßenverkehr in der Gemeinschaft für 25% aller CO₂-Emissionen und für 50% aller NO_x-Emissionen verantwortlich ist,
- C. in der Erwägung, daß der Ansatz der Kommission, bei der Festlegung der Luftqualitätsziele in Städten von einem Mittelwert in einem Gebiet von 4 qkm auszugehen, nicht mit den Meßpunkten im Sinne von Anhang III der Richtlinie 85/203/EWG⁽¹⁾ vereinbar ist, wonach insbesondere Verkehrsknotenpunkte und verkehrsreiche Straßenschluchten berücksichtigt werden sollen,
- D. in der Erwägung, daß die Kommission erklärt, ihre Vorschläge beruhten auf einem kritischen Ansatz, so daß davon ausgegangen werden kann, daß die Luftqualitätsziele gemeinschaftsweit eingehalten werden, daß sie jedoch andererseits einräumt, daß die vorgeschlagenen Normen nicht streng genug sind, um in der gesamten Union diese Ziele erreichen zu können,
- E. in der Erwägung, daß der kritische Ansatz in Kombination mit der wissenschaftlichen Unge-
wißheit im Hinblick auf die langfristigen Auswirkungen der gleichzeitigen Exposition gegenüber einer Mischung zahlreicher unterschiedlicher Schadstoffe zur Einführung großzügiger Sicherheitsmargen zwingt,
- F. in der Erwägung, daß sich die Kommission bei der Ausarbeitung der Vorschläge ganz auf die Folgen der Luftverschmutzung für die menschliche Gesundheit gestützt hat, obwohl die Luftverschmutzung auch bei den Kulturpflanzen, den Ökosystemen und der Umwelt im

⁽¹⁾ Richtlinie des Rates vom 7. März 1985 über Luftqualitätsnormen für Stickstoffdioxid.

weitesten Sinne hohe Schäden verursacht, wodurch strengere Qualitätsziele oft gerechtfertigt sind,

- G. in der Erwägung, daß die tatsächlichen Kosten des Autofahrens an den Verbraucher weitergegeben und alternative Verkehrsmöglichkeiten verbessert werden müssen, um die Verwendung von Kraftfahrzeugen zu reduzieren,
- H. in der Erwägung, daß die Kommission die Kosten der durch den Verkehr innerhalb der Union verursachten Luftverschmutzung in ihrem Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr" (KOM(95)0691) für das Jahr 1991 auf 86 Milliarden ECU schätzt,
- I. in der Erwägung, daß in den Überlegungen der Kommission lediglich die finanziellen Auswirkungen auf die Automobil- und Mineralölindustrie beziffert wurden, nicht jedoch die finanziellen Vorteile einer saubereren Luft für die Gesellschaft insgesamt (Umwelt, Volksgesundheit, Landwirtschaft, Ökosysteme usw.),
- J. in der Erwägung, daß die Mitteilung sich nur mit einem Teil der durch den Autoverkehr verursachten Probleme befaßt, nämlich mit der Luftverschmutzung, und daß Aspekte wie Lärmbelästigung, Boden- und Wasserverunreinigung, Verbrauch natürlicher Rohstoffe und große gesellschaftliche Kosten außer acht gelassen werden,
- K. in der Erwägung, daß eine Verringerung der Emissionen pro Kraftfahrzeug keine Vergrößerung der Fahrzeugflotte rechtfertigen kann, da eine weitere Zunahme des Verkehrs an vielen Orten Europas die Kosten der Verkehrsstaus so sehr in die Höhe treiben wird, daß sie sich negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung auswirken werden,
- L. in der Erwägung, daß eine raschere Entwicklung sauberer Technologien für die europäische Industrie eine Notwendigkeit ist, um sich dem weltweiten Wettbewerb stellen zu können, und daß strenge Umweltauflagen dazu Veranlassung geben,
- M. in der Erwägung, daß schadstoffärmerer Kraftstoff sich unmittelbar auf die Luftverschmutzung durch Kraftfahrzeuge auswirkt, daß dadurch die Emissionen der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge unmittelbar beeinflusst werden und bestimmte emissionsmindernde Fahrzeugtechnologien erst dann angewandt werden können, wenn Kraftstoffe von ausreichend hoher Qualität auf den Markt gebracht werden,
- N. in der Erwägung, daß sowohl die Auto- als auch die Mineralölindustrie die Umweltauflagen eher erfüllen können, wenn diese bereits geraume Zeit im voraus festgelegt wurden,
- O. in der Erwägung, daß die Vorschläge der Kommission Umweltziele für das Jahr 2010 betreffen und daß mehreren Studien (OECD, STOA) zufolge die Emissionen von Kraftfahrzeugen nach dem Jahr 2010 infolge des wachsenden Verkehrs weiter zunehmen werden, wenn keine neuen einschneidenden Maßnahmen getroffen werden,
- P. in der Erwägung, daß ein Auto-Öl-II-Programm wünschenswert ist, jedoch nicht herangezogen werden kann, um die derzeit anstehenden Beschlüsse über die vorliegenden Vorschläge für das Jahr 2005 aufzuschieben,
- Q. in der Erwägung, daß die Kommission selbst bereits angibt, daß die vorgeschlagenen Bemühungen zur Bekämpfung des Ozons nicht ausreichen werden, um das Qualitätsziel von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (einstünd. 99-Perzentilwert)⁽¹⁾ zu erreichen, und daß daher der in der Richtlinie 92/72/EG empfohlene Grenzwert für die menschliche Gesundheit von $110 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (achtstünd. 99-Perzentilwert) überhaupt nicht erreicht werden kann, und daß der in dieser

