Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG [1]

(93/C 201/05)

Der Rat beschloß am 5. Februar 1993, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 a des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am 5. Mai 1993 an. Berichterstatter war Herr Pearson.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 306. Plenartagung (Sitzung vom 26. Mai 1993) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß befürwortet die Änderungsrichtlinie als geeignete Maßnahme zur weiteren Verringerung der durch Kraftfahrzeugemissionen bedingten Umweltbelastung.

1.2. Das Basisregelwerk betreffend die Emissionsgrenzwerte von Kraftfahrzeugen mit bis zu sechs Sitzplätzen und einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 2 500 kg ist die Richtlinie 70/220/EWG vom 20. März 1970 [2]. Durch verschiedene Änderungsrichtlinien zu der Basisrichtlinie — zuletzt durch die Richtlinie 91/441/EWG vom 26. Juni 1991 [3] — wurden die zulässigen Höchstwerte für die CO-, HC-, NO_x- und Partikel-Emissionen immer weiter gesenkt.

1.3. Die Richtlinie 91/441/EWG enthielt für die Kommission die Verpflichtung, vor dem 31. Dezember 1992 auf der Basis der besten Technologien, die nach 1996 verfügbar sein werden, eine erneute Herabsetzung der Grenzwerte vorzuschlagen. Der jetzige Vorschlag genügt dieser Auflage und enthält einen Rahmen für die weitere Herabsetzung der Emissionen, die bis zum Jahre 2000 eingeführt werden soll.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Die Einführung der in der Richtlinie 91/441/EWG verankerten Grenzwerte machte technologische Änderungen im Motorenbau und die Verwendung von Dreiwege-Katalysatoren erforderlich. Durch eine weitere Verfeinerung dieser neuen Techniken steht eine Herabsetzung des Grenzwerts für CO um 20 % und des Grenzwerts für HC und NO_x um 50 % bis 1996 in Aussicht. Bislang galten bei Personenkraftwagen für die Benzinmotoren die gleichen Grenzwerte wie für Dieselmotoren. Die neuen Vorschläge tragen dem Umstand Rechnung, daß dies nicht mehr zeitgemäß ist: Es hat sich als notwendig erwiesen, zwischen den beiden Kraftstoffarten zu differenzieren und darüber hinaus zweierlei Grenzwerte für Fahrzeuge mit Dieselmotoren anzusetzen, je nachdem, ob es sich um Motoren mit Direkteinspritzung oder um Motoren mit indirekter Einspritzung handelt.

2.2. Übereinstimmung der Produktion: Im Interesse einer wirkungsvolleren Durchsetzung der Emissionsgrenzwerte bei der Produktion sehen die neuen Vorschläge die Einführung eines statistischen Probenahmeverfahrens vor. Frühere Richtlinien über Kfz-Emissionsgrenzwerte ließen zwischen den Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung erteilt wurde, und den danach in Serie gefertigten Fahrzeugen eine gewisse Toleranz zu, die zunächst 25 % betrug und dann auf 16 % herabgesetzt wurde; jetzt soll diese Toleranz ganz abgeschafft werden. Dieses neue System kann nach Meinung des Ausschusses funktionieren; durch eine sorgsame Überwachung seiner Anwendung muß aber dafür gesorgt werden, daß das neue System wirklich eine Verbesserung im Vergleich zur bisherigen Methode bedeutet.

2.3. Da als Frist zwischen der verbindlichen Einhaltung der Vorschriften bei neuen Typgenehmigungen und der verbindlichen Einhaltung der Grenzwerte bei sämtlichen Fahrzeugtypen mindestens ein Jahr veranschlagt werden muß, sind der 1. Januar 1996 bzw. der 1. Januar 1997 nach Ansicht des Ausschusses vertretbare Termine für die Umsetzung der Änderungsrichtlinie.

2.4. Das „mittelfristige Ziel": Im Hinblick auf eine erneute Verschärfung der Grenzwerte im Jahr 2000 sind bereits intensive Untersuchungen im Gange. Eine stärkere Entlastung der Umwelt läßt sich nur durch ein vielschichtiges Konzept erreichen, das Maßnahmen auf dem Gebiet der Motor-/Fahrzeugtechnik, der Kraftstoffqualität, der regelmäßigen technischen Überwachung und Wartung der zugelassenen Fahrzeuge sowie der Verdunstungsemissionen umfaßt.

