

Beschlußempfehlung und Bericht

**des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
(17. Ausschuß)**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 12/1174 Nr. 2.24 —**

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den Schwefelgehalt von Gasöl
KOM(91) 154 endg.
»Rats-Dok. Nr. 7044/91«

A. Problem

Nach dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates soll der Schwefelgehalt bei Gasöl bis zum 1. Oktober 1994 auf 0,2 Gewichtsprozent und bei Dieselmotortreibstoff bis zum 1. Oktober 1996 auf 0,05 Gewichtsprozent begrenzt werden. Aus umwelt- und gesundheitspolitischen Gründen sollen insbesondere die gesetzten Fristen für die Senkung der Höchstgrenzen für den Schwefelgehalt bei Gasöl und Dieselmotortreibstoff verkürzt werden.

B. Lösung

Aufforderung an die Bundesregierung, Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer vorzeitigeren Senkung des Schwefelhöchstgehaltes von Dieselmotortreibstoff und Heizöl führen.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich bei der EG für eine vorzeitige Senkung des Schwefelhöchstgehaltes bei Dieselkraftstoff und Heizöl einzusetzen bzw. ggf. die Voraussetzungen zu schaffen, daß auf ihrem Hoheitsgebiet eine solche Senkung auch vor einer EG-weiten Regelung erfolgen kann,
2. in die beabsichtigte emissionsbezogene KFZ-Steuer die zweite Stufe der Abgasgrenzwerte für Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen mit einzubeziehen,
3. die Qualitätsanforderungen an Kraftstoffe auch über die Kenngrößen Schwefelgehalt und Cetanzahl hinaus voranzutreiben.

Bonn, den 14. Februar 1992

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Dr. Wolfgang von Geldern

Vorsitzender

Herbert Frankenhauser

Berichterstatter

Klaus Lennartz

Birgit Homburger

Berichterstatlerin

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(91) 154 endg. — SYN 340
Brüssel, den 10. Juni 1991**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den Schwefelgehalt von Gasöl**

(von der Kommission vorgelegt)

Erläuternder Vermerk**1. Vorgeschichte**

Die Richtlinie 87/219/EWG zur Änderung der Richtlinie 75/716/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe legt eine neue Höchstgrenze für den Schwefelgehalt von Gasölen fest, um die Emissionen gasförmiger Schadstoffe aus den Motoren von Dieselfahrzeugen und aus Heizanlagen einschließlich industrieller Anlagen zu verringern.

Der zulässige Schwefelgehalt wurde von 0,5 auf maximal 0,3 Gewichtsprozent reduziert und erlaubt es, in Gebieten, in denen die Umwelt, das Kulturerbe oder die menschliche Gesundheit besondere Schutzmaßnahme erfordert, einen Richtwert von 0,2 Gewichtsprozent vorzuschreiben.

Artikel 6 schreibt vor, daß die Kommission die Auswirkungen der Anwendung der Richtlinie überwacht und dem Rat einen Bericht unterbreitet, dem ein zweckdienlicher Vorschlag im Hinblick auf die Festlegung eines einheitlichen Wertes beigefügt ist.

In dem Bericht sind alle neuen Erkenntnisse über den Grad der Luftverunreinigung durch SO₂, die bei der Definition von Qualitätskriterien für die Luft erzielten Fortschritte, der Zustand der Umwelt, die schädlichen Auswirkungen der Luftverunreinigung und die Marktbedingungen für Gasöl zu berücksichtigen.

2. Heutige Lage

Nach Artikel 5 der Richtlinie 87/219/EWG können die Mitgliedstaaten unter bestimmten Voraussetzungen die Verwendung von Gasölen mit einem Schwefelgehalt von 0,2 Gewichtsprozent vorschreiben. Belgien, Dänemark, die Bundesrepublik Deutschland, Luxemburg und die Niederlande wenden diese Bestimmung

in ihrem gesamten Hoheitsgebiet an. Das Ziel dabei ist, die SO₂-Emissionen noch weiter zu reduzieren.

