Bundesrat **Drucksache** **420/1/00**

15.09.00

Empfehlungen

der Ausschüsse

EU - Fz - U - Vk

zu **Punkt** der 754. Sitzung des Bundesrates am 29. September 2000

Ausgeliefert am 19. SEP. 2000

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

KOM(2000) 314 endg.; Ratsdok. 9871/00

A

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),

der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und

der Verkehrsausschuss (Vk)

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

EU
U
VK

1. Für die Abgasprüfung von Krafträdern wird auch im Richtlinienvorschlag der völlig unzureichende Prüfzyklus bis 50 km/h der Richtlinie 97/24/EG beibehalten, der weder den technisch möglichen Betriebsbereich dieser Krafträder abdeckt noch deren reales Fahrprofil beschreibt. Überlandfahrten mit höheren Höchstgeschwindigkeiten bleiben unberücksichtigt. Auch moderne Krafträder weisen im Vergleich zu modernen Pkw hohe spezifische Kraftstoffverbräuche auf.

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

EU
U
Vk

2. Die Bundesregierung wird daher gebeten, sich bei den weiteren Verhandlungen dafür einzusetzen, dass 2003/2004 ein anspruchsvollerer Prüfmodus für Emissionsgrenzwerte eingeführt wird. Dieser Prüfmodus sollte alle für Pkw-EURO 3 geforderten Kriterien (Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG, Stufe A für Fahrzeugklasse M) in kraftradspezifischer Form beinhalten, einschließlich des neuen europäischen Pkw-Fahrzyklus mit Stadt- und Überlandfahrt. Dies bedeutet das Bestehen der Prüfungen Typ I bis V (ohne Niedertemperatur-Prüfung Typ VI) und die Einhaltung der dort für Kraftfahrzeuge der Klasse M in Stufe A geforderten Abgasgrenzwerte. Dementsprechend ist auch die Warmfahrphase vor dem Prüfzyklus drastisch zu reduzieren.

   Sollte dies bei den weiteren Verhandlungen nicht durchsetzbar sein, so sollte zumindest als Fahrzyklus zur Abgasprüfung der Krafträder der neue europäische Pkw-Fahrzyklus mit Stadt- und Überlandfahrt unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen prozentualen Grenzwertsenkungen übernommen werden.

EU
U
Vk

3. Außerdem sollten ab 2003/2004 Grenzwerte für die CO_2–Emissionen festgelegt werden, die als Basis für steuerliche Maßnahmen dienen können, damit die Kraftrad-Hersteller ein Signal zur Entwicklung sparsamer Motoren erhalten. Vorgeschlagen wird ein Wert von 90 g/km CO_2, gemessen nach der Richtlinie 93/116/EG.

EU
U
Vk

4. Darüber hinaus sollte die Bundesregierung darauf hinwirken, dass in der zweiten (mittelfristigen) Fortschreibungsstufe ein neuer internationaler, möglichst realitätsbezogener Fahrzyklus für Krafträder definiert wird und eine angepasste Neufestsetzung der Abgasgrenzwerte erfolgt mit dem Ziel weiterer Schadstoffreduzierungen (vergleichbar der Pkw–EURO 4 - Norm).

...

EU VK 5. Aus Sicht des Bundesrates sollten insbesondere auch die Verdunstungsemissionen aus kraftstoffführenden Teilen und Systemen begrenzt werden. Prüfverfahren und Grenzwerte für die Verdunstungsemissionen sind analog der Abgasgesetzgebung für Pkw zu definieren und festzulegen.

EU Vk 6. Um die Emissionsgrenzwerte von Krafträdern mit den Pkw-Grenzwerten besser vergleichen zu können, wird die Bundesregierung ferner um Prüfung gebeten,

- welche Messwerte sich für Krafträder, die die im Richtlinienvorschlag für 2003 genannten Grenzwerte gerade erfüllen, ergeben würden, wenn anstelle des von der Kommission vorgeschlagenen Messverfahrens das für Pkw übliche Messverfahren angewandt wird,
- um wieviel höher damit die Auspuffemissionen des o.g. Kraftrades im Vergleich zu einem Pkw wären, der gerade die - ab 2003 schon üblichen - Euro-4-Grenzwerte erfüllt.

B

7. Der Finanzausschuss
empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.