

05.05.04**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - AS - G - U - Wizu **Punkt** der 799. Sitzung des Bundesrates am 14. Mai 2004

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates für Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung bestimmter polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe in Weichmacherölen und Reifen

(Siebenundzwanzigste Änderung der Richtlinie 76/769/EWG des Rates)

KOM(2004) 98 endg.; Ratsdok. 7190/04

A

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, dass mit dem vorliegenden Richtlinienvorschlag zur Änderung der Richtlinie 76/769/EWG das Inverkehrbringen und die Verwendung bestimmter polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAK) in Weichmacherölen und Reifen beschränkt werden soll. Dieser Vorschlag kommt einem hohen Schutzniveau für die menschliche Gesundheit und die Umwelt sowie der Harmonisierung des Binnenmarkts zugute.

...

- EU
U
Wi
2. Allerdings sieht der Bundesrat bei den vorgeschlagenen Regelungen Nachbesserungs- bzw. Klarstellungsbedarf. Er bittet daher die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen auf EU-Ebene folgende Aspekte zu berücksichtigen und auf eine entsprechende Überarbeitung der Regelungen hinzuwirken:
- EU
U
Wi
3. Mit den vorgeschlagenen Regelungen soll ab dem 1. Januar 2009 - bei Rennfahrzeugen ab dem 1. Januar 2012 - das Inverkehrbringen von Reifen verboten werden, wenn sie Weichmacheröle enthalten, die bestimmte Grenzwerte an PAK überschreiten. Damit dürfen ab diesem Zeitpunkt auch Reifen, die bereits vor dem In-Kraft-Treten der Verbotsvorschrift erstmalig in den Verkehr gebracht wurden, jedoch nicht den Anforderungen der Richtlinie genügen, nicht erneut in den Verkehr gebracht werden. Dies würde z. B. dazu führen, dass Gebrauchtfahrzeuge vor der Veräußerung mit neuen Reifen, die den Bestimmungen der Richtlinie entsprechen, ausgerüstet werden müssen. Es sollte daher eine entsprechende Ausnahmeregelung aufgenommen werden.
- EU
U
Wi
4. Zudem bittet der Bundesrat zu prüfen, ob eine Regelung in die Richtlinie aufgenommen werden sollte, nach der Reifen, die vor dem In-Kraft-Treten der Verbotsvorschriften hergestellt wurden und nicht den Bestimmungen der Richtlinie genügen, außer vom Hersteller noch in den Verkehr gebracht werden dürfen. Derartige Übergangsregelungen gibt es auch in anderen Rechtsbereichen, wie z. B. im Chemikalienrecht für FCKW-haltige Kälteanlagen.
- EU
U
5. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen darauf hinzuwirken, dass im Sinne einer vollzugsfreundlichen Regelung nicht nur Grenzwerte für PAK in Weichmacherölen, sondern auch für PAK in Reifen festgelegt werden. Vollzugsbehörden hätten sonst erhebliche Probleme, von dem feststellbaren PAK-Gehalt eines Reifens auf den (kaum feststellbaren) PAK-Gehalt des zuvor eingesetzten Weichmacheröls zu schließen.
- Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die PAK nicht nur aus den Weichmacherölen, sondern auch aus dem verwendeten Ruß freigesetzt werden. Für runderneuerte Reifen müssen spezielle Regelungen gefunden werden.

- EU
U
6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Beratungen zu prüfen, ob auch für Flugzeugreifen Alternativen zur Verringerung des Reifenabriebs vorhanden sind.
- EU
U
Wi
7. Darüber hinaus weist der Bundesrat darauf hin, dass für die Anwendung der Richtlinie harmonisierte Prüfmethode zur Bestimmung des PAK-Gehalts in Weichmacherölen und Reifen erforderlich sind. Er bittet daher die Bundesregierung mit Nachdruck darauf hinzuwirken, dass entsprechende Prüfmethode rechtzeitig - spätestens bei In-Kraft-Treten der Verbotsnormen - bekannt gegeben werden.
- EU
Wi
8. Zudem gibt der Bundesrat zu bedenken, dass die Umstellung der Reifenproduktion auf andere Weichmacheröle umfangreiche Investitionen auch in der zuzuliefernden Industrie sowie sorgfältige und eingehende Forschungen und Erprobungen in der Reifenindustrie erfordert. Insbesondere die hohen Anforderungen an die Hochgeschwindigkeitsfestigkeit und den Nassgriff erschweren eine kurzfristige Umstellung. Diese Merkmale beeinflussen wesentlich das Bremsverhalten und damit die Straßenverkehrssicherheit. Diese Arbeiten erfordern auch wegen des langen Vorlaufs im Bereich der Erstausrüstung eine Verschiebung des In-Kraft-Tretens der Richtlinie um ein Jahr auf den 1. Januar 2010.

B

9. Der Ausschuss für Arbeit und Sozialpolitik und der Gesundheitsausschuss empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.