Der Gesamtverbrauch von Gasöl ist zwar seit 1980 im wesentlichen gleichgeblieben, doch ist eine signifikante Verlagerung eingetreten: Der Verbrauch von Dieseldieselkraftstoff ist auf Kosten von Heizöl angestiegen. Es wird erwartet, daß sich dieser Trend fortsetzt. 1987 wurden rund 52 % des Gasöls für Heizzwecke, 41 % als Dieseltreibstoffe und 7 % in der Industrie verbraucht.

Der Gesamtausstoß an SO₂ in den Mitgliedstaaten — einschließlich der Emissionen aufgrund der Verbrennung von Gasöl — ist seit 1980 um rund 30 % zurückgegangen. SO₂-Emissionen aus Gasöl machen derzeit nur einen relativ kleinen Teil des Gesamtausstoßes an SO₂ aus, nämlich zwischen 2 und 18 % (Gemeinschaftsdurchschnitt: 5 %).

Nach der Richtlinie sollte 1990 ein Bericht über eine weitere Reduzierung der SO₂-Emissionen vorgelegt werden, doch liegen noch keine Angaben für 1989 über die Situation der Umweltluftqualität oder die Auswirkungen des Inkrafttretens der Richtlinie am 1. Januar 1989 vor. Es ist jedoch möglich, eine Reihe von Gründen aufzuführen, die eine weitere Senkung des SO₂-Ausstoßes generell und der Schwefelemissionen aus Gasöl im besonderen geboten erscheinen lassen.

Zum einen werden die Grenzwerte heute noch überschritten, besonders in einigen städtischen Gebieten, und liegen in vielen Fällen die Meßwerte noch über den Leitwerten, die als Zielwerte gelten müssen.

Zum zweiten sieht der Vorschlag der Kommission für eine weitere Reduzierung der gasförmigen und partikelförmigen Emissionen aus Dieselmotoren von Fahrzeugen [KOM(90) 174 endg. SYN 272 vom 15. Juni 1990] zwei Stufen vor. Die erste Stufe (1992/93) verlangt keinen Schwefelgehalt unter 0,2 %. Für die zweite Stufe (1996/97) werden strengere Grenzen für

Schadstoffe, besonders Partikelemissionen, ein niedrigerer Schwefelgehalt des Dieselmotors im Einklang mit den strengeren Grenzwerten, die in den USA eingeführt werden, ins Auge gefaßt.

Wegen der klaren Verbindung dieses Vorschlags mit dem obengenannten Vorschlag betreffend die Emissionen aus Dieselmotoren hängt dieser Vorschlag auch mit dem Binnenmarkt zusammen. Deshalb muß nach Artikel 100a vorgegangen werden.

3. Grenzwerte

Erste Stufe

Nach Artikel 6 der Richtlinie 87/219/EWG wird die Kommission einen zweckdienlichen Vorschlag zur Festlegung eines einzigen Wertes für den Schwefelgehalt von Gasölen vorlegen. Um in der weiteren Reduzierung der Schwefelemissionen voranzukommen, schlägt die Kommission jetzt einen einzigen Wert für den Schwefelgehalt in Gasöl als ersten Schritt für 1994 vor.

In der ersten Stufe wird ein Höchstwert für den Schwefelgehalt von 0,2 Gewichtsprozent für alle Gasöle bis 1. Oktober 1994 ins Auge gefaßt. Die Frist entspricht der von den Raffinerien benötigten Zeit zur Umrüstung bzw. zum Neuaufbau entsprechender Anlagen vom Zeitpunkt der Verabschiedung dieser Richtlinie an.

Zweite Stufe

Für eine weitere Verringerung der Emissionen aus Dieselmotoren bedarf es einer Senkung des Schwefelgehalts von Dieselmotoren. Deshalb wird der Schwefelgehalt in Dieselmotoren bis 1. Oktober 1996 auf 0,05 % gesenkt, damit die Teilchenemissionen reduziert werden und Katalysatoren zur Senkung des Kohlenwasserstoff- und NO_x-Ausstoßes eingesetzt werden können entsprechend dem Vorschlag betreffend gasförmige Emissionen aus dieselgetriebenen LKW-Motoren.

