

21.01.02**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - U - Vk - Wizu **Punkt** der 772. Sitzung des Bundesrates am 1. Februar 2002

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 80/1268/EWG des Rates im Hinblick auf die Messung von Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch von N₁-Fahrzeugen

KOM(2001) 543 endg.; Ratsdok. 13492/01

A

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

der Verkehrsausschuss (Vk) und

der Wirtschaftsausschuss (Wi)

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

EU
Vk
Wi

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass bei der Messung die unterschiedlichen Leergewichte und Nutzlasten der Fahrzeuge entsprechend berücksichtigt werden.

Im Pkw-Prüfzyklus werden Emissionen auf die Fahrstrecke, also auf Kilometer bezogen. Dies ist bereits im Pkw-Prüfzyklus problematisch, wenn man z. B. ein zweisitziges Kleinfahrzeug mit einem Großraum-Pkw mit sieben Plätzen vergleicht. Wenn nun dieser Prüfzyklus auch auf leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt

Ausgeliefert am 22. JAN. 2002

...

wird, sollten also die unterschiedlichen Leergewichte und Nutzlasten entsprechend berücksichtigt werden.

EU
Vk

2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Verfahren darauf hinzuwirken, dass es bei Fahrzeugen der Klasse N₁ für die Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs nach der Richtlinie 80/1268/EWG zulässig ist, so genannte "Familienbildungen" vorzunehmen.

Die "Familienbildung" sollte nach folgenden Kriterien vorgenommen werden können:

Gleiche Parameter:	Hersteller Motorhubraum und -art Abgasnachbehandlungssystem Kraftstoffsystem
Ähnliche Parameter:	Gesamte Achsenübersetzung +/- 8% Bezugsmasse +/- 220 kg Stirnfläche < 15% vom größten Fahrzeug der Familie

Außerdem sollte bei Fahrzeugen der Klasse N₁ die Typgenehmigung auf Fahrzeuge des gleichen Typs oder eines unterschiedlichen Typs erweitert werden, der sich in Bezug auf die Merkmale des Anhangs II (EG-Typgenehmigungsbogen) unterscheidet, wenn die vom technischen Dienst gemessenen CO₂-Emissionen den Typgenehmigungswert um nicht mehr als 8% überschreiten.

Problematisch für einen Hersteller ist, dass es bei Nutzfahrzeugen deutlich mehr Varianten (oft in kleineren Stückzahlen) gibt als bei Pkw. Jede einzelne Variante zu testen, wäre sehr teuer, und die Kapazität der Testlabore würde nicht ausreichen. Um diesen Testaufwand auf ein nach Kosten-Umweltnutzen-Gesichtspunkten vernünftiges Maß zu reduzieren, wird eine allgemeine "Familienbildung" vorgeschlagen und die zulässige Toleranz für die Erweiterung der Typgenehmigung für Fahrzeuge der Klasse N₁ auf 8% erhöht anstelle des Toleranzwertes von 4% bei Fahrzeugen der Klasse M₁/Pkw (siehe Ziffer 11.1 Anhang I, 80/1268/EWG, aktueller Stand 1999/100/EG).

B

3. Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.