

JOSEF PRÖLL  
Bundesminister

XXII. GP-NR

3073/AB

2005-08-05

lebensministerium.at

zu 3103/J

An den  
Herrn Präsidenten  
des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol

Zl. LE.4.2.4/0036-I 3/2005

Parlament  
1017 Wien

Wien, am 29. JULI 2005

Gegenstand: Schriftl.parl.Anfr.d.Abg.z.NR Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen vom 8. Juni 2005, Nr. 3103/J, betreffend bisher fehlende Konsequenzen aus neuen Erkenntnissen zur Verursachung gesundheits- und umweltschädlicher Schadstoff-Emissionen insbesondere aus dem Verkehrssektor

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen vom 8. Juni 2005, Nr. 3103/J, betreffend bisher fehlende Konsequenzen aus neuen Erkenntnissen zur Verursachung gesundheits- und umweltschädlicher Schadstoff-Emissionen insbesondere aus dem Verkehrssektor, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu den Fragen 1 bis 7:

Diese Fragen betreffen den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Ich darf daher auf dessen Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 3102/J verweisen.

Zu den Fragen 2 und 3 möchte ich ergänzend anmerken, dass ich aufbauend auf diesen Aktivitäten im Zusammenwirken mit den Umweltreferenten der Länder zudem den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie um weitere Schritte in diesem Sinne ersucht habe, um insbesondere in der Straßenverkehrsordnung bzw. im Kraftfahrzeuggesetz ein geeignetes Grenzwertensemble zu schaffen, mit dem Kraftfahrzeuge mit hohen spezifischen Emissionen



identifiziert und aus dem Verkehr genommen werden können und gegebenenfalls auf die Schaffung erforderlicher Rahmenbedingungen auf EU-Ebene hinzuwirken.

Zu Frage 8:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Abgasgrenzwerte (EURO Standards) für Kraftfahrzeuge in der EU seitens der EK durch EU-Richtlinien festgelegt werden. Auf nationaler Ebene werden diese EU-Richtlinien für jene Transportmittel, die als Kraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen sind, über das Kraftfahrgesetz (KFG) und die entsprechende Durchführungsverordnung (KDV) umgesetzt. Abgasemissionsvorschriften für mobile Maschinen und Geräte, die nicht als Kraftfahrzeuge zugelassen sind, werden über die Verordnung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (MOT-VO vom 25.5.2005), sowie Sportboote ebenfalls durch das BMWA auf dem Verordnungswege umgesetzt.

Die aktuellen Bestimmungen hinsichtlich der Schadstoffgrenzwerte für Kraftfahrzeuge sind in der 49. KDV-Novelle, BGBl. Teil II, Nr. 129/2004, § 1d, Anlage 1, Tabelle I, II und III enthalten.

Folgende Maßnahmen sind bereits in Kraft gesetzt:

Zu Frage 8a) und b) – Schwere Nutzfahrzeuge (SNF) und Busse:

Ab 1.10.2005 müssen alle neuen SNF, die auf europäischer Ebene festgelegten EURO 4 Abgasgrenzwerte (Absenkung um 80% von 0,10 auf 0,02 g Partikel/kWh gegenüber EURO 3) erfüllen. Mit der Inkraftsetzung von EURO 4 werden auch die Grenzwerte für Stickoxide (NOx) und Kohlenwasserstoffe (HC) weiter herabgesetzt; für NOx von 5,0g/kWh in EURO 3 auf 3,5g/kWh in EURO 4 und für HC von 0,66g/kWh in EURO 3 auf 0,46g/kWh in EURO 4. Mit der Stufe EURO 5 im Jahr 2008 wird der NOx Abgasgrenzwert für SNF auf 2,0 g/kWh weiter verschärft.

Diese drastische Verschärfung der Partikelgrenzwerte und stufenweise Absenkung der NOx-Grenzwerte für SNF wurden durch die erfolgreichen Verhandlungen des Umweltressorts wäh-

rend der ersten österreichischen EU-Präsidentschaft erreicht und werden mittelfristig eine deutliche Reduktion der Partikelemissionen und NOx-Emissionen aus dem Schwerverkehr bringen.