Die Herstellung von Dieselmotoren mit 0,05 Gewichtsprozent Schwefelgehalt setzt eine Umrüstung der Raffinerien voraus, und nach der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht werden volle drei Jahre benötigt für Planung, Baugenehmigung und Errichtung entsprechender zusätzlicher Anlagen in allen Mitgliedstaaten.

Die Vorschläge der Kommission für eine Richtlinie zur Festsetzung bestimmter Sätze bzw. Zielsätze der Verbrauchsteuer auf Mineralöle [KOM(91) 43 endg.] und zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuer auf Mineralöle [KOM(91) 434 endg.] sehen keinen Diesel oder Dieselmotoren mit einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen vor.

In dem Vorschlag betreffend die Festsetzung bestimmter Sätze bzw. Zielsätze der Verbrauchsteuer auf Mineralöle heißt es in Artikel 3, daß der Verbrauchssteuersatz für Dieselmotoren nicht weniger als 245 ECU und nicht mehr als 270 ECU je 1 000 Liter

betragen darf. Damit wird eine Spanne von 25 ECU festgelegt.

Wie in Absatz III.4 des Berichts dargelegt, schwankt die Berechnung der Zusatzkosten für die Produktion von Dieselmotoren mit einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen zwischen 4,5 und 14 US \$ je Tonne, was 3,2 bis 9,9 ECU je 1 000 Liter entspricht. Der durchschnittliche Wert wird voraussichtlich bei 5 bis 6 ECU je 1 000 Liter liegen. Dies bedeutet, daß die vorgeschlagene Spanne ausreicht, um steuerliche Anreize für Dieselmotoren mit niedrigerem Schwefelgehalt einzuschließen.

Da der Umwelt-Rat am 18./19. März 1991 den gemeinsamen Standpunkt vertrat, daß die zweite Stufe der neuen Typen von Hochleistungs-LKW am 1. Oktober 1995 anlaufen wird, besteht das Erfordernis, daß der schwefelarme Dieselmotoren am Markt verfügbar sein muß.

Aus diesem Grunde verlangt die Richtlinie die Verfügbarkeit und eine ausgewogene Verteilung dieses Kraftstoffs ab diesem Termin. Die Kommission ist sich bewußt, daß die Mitgliedstaaten Schwierigkeiten haben werden, einen solchen Artikel umzusetzen. Dieser Artikel ist allerdings nur für einen begrenzten Zeitraum (vom 1. Oktober 1995 bis 30. September 1996) notwendig, damit die schweren LKW die Emissionsnormen erfüllen können. Deshalb sieht es die Kommission als befriedigende Lösung an, daß die Mitgliedstaaten die ausgewogene Verteilung des schwefelarmen Dieselmotors durch Steueranreize fördern. Von einer zufriedenstellenden Verfügbarkeit und ausgewogenen Verteilung kann gesprochen werden, wenn 25 % des angebotenen Diesels den niedrigen Schwefelgehalt aufweist.

Derzeit besteht in einigen EFTA-Ländern die Tendenz hin zu einer weiteren Verringerung des Schwefelgehalts in Gasöl für andere als für Heizzwecke. So wenden beispielsweise die Schweiz und Österreich einen Grenzwert von 0,1 Gewichtsprozent in Heizöl an. Dies deutet auf die Anwendung eines niedrigeren Wertes als 0,2 % bis zum Ende der neunziger Jahre hin.

Die Kommission schlägt für 1999 einen Schwefelgehalt von 0,1 Gewichtsprozent vor. Die frühzeitige Ankündigung dieses Wertes ermöglicht es den Raffinerien, sich schon jetzt durch die Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen der nächsten sieben bis acht Jahre auf die künftige Nachfrage vorzubereiten.

Da die zur Erreichung der 0,1 % notwendigen Investitionen in Verbindung mit anderen Investitionen erfolgen müssen, ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, die Höhe der Investitionen zur Erreichung dieses strengeren Grenzwertes genau anzugeben.

Infolge dieser Entwicklungen in den verschiedenen Schwefelgrenzwerten für Gasöl muß ein Unterschied gemacht werden zwischen Gasöl für Dieselmotoren einerseits und Gasöl für Heizzwecke, Bunker und industrielle Verwendung andererseits.