⁽¹⁾ Mittelwert für eine Fläche von 22.500 akm.

Richtlinie genannte Grenzwert für Ökosysteme von $65 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (24stünd. 99-Perzentilwert) vollkommen außer acht gelassen wurde,

- R. in der Erwägung, daß die Kommission für Benzol ein Qualitätsziel von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festlegt, was nach Ansicht der WHO bei einer lebenslangen Exposition zu einem Todesfall pro 20.000 Personen führt, und daß in der Mehrzahl der Mitgliedstaaten eine sehr viel striktere Norm gilt,
1. begrüßt die Mitteilung der Kommission sowie die dazugehörigen Vorschläge als einen wesentlichen und absolut notwendigen Beitrag zur Bekämpfung der Luftverunreinigung durch den Kraftfahrzeugverkehr;
 2. stellt fest, daß das Auto-Öl-Programm einen wertvollen Beitrag und den Ausgangspunkt zur Ermittlung der wirksamsten Art und Weise der Einschränkung der Belastungen aus Kraftfahrzeugen und Kraftstoffen ab dem Jahr 2000 und danach darstellt; hält es jedoch für notwendig, die Grenzwerte von Kraftfahrzeugemissionen weiterhin zu kontrollieren, um sicherzustellen, daß die Luftqualitätsziele der Europäischen Union erreicht werden;
 3. ist der Auffassung, daß die Lärmbelästigung, die erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit hat, in die künftige Strategie einer integrierten und globalen Kontrolle der durch den Straßenverkehr verursachten Emissionen einbezogen werden sollte, und daß deshalb kein Grund besteht, sie nicht als weitere Kontaminationsform innerhalb dieses Programms zu behandeln;
 4. bedauert, daß die Kommission bei ihrer derzeitigen Arbeitsweise keine Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten und gesellschaftlichen Organisationen am Programm beteiligt;
 5. bedauert, daß die Kommission die CO_2 -Emissionen von Personenkraftwagen und den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch nicht im Auto-Öl-Programm I, sondern in einer gesonderten Mitteilung (KOM(95)0689) behandelt hat;
 6. dringt angesichts der zunehmenden Besorgnis wissenschaftlicher Kreise über die Auswirkungen der Emissionen von Feststoffteilchen ("particulate matter") auf die Volksgesundheit auf weitere Studien über diese Auswirkungen und ist der Ansicht, daß bei der wissenschaftlichen Unsicherheit, die zur Zeit noch über die Schädlichkeit dieser Teilchen herrscht, der kritische Ansatz an erster Stelle stehen sollte;
 7. ist der Ansicht, daß die Mitgliedstaaten neue Kraftstoffe von höherer Qualität nicht nur zur Verbesserung der schlechten Luftqualität, sondern auch unter Berücksichtigung allgemeinerer Umweltziele, wie z.B. der Kriterien für zur Versäuerung oder Eutrophierung führende Ablagerungen, entwickeln und vermarkten müssen;
 8. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Emissionsnormen bei der heutigen Fahrzeugflotte durch Verfahren für regelmäßige und stichprobenartige Tests durchzusetzen;
 9. fordert die Kommission auf, ihre Studie durch die statistischen Daten für die drei neuen Mitgliedstaaten zu ergänzen;
 10. bekräftigt seinen Standpunkt, daß ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis zwar auf vielen Gebieten eine sinnvolle Grundforderung ist, jedoch nicht der oberste Grundsatz sein darf, wenn es um Umweltschutz und die Gesundheit der Allgemeinheit geht, zumal der größte Teil der Kosten für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltqualität letztlich an den Verbraucher weitergegeben wird;
 11. betont, daß auf der Kosteneffizienz beruhende Kontrollnormen für Kraftfahrzeuge die Förderung der besten zur Verfügung stehenden Technik nicht behindern dürfen, da diese

