

12.05.00

Antrag

**der Länder Bayern,
Baden-Württemberg**

**Entschließung des Bundesrates zur dauerhaften Reduzierung von
Ozonvorläufersubstanzen im Verkehrsbereich**

Der Bayerische Ministerpräsident
B III 1

München, den 12. Mai 2000

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Prof. Dr. Kurt Biedenkopf

Sehr geehrter Herr Prsident!

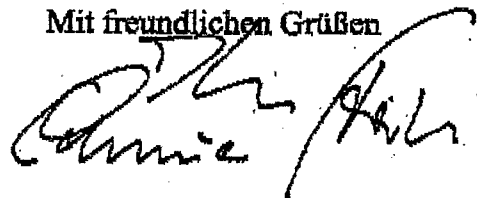
Gemäß. Beschluss der Bayerischen Staatsregierung und der Baden-
Württembergischen Landesregierung übermittle ich die in der Anlage beigelegte

Entschließung des Bundesrates zur dauerhaften Reduzierung
von Ozonvorläufersubstanzen im Verkehrsbereich

mit dem Antrag, dass der Bundesrat diese fassen möge.

Ich bitte, die Entschließung gemäß § 36 Abs. 2 GOBR auf die Tagesordnung der
751. Sitzung am 19. Mai 2000 zu setzen.

Mit freundlichen Gren



Entschließung des Bundesrates zur dauerhaften Reduzierung von Ozonvorläufersubstanzen im Verkehrsbereich

1. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass zur Reduzierung erhöhter Konzentrationen von bodennahem Ozon eine dauerhafte Senkung der Emissionen der Ozonvorläufersubstanzen, den Stickstoffoxiden (NO_x) und den flüchtigen organischen Verbindungen (volatile organic compounds = VOC), erforderlich ist. Zur Erreichung dieses Ziels müssen ganzjährig und großflächig Maßnahmen ergriffen werden.

Ein wesentliches Potential zur Minderung der Ozonvorläufersubstanzen liegt im Verkehrsbereich. Durch gezielte fahrzeugtechnische Maßnahmen bei Kraftfahrzeugen, Nutzfahrzeugen, Lastkraftwagen und Motorrädern können die Fahrzeugemissionen deutlich reduziert werden. Dies führt nicht nur zu einer wesentlichen Minderung der Ozonvorläufersubstanzen, sondern darüber hinaus zu einer generellen Verbesserung der Luftsituation.

Im Verkehrsbereich sind insbesondere mit Hilfe steuerlicher Instrumente Anreize für einen freiwilligen und möglichst frühzeitigen Einsatz verbesserter Technologien zu schaffen, eine effizientere Überprüfung der Einhaltung von Schadstoffnormen festzulegen und eine Verbesserung der Abgasnormen durchzusetzen. Der Bundesrat stellt fest, dass diese Ziele durch marktwirtschaftliche Instrumente, Selbstverpflichtungen der Wirtschaft, Verstetigung des Verkehrsflusses oder ordnungsrechtliche Vorgaben erreicht werden können.

2. Zur dauerhaften Reduzierung von Ozonvorläufersubstanzen bittet der Bundesrat die Bundesregierung um eine zügige Umsetzung der nachfolgenden Einzelmaßnahmen:
 - a) Maßnahmen zur vorzeitigen Stilllegung hochemittierender Pkw

Altfahrzeuge tragen zu über 50 % zu den Pkw-Emissionen bei. Daher ist die bereits im Kraftfahrzeugsteuergesetz eingeführte emissionsabhängige Steuersprei-

zung noch stärker zu differenzieren, um weitere Anreize zur vorzeitigen Stilllegung hochemittierender Altfahrzeuge und zur frühestmöglichen Anschaffung von EURO4-Fahrzeugen zu schaffen. Ggf. sind ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Erreichung des erstgenannten Ziels in Erwägung zu ziehen.