Künftiges Vorgehen

Im Augenblick scheint kein unmittelbarer Bedarf an strengeren Grenzwerten zu bestehen. Der Höchstgehalt von 0,05 Gewichtsprozent Schwefel reicht aus, um die Entwicklung und den Einsatz von Katalysatoren in Dieselfahrzeugen — nicht nur in schweren LKW, sondern auch in Diesel-PKW — zu fördern.

Darüber hinaus scheint für andere Typen von Gasöl ein Schwefelanteil von 0,1 Gewichtsprozent streng genug, aber die Verbesserung der Luftqualität kann dennoch weitere Schritte erforderlich machen. Andere SO₂-Emissionsquellen, wie etwa schweres Bunkeröl oder Kohle, geben zur Zeit bei weitem gravierendere Schadstoffmengen ab. Ein französisches Memorandum weist auf diese anderen Emissionsquellen hin, und unsere künftige Tätig-

keit wird sich auf deren Verringerung konzentrieren müssen.

4. Schlußfolgerungen

Die Ankündigung dieser Verringerung des Schwefelgehalts (auf 0,1 % und 0,05 %) eröffnet die Aussichten auf niedrige Schwefelemissionen in Zukunft. Die vorgeschlagenen Fristen zum Übergang auf 0,05 und 0,1 Gewichtsprozent Schwefel lassen der Industrie Zeit, die erforderlichen Anlagen und Infrastrukturen zu planen, genehmigen zu lassen und zu errichten. Außerdem kann die Automobilindustrie anhand dieser Vorgaben neue Motoren und Katalysatoren entwickeln.

Ein Steueranreiz, mit dem die Mitgliedstaaten diesen Dieselmotortyp fördern, wird für seine frühzeitige Markteinführung sorgen, so daß sich die Investitionen möglichst früh amortisieren können.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den Schwefelgehalt von Gasöl

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

auf Vorschlag der Kommission¹⁾

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament²⁾

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁾

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Kommission muß zur Verbesserung der Luftqualität im Hinblick auf den Schwefelgehalt und andere Emissionen Maßnahmen ergreifen, um den Schwefelgehalt in Dieselkraftstoff, in Heizöl, in Gasöl für die Industrie und in Bunkergasöl schrittweise zu verringern.

Nach Artikel 2 Abs. 1 und Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie 75/716/EWG des Rates⁴⁾, geändert durch die Richtlinie 87/219/EWG⁵⁾, werden in den Mitgliedstaaten durch Vorschriften zwei Grenzwerte für den Schwefelgehalt flüssiger Brennstoffe festgelegt. Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden.

Die Erdölunternehmen der Gemeinschaft müssen angesichts der Unterschiede in diesen Gesetzgebungen ihre Produktion hinsichtlich des Höchstgehalts an Schwefel je nach Bestimmungsland auffächern. Diese Unterschiede hemmen daher den Handel mit diesen Erzeugnissen und wirken sich somit unmittelbar auf die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes aus.

Artikel 6 der Richtlinie 75/716/EWG sieht ferner vor, daß die Kommission nach Maßgabe neuer Erkenntnisse dem Rat einen Bericht unterbreitet, dem ein zweckdienlicher Vorschlag im Hinblick auf die Festlegung eines einheitlichen Wertes beigefügt ist.

In den verschiedenen Aktionsprogrammen der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz⁶⁾ wird die Bedeutung der Verhütung und Verringerung der Luftverschmutzung hervorgehoben.

Außerdem ist die Gemeinschaft durch den Beschluß 81/462/EWG des Rates⁷⁾ Vertragspartei des Überein-

kommens über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung, das insbesondere die Entwicklung von Strategien und Politiken vorsieht, mit denen die Luftverunreinigung beschränkt und soweit wie möglich schrittweise verringert und verhütet werden soll.

Die Verringerung des Schwefelgehalts in Gasöl trägt zur Verwirklichung eines der Ziele der Gemeinschaft, nämlich der Erhaltung, dem Schutz und der Verbesserung der Umweltqualität, bei und fördert durch die Behebung der Umweltschäden an der Quelle den Schutz der menschlichen Gesundheit.

