

27.02.06**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - Fz - U - Vk - Wizu **Punkt** der 820. Sitzung des Bundesrates am 10. März 2006

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

A

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U),
der Verkehrsausschuss (Vk) und
der Wirtschaftsausschuss (Wi)

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

- U 1. Der Bundesrat begrüßt die von der Kommission vorgeschlagene Weiterentwicklung des Abgas-Emissionsstandards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in der vorgeschlagenen Euro-5-Norm.

...

- U 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.
- U 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.
- U 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 ultrafeinen Partikel zurückzuhalten.
- U 5. Der Bundesrat stellt jedoch fest, dass die vorgeschlagene Reduzierung der Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen um nur 20 % nicht den Erfordernissen der Luftreinhaltung entspricht. Im Jahr 2010 sind die NO₂-Grenzwerte der europäischen Luftqualitätsrichtlinie rechtsverbindlich einzuhalten. Dies wird nicht gelingen, wenn nicht die Stickoxidemissionen, die bis zu 80 % der NO₂-Belastung der Luft verursachen, drastisch reduziert werden. Auch die Einhaltung der Emissionshöchstgrenzen für Stickoxide im Rahmen der europäischen NEC-Richtlinie 2001/81/EG ist in Deutschland ohne stärkere Emissionsminderungen beim Kraftfahrzeugverkehr als wichtigstem Emittenten gefährdet.
- U 6. Der Bundesrat stellt zudem fest, dass die vorgeschlagenen Stickoxidgrenzwerte im Jahr 2010 hinter dem Stand der Technik zurückbleiben werden, weil es schon heute Serienfahrzeuge gibt, die den in 5 Jahren vorgesehenen Grenzwert einhalten. Diese Grenzwerte liegen zudem über den schon heute in Japan (150 mg/km für Pkw) und den USA (43 mg/km für Pkw) geltenden Grenzwerten. Sie tragen damit nicht zur Erreichung des Ziels der Lissabon-Strategie bei, die EU bis zum Jahr 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten Wirtschafts-

raum der Welt, besonders im Vergleich zu den USA und Japan, zu machen. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, dafür Sorge zu tragen, dass es nicht wieder - wie im Fall der Einführung des Katalysators bei Benzinmotoren - dazu kommt, dass Fahrzeuge für den europäischen Markt erheblich höhere Schadstoffemissionen aufweisen als die gleichen Fahrzeuge des gleichen Typs, die für den Export, z. B. in die USA, bestimmt sind.

- U 7. 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.
- Wi 8. 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.
- U 9. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, sich bei den Verhandlungen der Verordnung für eine Verschärfung der Stickoxid-Grenzwerte für Dieselfahrzeuge auf die nach Euro 4 für Fahrzeuge mit Benzinmotoren geltenden Werte von 80 mg/km für Fahrzeuge der Klassen M und N₁, Gruppe I sowie 100 mg/km für leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N₁, Gruppe II und III einzusetzen.
- U 10. 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.
- U 11. 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 anspruchs-

voller Stickstoffoxid-Emissionsgrenzwerte sowohl den Anforderungen der EU-Luftqualitätsrichtlinie als auch den europäischen Klimaschutzzielen. Gleichzeitig erhält die Automobilindustrie ausreichende Planungssicherheit.

- U 12. 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 Luftqualitätsüberwachung befürchten. Insbesondere könnten Intensität und Überwachungsparameter der Messungen und damit die unmittelbare Zuständigkeit der Länder berührt sein.
- Wi 13. 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

- Vk 14. 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

- Wi 15. 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.

B

16. Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union und der Finanzausschuss empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.