zu neuen Industrieverfahren und Produktkonzeptionen führen kann, die den europäischen Herstellern einen Vorteil auf den Weltmärkten verschaffen;

12. ist der Ansicht, daß die Kommission insbesondere für Ozon und Benzol anhand der jüngsten wissenschaftlichen Erkenntnisse strengere Qualitätsziele hätte festlegen müssen;
13. fordert nachdrücklich die Finanzierung von Projekten für einen umweltgerechten Verkehr aus Strukturfondsmitteln;

Kosten und steuerliche Anreize

14. ist der Ansicht, daß die Kosten der zu treffenden Maßnahmen von der Kommission zu hoch eingeschätzt wurden, da die Eckdaten von der Industrie selbst stammen, für die hoch veranschlagte Kosten von Vorteil sind, und die Kommission der Tatsache nicht Rechnung getragen hat, daß neue Technologien im Laufe ihrer Anwendung in der Regel billiger werden;
15. bedauert, daß die Kommission sich zu Unrecht auf den Grundsatz der Kosten-Effizienz gestützt hat und nicht von einer Kosten-Nutzen-Analyse ausgegangen ist;
16. fordert die Mitgliedstaaten auf, in größerem Umfang als bisher steuerliche und wirtschaftliche Maßnahmen zur Förderung der Verwendung von umweltfreundlichen Kraftfahrzeugen und Kraftstoffen zu treffen, und fordert die Kommission auf, Untersuchungen über die Wirksamkeit selektiver steuerlicher Maßnahmen durchzuführen, um die Nutzung von kleineren und leichteren Fahrzeugen sowie von sauberen Treibstoffen wie Erdgas oder Flüssiggas, anders zusammengesetztem Benzin und Biotreibstoffen zu fördern;
17. fordert die Kommission auf, die Mitgliedstaaten zu ermutigen, ein System von Steueranreizen für sauberere Kraftstoffe und Fahrzeuge mit niedrigeren Emissionen zu entwickeln, das zu einer rascheren Modernisierung des Fahrzeugbestands führt; solche Steueranreize könnten auf Fahrzeuge mit der besten verfügbaren Technologie konzentriert werden und auch die Verschrottung zur Beseitigung älterer, schwer umweltbelastender Fahrzeuge umfassen;
18. ist der Ansicht, daß die EG-Rechtsvorschriften über Emissionen auf keinen Fall der steuerlichen Förderung schadstoffärmerer bzw. sparsamerer Fahrzeuge und sauberer Kraftstoffe entgegenstehen dürfen;

Kraftfahrzeuge

19. fordert die Kommission auf, das Testverfahren für Emissionen zu überprüfen, um genauere Emissionswerte zu erhalten, insbesondere für die Aufwärmzeit bei einem Kaltstart, einer niedrigeren Umgebungstemperatur und Fahren mit niedrigen Geschwindigkeiten und städtischen Bedingungen;
20. bedauert, daß die Kommission es versäumt hat, die Möglichkeiten alternativer Antriebstechniken zu prüfen (trotz der entsprechenden Aufforderung in Artikel 4 der Richtlinie 94/12/EG) und ebensowenig eine ernsthafte Bewertung der Möglichkeiten vorgenommen hat, die alternative Kraftstoffe, wie z.B. Biotreibstoffe, Erdgas, Flüssiggas und Wasserstoff, für bestimmte Teilmärkte (z.B. städtische Busse, Taxis) bieten können;
21. vertritt die Auffassung, daß die Technologien zur Verringerung von Emissionen, einschließlich der On-Board-Diagnosesysteme (OBD) während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeuges gut funktionieren müssen und daß deshalb die