Gemäß der Richtlinie 75/716/EWG haben einige Mitgliedstaaten bereits einen Grenzwert von 0,2 Gewichtshundertteilen festgelegt. Einige EFTA-Länder haben beschlossen, den Gehalt von Schwefelverbindungen in Heizöl auf 0,1 Gewichtshundertteile festzusetzen.

Die Richtlinie 88/77/EWG betreffend die Emissionen gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren⁸⁾, geändert durch die Richtlinie 91/.../EWG des Rates vom ...⁹⁾, schreibt — unter anderem — eine deutliche Verringerung des Schwefelgehalts für die zweite Hälfte der neunziger Jahre vor. Voraussetzung für die Erfüllung der Normen der zweiten Stufe für Partikelemissionen nach dieser Richtlinie ist unter anderem die Verfügbarkeit und die gleichmäßige Verteilung von Dieselkraftstoffen mit einem Gehalt an Schwefelverbindungen von unter 0,05 Gewichtshundertteilen ab 1. Oktober 1995. Es müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die Verfügbarkeit und die gleichmäßige Verteilung sicherzustellen.

Der zunehmende Verbrauch von Gasöl als Kraftstoff erfordert besondere Anstrengungen, um die dadurch bedingten negativen Auswirkungen auf die Luftqualität in Grenzen zu halten. Wird ein maximaler Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen ab dem 1. Oktober 1996 festgelegt, so gibt dies den betroffenen Industriezweigen genügend Zeit, um die erforderliche technische Anpassung zu vollziehen.

Eine plötzliche Veränderung der Rohölversorgung, die zu einer Erhöhung des mittleren Schwefelgehalts des Rohöls führt, kann in Anbetracht der vorhandenen Entschwefelungskapazitäten in einem Mitgliedstaat die Versorgung der Verbraucher gefährden. Es empfiehlt sich daher, diesen Mitgliedstaat unter bestimmten Bedingungen zu ermächtigen, von dem für seinen eigenen Markt vorgesehenen Schwefelhöchstgehalt abzuweichen.

Der Schwefelgehalt der in den Verkehr gebrachten Gasöle muß durch Stichproben überprüft und nach einem einheitlichen Verfahren, gestützt auf die zu

¹⁾ ABl. Nr. C ...

²⁾ ABl. Nr. C ...

³⁾ ABl. Nr. C ...

⁴⁾ ABl. Nr. L 307 vom 27. November 1975, S. 22.

⁵⁾ ABl. Nr. L 91 vom 3. April 1987, S. 19.

⁶⁾ ABl. Nr. C 112 vom 20. Dezember 1973, S. 1; ABl. Nr. C 139 vom 13. Juni 1977, S. 1 und ABl. Nr. C 46 vom 17. Februar 1983, S. 1.

⁷⁾ ABl. Nr. L 171 vom 27. August 1981, S. 11.

⁸⁾ ABl. Nr. L 36 vom 9. Februar 1988, S. 36.

⁹⁾ ...

diesem Zweck beste verfügbare Technologie, festgestellt werden.

Es ist im Hinblick auf die Richtlinie 91/.../EWG zu erwarten, daß eine Umstellung auf Dieseldieselkraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt (0,05 Gewichtshundertteile) erfolgt, sofern dies dem Verbraucher keine übermäßigen Kosten verursacht.

