

**08.12.03****Empfehlungen  
der Ausschüsse**EU - U - Vk - Wizu **Punkt** ..... der 795. Sitzung des Bundesrates am 19. Dezember 2003

---

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen

KOM(2003) 522 endg.; Ratsdok. 13664/03

**A**

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union und  
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

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

1. Der Bundesrat begrüßt die Zusammenfassung der verschiedenen Richtlinien zur Begrenzung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Kfz-Dieselmotoren und gasbetriebenen Selbstzündungsmotoren für Kraftfahrzeuge. Neben der besseren Lesbarkeit ist dies auch ein Beleg dafür, dass die europäische Abgasgesetzgebung mit der Verabschiedung der Grenzwertstufen bis einschließlich EURO 4 für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie

...

EURO 5 für Nutzfahrzeugmotoren erste entscheidende Fortschritte erreicht hat. Dennoch besteht weiterhin die Notwendigkeit, die Abgasgrenzwerte insbesondere für Dieselmotoren fortzuschreiben.

2. Die in den letzten Jahren durch Maßnahmen an Motoren, das heißt durch Verbesserungen des Verbrennungsverhaltens, bereits erheblich geminderten Partikelemissionen der Dieselmotoren von Pkw und Nutzfahrzeugen reichen nicht aus, um die künftigen Immissionsgrenzwerte, insbesondere den ab dem 1. Januar 2005 zu beachtenden Grenzwert für Partikel PM 10, einhalten zu können. Eine weitergehende Partikelminderung kann durch eine Abgas-Nachbehandlung, das heißt durch Partikelfilter oder vergleichbar wirksame Technik, erreicht werden. Sowohl für Pkw als auch für Nutzfahrzeuge ist die erforderliche Technik verfügbar und einsatzreif.
3. Vor diesem Hintergrund wird die Bundesregierung gebeten, sich auf europäischer Ebene für eine rasche Fortschreibung der Abgasgrenzwerte für dieselebetriebene Pkw und Nutzfahrzeuge einzusetzen. Ziel sollte es sein, die neuen Grenzwerte so anzusetzen, dass sie insbesondere zu einer deutlichen Senkung der Partikelemissionen führen, wie sie mit einem Partikelfilter oder Techniken, die zu einer vergleichbaren Emissionsminderung beitragen, erreicht werden können.
4. Neben der Begrenzung der Partikelmasse ist auch eine Begrenzung der Partikelanzahl anzustreben. Daher wird die Bundesregierung gebeten zu prüfen, ob zur Begrenzung der besonders gesundheitsrelevanten Kleinstpartikel die Festlegung eines zusätzlichen Grenzwerts für die Partikelanzahl erforderlich ist und sich gegebenenfalls auf europäischer Ebene hierfür einzusetzen.
5. Ferner bittet der Bundesrat die Bundesregierung, zeitgleich mit der Festsetzung neuer Abgasgrenzwerte die im Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 festgelegten Steuersätze so fortzuschreiben, dass möglichst frühzeitig vor In-Kraft-Treten der neuen Grenzwerte ein hinreichender, aufkommensneutraler ökonomischer Anreiz für den freiwilligen Erwerb von Dieselfahrzeugen, die die neuen Grenzwerte erfüllen, geschaffen wird. Entsprechende steuerliche Anreize sollten auch für die Nachrüstung von schon im Verkehr befindlichen Fahrzeugen geschaffen werden.

**B**

6. Der Verkehrsausschuss und  
der Wirtschaftsausschuss  
empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG  
Kenntnis zu nehmen.