Zu 8c) – PKW und leichte Nutzfahrzeuge:

Die nächste Abgasstufe – EURO 4 Grenzwerte für Dieselfahrzeuge (Partikelgrenzwert von 0,025g/km (vorher 0,050g/km), für Stickoxide 0,25g/km (vorher 0,50g/km) und Summe Stickoxide und Kohlenwasserstoffe 0,30g/km (vorher 0,56g/km)), für Benzinfahrzeuge (Stickoxidgrenzwert 0,08g/km (vorher 0,15g/km) und Kohlenwasserstoffe 0,10g/km (vorher 0,20g/km)) – ist bereits mit 1.1. 2005 in Kraft getreten. Die Einhaltung des Partikelgrenzwertes ist ohne Filter oder andere Partikelreinigung möglich. Gegenüber EURO 3 sind die zulässigen Partikelemissionsgrenzwerte für Dieselfahrzeuge um 50% verringert. Die Grenzwerte für Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen sind bei Benzinfahrzeugen um 2/3 tiefer als diejenigen bei Dieselfahrzeugen.

Zu 8d) – Motorfahräder, Motorräder und Motordreiräder:

Eine weitere Absenkung der Abgasgrenzwerte für Kohlenmonoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen gegenüber den früher geltenden Grenzwerten (Richtlinie 97/24/EG Anhang I und II) ist seit 1. April 2003 in Kraft.

Zu 8e) – mobile Maschinen und Geräte:

Mit der Richtlinie 97/68/EG wurden erstmals Grenzwerte für mobile Maschinen und Geräte (Off Road Motoren) eingeführt, die letzte Änderung durch die Richtlinie 2004/26/EG ist voriges Jahr abgeschlossen worden und legt Grenzwerte in mehreren Stufen (abhängig von der Geräteklasse) bis zum Jahr 2014 fest.

Diese Richtlinie wird vom BMVIT (alle zum Verkehr zugelassenen mobilen Maschinen und Geräte, laut KDV auf Basis des KFG) und dem BMWA (alle anderen mobilen Maschinen und Geräte und Motoren in Binnenschiffen und Lokomotiven bzw. Triebwagen in der MOT-V auf Basis der GewO) umgesetzt.

Zu 8f) – land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen:

Laut BMVIT wird die Richtlinie 2005/13/EG aus heutiger Sicht, entsprechend den Bestimmungen in der Richtlinie, mit der nächsten KDV-Novelle bis 31.12.2005 umgesetzt werden.

Zu 8g) – sonstige Emittenten:

Hiezu zählen die Bereiche Binnenschifffahrt, Sportboote sowie Luftfahrt. Diesbezüglich verweise ich auf die Antwort der gleichlautenden Frage durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zu Frage 9:

Eine Weiterentwicklung der einschlägigen Emissionsrichtlinien bzw. eine Verschärfung der Schadstoffgrenzwerte wird von Österreich – federführend von meinem Ressort – in der EU laufend betrieben.

In Österreich wurden bereits frühzeitig und ambitionierter als in der EU Maßnahmen gesetzt, um die kraftstoffseitige Voraussetzung für den Einsatz von Partikelfiltern durch die Einführung von schwefelfreiem Kraftstoff zu ermöglichen.

Durch die freiwillige Vereinbarung mit der OMV konnte die Vorziehung der Einführung von schwefelfreien Kraftstoffen bereits ab 1.1.2004 erreicht werden. Durch die parallel in der Mineralölsteuer geschaffene steuerliche Begünstigung konnte bereits ein Marktanteil von 80% erzielt werden. Auch rechtlich sind die Rahmenbedingungen durch eine entsprechende Novelle der Kraftstoff-Verordnung seit 11. Mai 2004 geschaffen, welche ab 2009 einen maximalen Schwefelgehalt von 10 mg/kg entsprechend der EU-Richtlinie verbindlich vorschreibt.

Zu 9a und b) – SNF und Busse:

Eine weitere Verschärfung der Abgasgrenzwerte für die NOx-Emissionen von 2,0g/kWh mit EURO 5 im Jahr 2008 auf 1,0g/kWh wurde von mir im EU-Umweltministerrat bereits mehrmals als dringlich gefordert.

