

Bundesamt für Umwelt
Abteilung Luftreinhaltung und NIS
3003 Bern

14. Februar 2008

Anhörung: Änderung der Luftreinhalte-Verordnung im Bereich Baustellen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Anhörung zur Änderung der LRV im Bereich Baustellen. Die vorgeschlagene Verordnungsänderung weist unseres Erachtens bedeutende Mängel auf, die wir in den folgenden Punkten darlegen:

Der Revisionsentwurf geht mit der Statuierung einer faktischen Partikelfilterpflicht und eines speziellen Grenzwerts für NO₂ weit über die Regelung in der EU hinaus. Er verkennt insbesondere den Umstand, dass die Industrie in den nächsten Jahren neue, umweltfreundlichere Motoren mit massiv reduziertem Schadstoffausstoss entwickeln wird. Das Russpartikelproblem wird dadurch in absehbarer Zeit gelöst. Wie Sie der Stellungnahme von EUROMOT vom 6.2.2008 (vgl. Beilage) entnehmen können, sind die Standards der Nonroad Mobile Machinery NRMM der EU, der USA und Japans weltweit harmonisiert. Entsprechend sind ab 2011 mit EU Stage IIIB und US Tier 4 bereits signifikante Reduktionen von Feinstaub und NO_x zu erwarten, die ab 2014 mit den EU Stage IV und US Tier 4 noch weiter zurückgehen werden. Da sämtliche internationalen Entwicklungsanstrengungen auf die NRMM Standards ausgerichtet sind, erachtet EUROMOT eine Neuausrichtung auf eine schweizerische Sonderlösung als technisch und wirtschaftlich unmöglich.

Auch die internationale Engine Manufacturers Association EMA meldet nach Analyse des Entwurfs erhebliche Bedenken an (vgl. Stellungnahme EMA vom 2.2.2008 in der Beilage). Die Industrie erachtet diese nicht im Einklang mit den neuen EU-Richtlinien stehenden Vorschriften als Handelshemmnis. Zudem ist der vorgesehene Termin für die Inkraftsetzung der neuen Vorgaben vom 1.5.2008 weder entwicklungstechnisch noch in Hinsicht auf den reinen Konformitätsnachweis sinnvoll. Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die signifikante Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs von 3% bis 10% bei Einsatz von Partikelfiltern. Die derzeitigen Arbeiten der Industrie zielen auf eine Vermeidung zusätzlichen Energieverbrauchs und damit auch auf eine Verminderung der CO₂-Emissionen. EMA beurteilt den LRV-Revisionsentwurf als „unsinnige Sonderlösung, um gegenüber der EU schärfere Abgasanforderungen einzuführen.“ Diese würde die schweizerische Wirtschaft im globalen und europäischen Wettbewerb erheblich benachteiligen.

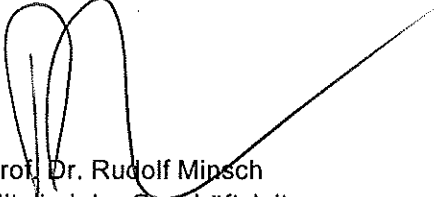
Verschiedene rechtliche Gründe sprechen gegen den Revisionsentwurf (vgl. Gutachten Homburger vom 28.1.2008 in der Beilage). Der Revisionsentwurf missachtet den klaren Willen der Eidgenössischen Räte, weil er einerseits nebst den Grenzwerten des EG-Rechts zusätzliche Grenzwerte und Vorschriften einführt, die unter anderem zu einer faktischen Partikelfilterpflicht führen, und weil er andererseits darauf verzichtet, die Grenzwerte des EG-Rechts mit zeitlicher Verschiebung einzuführen. Die eidgenössischen Räte haben mit der Annahme zweier Motionen von Ständerat Jenni aus den Jahren 2005 und 2007 klar festgehalten, dass die schweizerischen Luftreinhaltevorschriften für Dieselmotoren in Übereinstimmung mit der EU stehen müssen.

Aus rechtlicher Perspektive steht der Revisionsentwurf zudem in Widerspruch zum übergeordneten Recht, nämlich zum Umweltschutzgesetz USG, zum Bundesgesetz über die technischen Handelshemmnisse THG, zum WTO-Übereinkommen über technische Handelshemmnisse (TBT-Abkommen) und zur Bundesverfassung BV. Das zur Beurteilung der Revision erstellte Rechtsgutachten von Cottier/Schneller hat sich ausschließlich mit Fragen des Aussenwirtschafts- und Wirtschaftsvölkerrechts, nicht jedoch mit Fragen des Verfassungs- und Umweltschutzrechts befasst. Widersprüche zum übergeordneten Recht bestehen jedoch wie folgt:

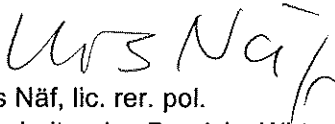
- Gemäss USG beziehen sich Emissionsbegrenzungen auf Anlagen. Im Revisionsentwurf werden dagegen Grenzwerte für einzelne Maschinen festgelegt, was mit dem USG nicht vereinbar ist.
- Grenzwerte haben sich am Stand der Technik zu orientieren und müssen wirtschaftlich tragbar sein, was nicht zutrifft. Per Saldo führen die vorgeschlagenen Werte auch nicht zu einer Verbesserung der Luftqualität.
- Unvereinbarkeit mit dem THG und dem TBT-Übereinkommen, da es ein technisches Handelshemmnis darstellt, nicht auf öffentlichem Interesse beruht, eine willkürliche Diskriminierung von Baumaschinen gegenüber anderen dieselbetriebenen Fahrzeugen darstellt und zu einer Handelsbeschränkung durch Benachteiligung ausländischer Unternehmen bei schweizerischen Submissionsverfahren führt.
- Verstoss gegen das Gleichbehandlungsgebot von Art. 8 BV und Einschränkung der Wirtschaftsfreiheit nach Art. 27 BV, die mangels öffentlichen Interesses und Verhältnismässigkeit nicht gerechtfertigt werden kann.

Die Revision der LRV gemäss Revisionsentwurf des BAFU vom 27. November 2007 ist rechtlich nicht zulässig und vermag auch aus technischen und ökonomischen Überlegungen nicht zu überzeugen. Wir erachten eine grundlegende Überarbeitung der Vorlage als zwingend erforderlich.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Prof. Dr. Rudolf Minsch
Mitglied der Geschäftsleitung



Urs Näf, lic. rer. pol.
Stv. Leiter des Bereichs Wirtschaftspolitik,
Bildung, Energie

Beilagen:
Gutachten Homburger
Stellungnahmen EUROMOT und Engine Manufacturers Association