

23.02.01**Empfehlungen**
der AusschüsseEU - U - Wizu **Punkt** der 760. Sitzung des Bundesrates am 9. März 2001

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte

KOM(2000) 840 endg.; Ratsdok.14877/00

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Wirtschaftsausschuss (Wi)

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

EU
U
Wi

1. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG.

EU
Wi

2. Damit werden einheitliche Standards geschaffen, die es ermöglichen, sowohl den europäischen Umweltschutzziele als auch den wirtschaftlichen Handelsbedürfnissen insbesondere gegenüber den USA gerecht zu werden.

Ausgeliefert am 27. FEB. 2001

...

- EU
U
3. Der Bundesrat sieht in der vorgesehenen Erweiterung des Anwendungsbereiches der Richtlinie 97/68/EG auf kleinere Fremdzündungsmotoren einen geeigneten Beitrag zur Minderung der Luftschadstoffbelastung, insbesondere im Hinblick auf die Reduktion der Emissionen der Ozon-Vorläuferstoffe Kohlenwasserstoffe und Stickstoffoxide.

- EU
U
(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 5)
4. Kleine Maschinen und Geräte wie Rasenmäher, Motorsensen und Motorsägen mit Verbrennungsmotoren verursachen im Vergleich zu Pkws mit geregelter Katalysator ein Vielfaches der Emissionen an Kohlenwasserstoffen. Ziel sollte daher sein, dass mobile Maschinen und Geräte sobald als möglich den heutigen technischen Möglichkeiten zur Emissionsbegrenzung entsprechen.

Einer Studie der Kommission ("Emission Testing of Engines to be Installed in Non-Road Mobile Machinery" Report No. 1445-99 vom August 1999) ist zu entnehmen, dass die Emissionen der heute auf dem Markt verfügbaren Motoren solcher Maschinen bereits deutlich unter den Emissionsgrenzwerten liegen, die im Richtlinienvorschlag erst für die Stufe II vorgesehen sind. Die Stufe II soll - abhängig von der Einstufung des Motors - frühestens ab dem 1. August 2004 und spätestens ab dem 1. August 2010 umgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund wird die Bundesregierung gebeten, bei den weiteren Verhandlungen darauf hinzuwirken, dass bereits ab der Stufe I anspruchsvollere Grenzwerte für die im Richtlinienvorschlag genannten Maschinen und Geräte festgesetzt werden. Damit kann ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung der Emissionen von Ozonvorläufersubstanzen, den Kohlenwasserstoffen und den Stickstoffoxiden, geleistet werden.

Sollte dies bei den weiteren Verhandlungen nicht durchsetzbar sein, so sollten wenigstens für die Stufe II weitaus anspruchsvollere, zumindest dem heutigen Stand der Technik entsprechende Emissionsgrenzwerte festgelegt werden.

- Wi
5. Die vorgesehene zweistufige Lösung ist zu begrüßen, weil sie ökologische und ökonomische Belange in sinnvoller und handhabbarer Weise in Einklang bringt. Durch die erste Stufe kann eine umweltschonende Regelung technisch und administrativ schnellstmöglich eingeführt werden. Die neuen Anforderungen an die Prüftechnik und deren Überwachung können damit beschleunigt eingeführt

werden. Die zweite Stufe gibt gerade auch kleinen und mittleren Unternehmen, die bisher nur auf dem europäischen Markt tätig waren, den notwendigen Spielraum, ihre Produkte auf die strengeren Vorschriften umzustellen.

Die Grenzwerte sind an der internationalen Gesetzgebung (vor allem an den Vorschriften der USA) auch im Hinblick auf 2-Takt-Motoren auszurichten, da die globale Angleichung der Vorschriften wesentlicher Bestandteil eines international funktionierenden Wettbewerbs ist. Abweichungen hiervon hätten Zusatzkosten zur Folge, die den Wettbewerb verzerren würden, ohne dass damit ein messbarer umweltwirksamer Effekt verbunden wäre.

Auch in den übrigen Punkten ist sicherzustellen, dass die Grenzwerte wie auch die Definitionen mit anderen Richtlinien und internationalen Vorschriften bzw. Normen im Einklang stehen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu erreichen.

Der Bundesrat wendet sich gegen Bestrebungen, die vorgeschlagene Richtlinie zu verschärfen, weil dies Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der europäischen Hersteller nach sich ziehen würde und insbesondere zu einer Überforderung kleiner und mittlerer Unternehmen führen könnte.

EU
U

6. Der Bundesrat spricht sich jedoch gegen die Einführung eines "Mittelwertbildungs- und Ansparverfahrens für Emissionsrechte" als Alternative bzw. Ergänzung zum System der Grenzwerte des Typgenehmigungsverfahrens für kleinere Fremdzündungsmotoren mobiler Maschinen und Geräte auf freiwilliger Basis aus. Er bittet die Bundesregierung, sich bei den weiteren Beratungen in der EU gegen die Einführung des Anhangs XII und der diesbezüglichen in Artikel 1 des Vorschlags für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG aufgeführten Änderungen auszusprechen und sich für eine Streichung dieser Passagen einzusetzen. Dies insbesondere im Hinblick darauf, dass die Kommission gemäß Fußnote 18 diesen Anhang noch im Hinblick auf verwaltungstechnische Auswirkungen und den Wettbewerb zwischen großen und kleinen Herstellern zu überprüfen hat.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Der Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG sieht vor, dass Hersteller von Fremdzündungsmotoren mit einer Leistung bis zu 19 kW für mobile Maschinen und Geräte auf freiwilliger Basis als alternatives Typgenehmigungsverfahren ein Mittelwertbildungs- und Ansparverfahren von Emissionsrechten anwenden können. Mit der Einführung dieses Systems wird eine Angleichung an die in den USA praktizierte Vorgehensweise angestrebt.

Sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene liegen in Bezug auf die administrative Umsetzbarkeit und Kontrolle sowie die Effizienz und Wirksamkeit dieses Verfahrens z.B. unter dem Aspekt des Immissionsschutzes weder für den Bereich der zu regelnden Fremdzündungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte noch für andere Bereiche entsprechende Erkenntnisse und Erfahrungen vor. Wie auch der Fußnote 18 in Anhang XII zu entnehmen, wurde im Vorfeld der Erarbeitung der Änderungsrichtlinie bisher weder diesen Fragen noch solchen zu wettbewerbsrechtlichen Auswirkungen im erforderlichen Maße nachgegangen, ein Hinweis darauf, dass die Kommission die Bestimmungen des Anhangs XII vor seinem Inkrafttreten dahingehend überprüfen und gegebenenfalls Änderungen vorschlagen wird, ist in diesem Zusammenhang als nicht ausreichend anzusehen.

Die Einführung einer derart grundlegenden Neuerung auf EU-Ebene auf der Basis der zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden Erkenntnisse ist daher abzulehnen.