Zu 9c) – PKW und leichte Nutzfahrzeuge:

Ich habe mich ganz besonders im EU-Umweltministerrat auch für eine rasche Verschärfung der Abgasstandards für PKW und leichte Nutzfahrzeuge (Einführung von EURO 5) um mindestens 80% auf einen Partikelgrenzwert von höchstens 0,005 g/km, welcher aus heutiger Sicht nur mittels Abgasreinigungstechnologien wie Partikelfiltern erreicht werden kann, eingesetzt. Dabei wäre eine rasche und möglichst gleichzeitige Reduktion der Partikel und Stickoxidgrenzwerte bei Diesel-PKW und leichten Nutzfahrzeugen durch ein rasches Inkrafttreten von EURO 5 möglichst bereits im Jahr 2008/2009 wichtig.

Die Europäische Kommission hat einen Vorschlag für eine Verschärfung der Grenzwerte für Ende 2005 angekündigt. Die Verhandlung zu dieser neuen Abgasstufe EURO 5 soll bei zeitgerechter Vorlage durch die EK während der österreichischen EU-Präsidentschaft 2006 erfolgen.

Als Übergangsregelung – bis die in Ausarbeitung befindlichen EURO 5 Abgasgrenzwerte in Kraft treten – werden finanzielle Anreize zur Einführung von Partikelfiltern in Diesel-PKW gesetzt.

Mein Ressort hat im Zusammenwirken mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) seit 1.7.2005 durch Änderung des Normverbrauchsabgabegesetzes (NoVAG) einen Steuerbonus für Partikelfilter im Rahmen der Normverbrauchsabgabe (NoVA) geschaffen, um die Markteinführung und Marktdurchdringung des Diesel-PKW mit wirksamen Partikelreinigungstechniken zu beschleunigen:

- Für neu zugelassene Diesel-PKW über 80kW mit einer Partikelemission von höchstens 0,005g/km wird vom 1.7.2005 bis 30.6.2007 vom errechneten NoVA-Betrag € 300,- als Bonus in Abzug gebracht.
- Für neu zugelassene Diesel-PKW über 80kW mit einer Partikelemission über 0,005g/km wird ab 1.7.2005 vom errechneten NoVA-Betrag 0,75% der Bemessungsgrundlage, aber nicht mehr als € 150,-, für Neuzulassungen ab dem 1. Juli 2006 1,5% der Bemessungsgrundlage aber nicht mehr als € 150,- hinzugeschlagen.

Für Diesel-PKW bis 80kW gelten die entsprechenden Regelungen um ein halbes Jahr versetzt ab 1.1.2006.

Mit dieser Regelung ist Österreich gemeinsam mit den Niederlanden europäischer Vorreiter bei der Forcierung von Partikelreinigungstechnologien bei PKW.

Parallel dazu haben mehrere Bundesländer wie Oberösterreich, Salzburg und Steiermark regionale Fördermodelle für die Nachrüstung von alten Diesel-PKW mit Partikelkatalysatoren geschaffen. Gleichzeitig hat mein Ressort eine Bewusstseinsbildungs- und Informationsoffensive für die Motivation von KonsumentInnen zur Wahl umweltfreundlicher Modelle beim Autokauf gestartet.

Auf der vom BMLFUW gemeinsam mit dem Bundesgremium Fahrzeughandel der Wirtschaftskammer Österreich und den Automobilimporteuren geschaffenen Homepage [www.autoverbrauch.at](http://www.autoverbrauch.at) sind die Verbrauchswerte, CO<sub>2</sub> Emissionsdaten, Emissionsklassen und alle verfügbare Diesel-PKW mit Partikelfilter online aktuell für alle erhältlichen neuen PKW abrufbar.

Zu 9d) – Motorfahräder, Motorräder und Motordreiräder:

Eine weitere Verschärfung der Abgasgrenzwerte für Kohlenmonoxid auf 2,0g/km, für Kohlenwasserstoffe auf 0,3g/km ( $\geq 150\text{ccm}$ ) bzw. 0,8g/km ( $< 150\text{ccm}$ ) und für Stickoxide auf 0,15g/km, d.h. um mehr als 50% (Richtlinie 2003/77/EG Kapitel V, Anhang II) wurde bereits 2003 beschlossen und wird ab 1. Jänner 2006 in Kraft treten.