Anforderungen an die Fahrzeugemissionen im Hinblick auf die Dauerhaftigkeit und das OBD-System für 160.000 km gelten müssen;

22. ist der Ansicht, daß On-Board-Diagnosesysteme auch auf Fahrzeuge mit Dieselmotor angewandt werden müssen;
23. fordert die Kommission auf, die Task Force "Auto der Zukunft" in die strategischen Maßnahmen des Fünften Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung einzubeziehen, um eine angemessene Finanzierung dieses bedeutenden Vorhabens zu gewährleisten;

Kraftstoffe

24. teilt die Auffassung der Kommission, daß eine weitere Verringerung des Schwefelgehalts im Kraftstoff erforderlich ist, um die Emissionen von Feststoffteilchen bei Dieselmotoren zu reduzieren und die Katalysatoren von Otto- und Dieselmotoren optimal einzusetzen, und teilt daher die Auffassung der Kommission, daß dazu ein Schwefelgrenzwert von 50 ppm sowohl für Benzin als auch für Diesel erforderlich sein wird;
25. ist deshalb äußerst erstaunt darüber, daß die Kommission in ihrem Vorschlag einen Schwefelgrenzwert von 200 ppm für Benzin und 350 ppm für Dieselmotoren vorschlägt;
26. fordert die Kommission auf, den Entwurf der Richtlinie über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren in dem Sinne zu ändern, daß strengere Normen für das Jahr 2000 - 14 Vol-% für Olefine, 41 Vol-% für Aromate, 150 ppm Schwefel bei Ottomotoren und 300 ppm Schwefel bei Dieselmotoren - eingeführt werden und gleichzeitig für das Jahr 2005 eine weitere Stufe der Kraftfahrzeugtechnologie festgesetzt wird, in der erneut der Schwefelgehalt sowohl von Diesel- als auch von Ottokraftstoffen erheblich unter den für das Jahr 2000 festgesetzten Stand reduziert wird, wie in den Anhängen III und IV der Stellungnahme des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (KOM(96) 0248 - C4-0462/96)⁽¹⁾ angegeben;
27. fordert Forschungsanstrengungen darüber, wie sich Gas in Fahrzeugen als alternativer Treibstoff besser lagern läßt, sowie über die Brennstoffzellentechnologie als ein alternatives Antriebssystem für Fahrzeuge auf längere Sicht;
28. ist überzeugt, daß für Kraftstoffspezifikationen eine zweite Phase (2005) festgelegt werden muß;
29. betont, daß möglichst bald die zügige Entwicklung besserer und umweltverträglicherer Kraftstoffe in das Auto-Öl-Programm einbezogen werden muß und daß die Ziele für die zweite Phase technisch erreichbare Ziele sein sollten, wobei die Ergebnisse einer späteren Studie (Auto-Öl II), an der alle beteiligten Kreise mitwirken, zu berücksichtigen sind;
30. ist der Ansicht, daß das Auto-Öl-Programm I im Rahmen eines Auto-Öl-Programms II evaluiert und in diesem Zusammenhang folgendes berücksichtigt werden muß:

- Neuberechnung sowohl der Kosten als auch des Nutzens,

⁽¹⁾ Zur Stellungnahme s. Sitzungsdocument A4-0096/97.

- Neubewertung der Luftqualitätsziele auf der Grundlage der jüngsten wissenschaftlichen Erkenntnisse,
- Evaluierung der Luftqualität auf der Grundlage der Richtlinie 85/203/EWG,
- Bestandsaufnahme der neuesten technischen Verfahren,

dadurch soll eine Anpassung der Verringerungsziele stattfinden, und es kann sich zudem eine Verschärfung der Maßnahmen als notwendig erweisen;

31. weist darauf hin, daß die Automobilindustrie, die Mitgliedstaaten und die Kommission höhere Investitionen tätigen müssen, um die Technologie der Emissionskontrolle zu fördern und das Auto der Zukunft zu entwickeln;
32. fordert die Kommission auf, ihm regelmäßig Bericht über die Umsetzung des Auto-Öl-Programms zu erstatten, damit eine laufende Evaluierung möglich ist, wobei der erste Bericht zwei Jahre nach Inkrafttreten des Programms vorgelegt werden soll,

°

°

°

33. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission, dem Rat und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.