2.4.1. Für alle Fahrzeuge muß gemeinschaftsweit Benzin bzw. Dieselkraftstoff der richtigen Qualität erhältlich sein, und die Abstimmung mit der Erdölindustrie ist hier von entscheidender Bedeutung, damit die vorgegebenen Fristen eingehalten werden können. Anstrengungen zur Förderung des Verbrauchs umweltfreundlicher Kraftstoffe sollten unterstützt werden.

2.4.2. Der Ausschuß empfiehlt, ein gemeinschaftliches Programm im Bereich der Forschung und Entwick-

[1] ABl. Nr. C 56 vom 26. 2. 1993, S. 34.
[2] ABl. Nr. C 112 vom 20. 12. 1973, S. 1.
[3] ABl. Nr. L 242 vom 30. 8. 1991, S. 1.

lung (F+E) über Qualität und Leistungsmerkmale alternativer Kraftstoffe durchzuführen.

2.4.3. Zur Verringerung der abgasbedingten Umweltbelastung sollten die Mitgliedstaaten dem Verkehrsmanagement und der Verkehrslenkung insbesondere im städtischen Raum höhere Priorität einräumen.

3. Die Kommission stellt fest, daß die mit der Einhaltung der vorgeschlagenen neuen Normen verbundenen Kosten „nicht unerheblich" sein werden, was sicherlich zutrifft; zu bezweifeln ist allerdings, ob die Kommission recht hat, wenn sie behauptet, daß diese Kosten durch das Wachstum des Binnenmarktes gesenkt werden. Trotzdem hält der Ausschuß im Interesse einer weiteren Verbesserung der Umweltbedingungen eine solche Kostenbelastung für zumutbar.

4. Die Mitgliedstaaten sollten die in Artikel 3 des Richtlinienvorschlags der Kommission enthaltenen Kriterien für die Gewährung steuerlicher Anreize für Kraftfahrzeuge, die den künftigen Emissionsnormen genügen, prüfen. Außerdem sollten sie auch Anreize für die Erneuerung des Fahrzeugparks ins Auge fassen.

5. Besondere Bemerkungen

5.1. Der Ausschuß macht erneut darauf aufmerksam, wie lässig von vielen Mitgliedstaaten die Einhaltung der vorgegebenen Mindestnormen für die Wartung von Kraftfahrzeugen überwacht wird, insbesondere in bezug auf die Emissionswerte. Er hat die Richtlinie 92/55/EWG betreffend Verkehrstauglichkeitsprüfungen bereits befürwortet und dringt darauf, daß sie in allen Mitgliedstaaten unverzüglich umgesetzt wird.

5.2. Die Entwicklung neuer, emissionsgünstigerer Triebwerke muß nach Ansicht des Ausschusses unbedingt vorangetrieben werden. Der derzeitige Verlaß auf den Dreiwege-Katalysator ist nur als Übergangslösung zu vertreten, da wegen der begrenzten Lebensdauer und der hohen Kosten für den erforderlichen Austausch des Katalysators eine viel strengere Kontrolle notwendig ist. Die sehr verfeinerte Technik der modernsten Einspritzsysteme verlangt ebenfalls eine entsprechende Überwachung, damit durch im Fahrzeug installierte Diagnosesysteme die richtige Feinabstimmung erhalten bleibt.

5.3. Nach Ansicht des Ausschusses sollten die Hersteller unbedingt für jedes neue Fahrzeug routinemäßig detaillierte Angaben über das Emissionsverhalten machen. Dann kann sich der Kaufinteressent ein umfassendes Urteil darüber bilden, welches Fahrzeug als das umweltfreundlichste anzusehen ist.

6. Schlußfolgerung

6.1. Vorausgesetzt, daß die vorgeschlagene Richtlinie wirklich termingerecht in Kraft gesetzt wird, kann sich der Ausschuß mit den vorgeschlagenen Grenzwerten einverstanden erklären:

— Benzinmotoren: CO 2,2 g/km, HC und NO_x 0,5 g/km;

— Dieselmotoren mit indirekter Einspritzung: CO 1,0 g/km, HC und NO_x 0,70 g/km, Partikel 0,08 g/km;

— Dieselmotoren mit Direkteinspritzung: CO 1,0 g/km, HC und NO_x 0,90 g/km, Partikel 0,10 g/km.

Es ist allerdings zu hoffen, daß durch fortgesetzte F+E-Bemühungen noch weitere Verbesserungen bei den Partikelemissionswerten erzielt werden können.

Geschehen zu Brüssel am 26. Mai 1993.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Susanne TIEMANN