Zu 9e) – mobile Maschinen und Geräte:

Die Nachrüstung von Dieselpartikelfiltern in Baumaschinen stellt einen Schwerpunkt des Förderpakets zur Feinstaubreduktion dar (Gesamtdotation von Industrieanlagen und Baumaschinen zusammen etwa € 7,5 Mio in den Jahren 2005 und 2006).

Zu 9f) – land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen:

Hiezu verweise ich auf meine Beantwortung der Frage 8f).

Zu 9g) – sonstige Emittenten:

Eine Novelle der Schiffstechnikverordnung zur Übernahme der entsprechenden Vorschriften in die Voraussetzungen zur Erteilung einer Schiffszulassung ist in Vorbereitung. Damit soll auch der eher theoretische Fall, dass in einen Schiffsneubau ein gebrauchter Motor eingebaut wird, ausgeschlossen werden.

Regelungen für Emissionen im Bereich der Luftfahrt sind im Anhang 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicago Convention, 1944) geregelt. Die Vorgaben dieses Anhanges sind weltweit gültig. Änderungen zu diesen Regelungen werden von den Gremien der International Civil Aviation Organisation (ICAO) beschlossen. Österreich und die EU, die in diesen Gremien vertreten sind, setzen sich im Rahmen der europäischen Koordination unter der Ägide der ECAC für eine Verschärfung der NOx- Abgasgrenzwerte ein.

Zu Frage 10:

Der Verkehrssektor hatte im Jahr 2003 einen Anteil von 27% am Gesamtenergieverbrauch in Österreich; rund 97% davon werden vom Straßenverkehr verursacht (wobei 64% durch PKW und 28% durch LKW verursacht werden).

Der energetische Endverbrauch des Verkehrssektors hat in der Periode 1995 bis 2003 um 67% (bzgl. des in Österreich verkauften Kraftstoffs) zugenommen, wobei der Straßenverkehr allein um 70% zugenommen hat (der Anteil der PKW um 55% - bei benzinbetriebenen Fahrzeugen um 32% und bei dieselbetriebenen Fahrzeugen um 145%). Der Gesamtenergieverbrauch bei schweren Nutzfahrzeugen hat im gleichen Zeitraum um 147% zugenommen.

Neben den ständig steigenden Fahrleistungen ist der starke Anstieg u.a. auf den seit Ende der 90-er Jahre zunehmenden „Tanktourismus“ zurückzuführen: Basis der Berechnungen ist der in Österreich verkaufte Kraftstoff, der von Ausländern im Inland (Österreich) getankt, aber im Ausland „verfahren“ wird. Im Jahr 2003 waren rund 28% des gesamten Treibstoffabsatzes in Österreich diesem „Tanktourismus“ zuzurechnen; dabei sind PKW zu einem Drittel und LKW zu zwei Dritteln beteiligt. Der „Tanktourismus“ hat damit einen Anteil von 21% am gesamten Verbrauch von Ottokraftstoff und von 31% des Verbrauchs an Dieselkraftstoff in Österreich.

Auch ohne Berücksichtigung des in Österreich von Ausländern getankten und im Ausland verbrauchten Kraftstoffs war eine Zunahme des Energieverbrauchs des inländischen Straßenverkehrs um rund 7% von 1995 bis 2003 festzustellen (beim inländischen LKW-Verkehr um rund 20%, bei den leichten Nutzfahrzeugen um 9% und den inländischen PKW um rund 4%).

Die Land- und Forstwirtschaft (mobile und stationäre Quellen) tragen zum Gesamtenergieverbrauch lediglich rund 3% bei. Von 1995 bis 2003 hat dieser um 17% zugenommen (nur mobile Quellen: +16%; nur stationäre Quellen: + 20%).

Zu Frage 11:

Im Rahmen der Vorbereitung der Feinstaubstrategie werden derzeit von meinem Ressort verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung von Ammoniak-Emissionen an der Quelle (ergänzt durch gute Praktiken bei der Düngung und Bilanzierung) untersucht.

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, consisting of several large, stylized loops and a long vertical stroke on the left side.