Die Mitgliedstaaten können generell, sofern dies mit dem Vertrag in Einklang steht, steuerliche Anreize schaffen, um den Kauf von umweltfreundlicheren Produkten für den Verbraucher attraktiver zu machen. Angesichts der Notwendigkeit einer raschen Verbesserung der Luftqualität, vor allem in städtischen Gebieten und im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen der EWG-Richtlinien über die Verringerung der gasförmigen Schadstoffe von Dieselfahrzeugen, erscheint es besonders zweckmäßig, die Möglichkeit der steuerlichen Anreize zu nutzen, um eine möglichst rasche Verfügbarkeit von Dieseldieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen zu erreichen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Im Sinne der vorliegenden Richtlinie ist Gasöl jedes Erdölzeugnis, das der Definition des KN-Code 27 10 00 61, 27 10 00 65 oder 27 10 00 69 entspricht oder das aufgrund seines Destillationsbereichs unter die Mitteldestillate fällt und zur Verwendung als Brennstoff oder Kraftstoff bestimmt ist und bei dessen Destillation bei 350 °C einschließlich Destillationsverlusten mindestens 85 Raumhundertteile übergehen.
2. Diese Richtlinie gilt nicht für Gasöle, die
 - sich bei Überschreiten einer Grenze zwischen einem dritten Staat und einem Mitgliedstaat in den Kraftstofftanks von Schiffen oder Kraftfahrzeugen befinden,
 - zur Weiterverarbeitung in Raffinerien bestimmt sind.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, damit in der Gemeinschaft nur Dieseldieselkraftstoff in den Verkehr gebracht werden darf, dessen Gehalt an Schwefelverbindungen, ausgedrückt in Schwefel, nachstehend Schwefelgehalt genannt,
 - ab 1. Oktober 1994 0,2 Gewichtshundertteile,
 - ab 1. Oktober 1996 0,05 Gewichtshundertteile
 nicht überschreitet.
2. Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Verfügbarkeit und die gleichmäßige Verteilung von Dieseldieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von höchstens 0,05 Gewichtshun-

derteilen ab dem 1. Oktober 1995 sicherzustellen. Gasöl dieser Qualität stellt von diesem Zeitpunkt an mindestens 25 % der insgesamt in jedem Mitgliedstaat vertriebenen Menge an Dieseldieselkraftstoff dar.

3. Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, damit in der Gemeinschaft nur Heizöl, Gasöl für die Industrie und Bunkergasöl in den Verkehr gebracht werden dürfen, deren Schwefelgehalt
 - ab dem 1. Oktober 1994 0,2 Gewichtshundertteile und
 - ab dem 1. Oktober 1996 0,1 Gewichtshundertteile
 nicht überschreitet.

4. Treten infolge einer plötzlichen Änderung der Versorgung mit Rohöl oder Mineralölerzeugnissen in einem Mitgliedstaat Schwierigkeiten bei der Anwendung des Höchstwertes für den Schwefelgehalt von Gasöl auf, so teilt der Mitgliedstaat dies der Kommission mit. Die Kommission kann dem Mitgliedstaat gestatten, während eines Zeitraums von höchstens sechs Monaten einen höheren Wert anzuwenden. Sie teilt diesen Beschluß dem Rat mit. Jeder Mitgliedstaat kann den Beschluß der Kommission binnen einem Monat an den Rat weiterleiten. Der Rat kann innerhalb von zwei Monaten mit qualifizierter Mehrheit einen anderen Beschluß als die Kommission fassen.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten dürfen ab den in Artikel 2 Abs. 1 und 3 vorgesehenen Zeitpunkten der Anwendung das Inverkehrbringen von Gasölen nicht aus Gründen ihres Schwefelgehalts untersagen, einschränken oder behindern, wenn diese den Erfordernissen dieser Richtlinie entsprechen.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um den Schwefelgehalt der in den Verkehr gebrachten Gasöle durch Stichproben zu kontrollieren.
2. Als Referenzmethode zur Bestimmung des Schwefelgehalts von in den Verkehr gebrachten Gasölen gilt die Methode ISO 8754. Die statistische Auswertung der Ergebnisse der Kontrollen des Schwefelgehalts von den in den Verkehr gebrachten Gasölen ist nach der ISO-Norm 4259 (Ausgabe 1979) vorzunehmen.

Artikel 5

Von dem in Artikel 6 genannten Zeitpunkt an ersetzt diese Richtlinie die Richtlinie 75/716/EWG.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Oktober 1993 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch

einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates
Der Präsident

Impact Assessment Form

The impact of the proposal on business with special reference to small and medium sized enterprises (SMEs)

Title of proposal:

Report and draft proposal from the Commission on the implementation of Directive 87/219/EEC, on the approximation of the laws of the Member States relating to the sulphur content of certain liquid fuels

Reference Number (Répertoire): 397.2

The proposal

1. Taking account of the principle of subsidiarity, why is Community legislation necessary in this area and what are its main aims? Article 6 of Directive 87/219/EEC requires that the Commission should monitor the effects of applying this Directive and submit a report to the Council accompanied by an appropriate proposal with a view to the establishment of a single value for sulphur content. The aim is to come to further reductions of sulphur, particulates and HC/CO emissions from vehicles. The 0.05 % sulphur is especially required to reach the emission standards as mentioned for the 2nd stage of the recent adopted common position by the Council on the Directive for heavy duty diesel engines.

