

Beschluss**des Bundesrates**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, über den Zugang zu Reparaturinformation für Kraftfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinien 72/306/EWG und/...../EG**KOM(2005) 683 endg.; Ratsdok. 5163/06**

Der Bundesrat hat in seiner 820. Sitzung am 10. März 2006 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt die von der Kommission vorgeschlagene Weiterentwicklung des Abgas-Emissionsstandards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in der vorgeschlagenen Euro-5-Norm.
2. Der Bundesrat stellt fest, dass in der Vergangenheit die Festlegung anspruchsvoller Emissionsstandards im Rahmen von EU-Richtlinien und -Verordnungen einen großen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität sowohl in Städten als auch hinsichtlich der großräumigen Luftbelastung geleistet und sich dieses Instrument der Ordnungspolitik als sehr wirksam erwiesen hat.
3. Der Bundesrat stellt fest, dass der von der Kommission vorgeschlagene Grenzwert für Partikelemissionen bei Dieselfahrzeugen eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität in Ballungsräumen darstellt.
4. Der Bundesrat begrüßt die Verschärfung der Emissionsstandards für die Partikelmasse aus Dieselmotoren, die zu einer Reduzierung der Emission um 80% führt und die Einführung geschlossener Filtersysteme erforderlich macht, die auch geeignet sind, die als besonders gesundheitlich schädlich geltenden ultra-

feinen Partikel zurückzuhalten.

5. Der Bundesrat stellt fest, dass die EU mit der vorgelegten Verordnung die ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zur Erreichung der Ziele der europäischen Vorschriften zur Luftreinhaltung nicht im erforderlichen sowie technisch und wirtschaftlich möglichen Maße genutzt hat.
6. Die Werte für die NO_x-Emissionen der Benzinmotoren sollen nicht weiter reduziert, d. h. die Euro-4-Werte beibehalten werden. Das anerkennt niedrige Emissionsniveau der Euro-4-Benzinmotoren ist nur noch durch erheblichen Aufwand zu reduzieren, der in keinem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen steht. Tatsächlich führt eine weitere NO_x-Reduktion zu einem Anstieg des Benzinverbrauchs und zu höheren CO₂-Emissionen.
7. Der Bundesrat spricht sich für den Fall, dass im Zuge der Verhandlungen keine schärferen Emissionsgrenzwerte für Stickoxide aus Dieselmotoren im Rahmen von Euro 5 festgelegt werden, dafür aus, dass die in Ziffer 9 genannten Grenzwerte für eine nächste Stufe (Euro 6) schon in der jetzt vorgeschlagenen Verordnung für eine zeitnahe Einführung festgelegt werden.
8. Die deutsche Automobilindustrie entwickelt derzeit hochwertige NO_x-Abgasnachbehandlungssysteme, die strengste Stickoxidgrenzwerte erreichen, ohne die Vorteile des Dieselmotors beim Verbrauch, bei den Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxidemissionen aufgeben zu müssen. Insofern dient eine europaweite, langfristig angekündigte Festschreibung anspruchsvoller Stickstoffoxid-Emissionsgrenzwerte sowohl den Anforderungen der EU-Luftqualitätsrichtlinie als auch den europäischen Klimaschutzzielen. Gleichzeitig erhält die Automobilindustrie ausreichende Planungssicherheit.
9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, dass der beabsichtigte Umgang mit den Ergebnissen des Forschungsprogramms der UN/ECE zur Partikelmessung im Verordnungsvorschlag ergebnisoffen formuliert wird. Weiterhin wird gebeten, sich dafür einzusetzen, dass Entscheidungen über die eventuelle Einführung eines Grenzwerts für die Partikelzahl und neuer Messverfahren für die Partikelemissionen nicht dem Ausschussverfahren überwiesen, sondern ggf. durch Änderung der Verordnung geregelt werden. Derartige Festlegungen lassen erhebliche Rückwirkungen auf die Verpflichtung der Länder zur Luft-

qualitätsüberwachung befürchten. Insbesondere könnten Intensität und Überwachungsparameter der Messungen und damit die unmittelbare Zuständigkeit der Länder berührt sein.

10. Die Ausweitung der geforderten Garantiezeit für die Funktionsfähigkeit der technischen Einrichtungen zur Begrenzung der Emissionen auf 160 000 km Fahrzeuglaufleistung sollte gestrichen werden. Sie stellt faktisch eine Verschärfung der Emissionsgrenzwerte dar.

Zu Artikel 6 und 7

11. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag des Europäischen Parlaments und des Rates für eine Verordnung über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, über den Zugang zu Reparaturinformation für Kraftfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinien 72/306/EWG und/..... EG als wichtigen Beitrag zum Funktionieren des Binnenmarktes und zum Schutze der Umwelt.

Im Hinblick auf die hohe Bedeutung der regelmäßigen technischen Überwachung für die Verkehrssicherheit hält es der Bundesrat für erforderlich, dass die Hersteller von Fahrzeugen und sicherheitsrelevanten Fahrzeugteilen verpflichtet werden, ihre Produktinformationen vollständig und kostenfrei zur Verfügung stellen. Die regelmäßige technische Überwachung komplexer sicherheitsrelevanter Bauteile ist ohne diese Informationen nicht möglich.

Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die unter diese Verordnung fallenden Reparaturinformationen alle Informationen umfassen, die bei der Durchführung der regelmäßigen technischen Überwachung benötigt werden, und dass die Bereitstellung kostenlos erfolgt.

Zu Artikel 18

12. Die vorgeschlagene Vorlaufzeit von 18 Monaten ab dem In-Kraft-Treten der Verordnung sollte verlängert werden. Sie ist für die Industrie nicht ausreichend, um die neuen Technologien in Serienproduktion zu bringen. Mindestens drei Jahre sollten hier als minimaler Zeitraum veranschlagt werden. Selbst dann wäre seit der Einführung der Euro-4-Norm am 1. Januar 2005 nicht einmal ein vollständiger Fahrzeugproduktzyklus abgeschlossen.