Gleichzeitig wird die Bundesregierung aufgefordert in der EU darauf hinzuwirken, dass vergleichbare emissionsabhängige Anreize auch in anderen Ländern der Gemeinschaft eingeführt werden.

b) Verstärkte Differenzierung der emissionsabhängigen Steuerspreizung für schwere Nutzfahrzeuge

Mit der am 16.02.2000 veröffentlichten Richtlinie 1999/96/EG vom 13.12.1999 („LKW-Richtlinie“) stehen die EU-einheitlichen Grenzwertstufen EURO III (2000/2001) und EURO IV 1. Stufe (2005/2006) und 2. Stufe (2008) sowie die Grenzwerte für besonders schadstoffarme Lkw (EEV) als Basis für steuerliche Anreizsysteme zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund ist bei schweren Nutzfahrzeugen die bereits eingeführte emissionsabhängige Steuerspreizung zu erweitern und stärker mit dem Ziel zu differenzieren, Anreize für eine frühzeitige Berücksichtigung künftiger Abgasstufen beim Neukauf oder für eine vorgezogene Neubeschaffung zu bieten.

c) Prüfung der Effizienzsteigerung der Abgasuntersuchung durch Anpassen der Prüfwerte

Bei der regelmäßigen Abgasuntersuchung wird überprüft, ob die emissionsmindernden Bauteile (im Wesentlichen: Katalysator, λ -Sonde und Regelung) noch wirken. Die für diese Abgasuntersuchung herstellerseitig festgelegten Prüfwerte entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik. Dies wird auch von der Automobilindustrie bestätigt. Sie sind daher anzupassen. Diverse Arbeitsgruppen beschäftigen sich bereits auf nationaler und EU-Ebene mit der Frage einer Effizienzsteigerung der Abgasuntersuchung. Diese Bestrebungen sind von der Bundesregierung zu unterstützen und zu beschleunigen.

- d) Die Überführung der gewichtsabhängigen Besteuerung für leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t in eine emissionsabhängige Kfz-Steuer.

Pkw und Nutzfahrzeuge über 3,5 t werden emissionsorientiert besteuert. Dagegen werden Nutzfahrzeuge unter 3,5 t rein gewichtsabhängig besteuert. Es ist zu prüfen, in welcher Form auch leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t in das emissionsorientierte Kfz-Steuersystem eingebunden werden.

- e) Einbringen schärferer Grenzwerte und eines neuen europäischen Fahrzyklus für die Typprüfung von Motorrädern im Rahmen der Fortschreibung der Motorrad-Richtlinie der EU.

Motorräder weisen trotz ihrer geringen Fahrleistung sehr hohe Emissionen auf und erbringen ihre Höchstfahrleistung in den ozonrelevanten Sommermonaten. Daher sind die Bemühungen der Bundesregierung zu intensivieren, im Rahmen der Fortschreibung der Motorradrichtlinie der EU zügig schärfere Abgasgrenzwerte einzuführen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die emissionsseitigen Anforderungen an Motorräder - unter Zugrundelegung eines motorradspezifischen Fahrzyklus - an denen für Pkw orientieren.

- f) Einführung einer emissionsabhängigen Kfz-Steuer und einer Abgasuntersuchung für motorisierte Zweiräder

Im nationalen Steuerrecht sind Anreize für schadstoffarme Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen zu schaffen. Auch ist für diese Zweiräder eine Abgasuntersuchung einzuführen.

- g) Die nationalen steuerlichen Maßnahmen müssen insgesamt aufkommensneutral ausgestaltet werden. Weiterhin muss sichergestellt werden, dass den Ländern durch die steuerlichen Maßnahmen keine Einnahmeausfälle entstehen.

14.07.00

Beschluss
des Bundesrates

Entscheidung des Bundesrates zur dauerhaften Reduzierung von
Ozonvorläufersubstanzen im Verkehrsbereich

- Antrag der Länder Bayern, Baden-Württemberg -

Der Bundesrat hat in seiner 753. Sitzung am 14. Juli 2000 beschlossen, die Entscheidung nicht zu fassen.