The impact on business

2. Who will be affected by the proposal?

— Which sectors of business?

The oil companies (refineries, distribution service stations) and the SME's (supply, storage marketing).

— Which sizes of business (what is the concentration of small and medium sized firms)?

Several thousands (from big to small).

— Are there particular geographical areas of the Community where these businesses are found?

The refineries and storage/distribution facilities are often found near harbour and railway infrastructure.

3. What will business have to do to comply with the proposal?

The refineries have to install additional installations mainly for the reduction to the level of 0.05 % sulphur level.

Bericht der Abgeordneten Herbert Frankenhauser, Klaus Lennartz und Birgit Homburger

Die Vorlage wurde mit Sammelliste vom 19. September 1991 — Drucksache 12/1174, Nr. 2.24 — zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und zur Mitberatung an den Ausschuß für Wirtschaft und den EG-Ausschuß überwiesen.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat die Vorlage in seiner Sitzung am 16. Oktober 1991, der EG-Ausschuß in seiner Sitzung am 30. Oktober 1991 zur Kenntnis genommen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat die Vorlage in seiner Sitzung am 11. Dezember 1991 beraten. Von den Koalitionsfraktionen wurde darauf hingewiesen, daß die Herabsetzung des Schwefelhöchstgehalts von Dieselöl Voraussetzung für den Einbau von Ruß- und Partikelfiltern in Dieselfahrzeuge sei. Um die Belastung der Bevölkerung mit krebserzeugenden Dieselpartikeln kurzfristig und nachhaltig zu senken, schlage man vor, sich dem Votum des Bundesrates [BR-Drucksache 468/91 (Beschluß)] vom 18. Oktober 1991 anzuschließen und die Bundesregierung aufzufordern, sich für eine frühere Reduzierung des Schwefelhöchstgehalts auf EG-Ebene einzusetzen. Ggf. seien die Voraussetzungen zu schaffen, auch vor einer EG-weiten Regelung national niedrigere Grenzwerte festlegen zu können. Darüber hinaus solle die zweite Stufe der Abgasgrenz-

werte für Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen in die beabsichtigte emissionsbezogene KFZ-Steuer mit einbezogen werden.

Die Fraktion der SPD führte aus, man schließe sich diesen Forderungen an, empfehle aber ergänzend, die Bundesregierung aufzufordern, die Qualitätsanforderungen an Kraftstoffe auch über die Kenngrößen Schwefelgehalt und Cetanzahl hinaus weiter voranzutreiben.

Von der Bundesregierung wurde darauf hingewiesen, daß eine Absenkung des Schwefelhöchstgehaltes von Dieseldieselkraftstoff auf 0,05 Gewichtsprozent zum 1. Januar 1993 illusorisch sei, da es keine Möglichkeit gebe, die Raffinerien bis zu diesem Zeitpunkt umzustellen. Derzeit verhandele man mit der Mineralölwirtschaft, um bis Ende 1994 eine flächendeckende Versorgung mit Dieseldieselkraftstoff mit dem geforderten Schwefelhöchstgehalt auf der Basis einer freiwilligen Vereinbarung sicherzustellen. Bei Scheitern der Verhandlungen wolle man auch steuerliche Anreize geben, um möglichst schnell eine Senkung des Schwefelhöchstgehaltes von Dieseldieselkraftstoff zu erreichen.

Der Ausschuß stimmt einstimmig der vorliegenden Beschlußempfehlung zu.

Bonn, den 14. Februar 1992

Herbert Frankenhauser

Klaus Lennartz

Birgit Homburger

Berichterstatte

Berichterstatte

