

20.02.23**Empfehlungen
der Ausschüsse**

EU - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 1031. Sitzung des Bundesrates am 3. März 2023

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009

COM(2022) 586 final; Ratsdok. 14598/22Der **federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU)**,der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**,der **Verkehrsausschuss (Vk)** undder **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

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

EU
Vk
Wi
(bei An-
nahme
entfallen
Ziffer 3
und
Ziffer 5)

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich Maßnahmen zur Verbesserung des Emissionsniveaus im Straßenverkehr. Die Einführung der Euro-7-Norm kann hierbei zum Übergang in eine sauberere Mobilität beitragen. Der Euro-7-Vorschlag zielt unter anderem darauf ab, die Fahrzeugemissionen über einen längeren Teil der Lebensdauer eines Fahrzeugs hinweg zu verringern. Die Aufnahme von Partikelemissionen von Bremsen und Mikroplastikemissionen von Reifen ist im Grundsatz zu begrüßen.

- EU
Wi
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 3)
2. Der Bundesrat bewertet den vorliegenden Verordnungsvorschlag grundsätzlich als einen wichtigen Schritt zur Fortführung und Ergänzung der bestehenden Emissionsnormen „Euro 6“ für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie „Euro VI“ für schwere Nutzfahrzeuge.
- U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1
oder
Ziffer 2)
3. Der Bundesrat begrüßt, dass mit dem Verordnungsvorschlag die Emissionsvorschriften für Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zusammengefasst und weiterentwickelt werden. Die bisherigen Normen für „Euro 6“ und „Euro VI“ sind aufgrund ihrer Komplexität und immer neuer Stufen in der Typgenehmigung problematisch geworden. Die vollständige Neufassung und die damit einhergehende Vereinfachung sind daher ein wichtiger Schritt und erlauben für alle wichtigen Fahrzeugtypen im Straßenverkehr einheitliche Regelungen für eine langfristige und nachhaltige Reduzierung der Schadstoffemissionen.
- U
4. Der Straßenverkehr ist gerade im urbanen Raum einer der wichtigsten Verursacher hoher Luftbelastungen, welche ihrerseits mit Gefahren für Gesundheit und Umwelt einhergehen. Der Bundesrat hält daher die Verschärfung der Emissionsgrenzwerte, [die Aufnahme von Emissionsbegrenzungen für weitere Schadstoffe inklusive Brems- und Reifenabrieb,] die verbesserten Regelungen für die Dauerhaltbarkeit der Abgasminderungssysteme und für die Überwachung ihrer Konformität mit den Emissionsanforderungen im Betrieb für die wichtigsten Instrumente, um zukünftige Luftqualitätsgrenzwerte, wie sie die Kommission in ihrem Vorschlag für eine neue Luftqualitätsrichtlinie vorgelegt hat, auch einhalten zu können. Der Bundesrat bittet dafür die Bundesregierung, bei der gerade parallel laufenden Weiterentwicklung der Luftqualitätsrichtlinie und der Emissionsvorschriften für Kraftfahrzeuge darauf hinzuwirken, dass Emissions- und Immissionsvorschriften ausreichend aufeinander abgestimmt werden. Aus Sicht des Bundesrates bedarf es hierzu einer Steigerung des Ambitionsniveaus der Euro-7-Normen im Vergleich zum Kommissionsvorschlag.
5. [U]
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1)
6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Geltungsbereich für schwere Nutzfahrzeuge für eine Harmonisierung mit den zukünftigen CO₂-Reduktionsvorschriften einzusetzen. Im Hinblick auf die weitere Entwicklung der Antriebsarten bei schweren Nutzfahrzeugen erscheint eine Synchronisierung der Verordnung mit den CO₂-Emissionszielen für 2030 von großer Bedeutung.
- EU
Wi

- EU
Wi
7. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die technischen Vorgaben und der Zeitpunkt für die Typgenehmigung so gewählt werden, dass sie für die Hersteller machbar und ohne unangemessene finanzielle Mehrbelastung erfüllbar sind. Insbesondere sollte auf ausgewogene Grenzwerte und auf klar definierte anzuwendende Prüfmethoden geachtet werden. Diese sollten erprobt, bewährt und ausreichend verfügbar sein, bevor sie verbindlich eingeführt werden.
- EU
V
k
Wi
8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung dafür Sorge zu tragen, dass die Regulierung eindeutig ausgestaltet wird, so dass regulatorischen Vorgaben auch durch gezielte technische Entwicklungen seitens der Fahrzeughersteller verlässlich Rechnung getragen werden kann.
- U
9. Der Bundesrat erkennt das Bemühen um eine weitere Verringerung der Schadstoffemissionen. Während für schwere Nutzfahrzeuge und Busse ausreichend anspruchsvolle Minderungsanforderungen formuliert sind, wird für den Bereich der Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge, insbesondere hinsichtlich der Stickoxidemissionen, noch Nachbesserungsbedarf gesehen. Die vorgeschlagenen geringfügig niedrigeren Emissionsgrenzwerte für Dieselfahrzeuge werden bereits heute vielfach von Diesel-Personenkraftwagen der Abgasnorm „Euro 6d“ eingehalten und bieten damit nur wenig Anreiz für eine Weiterentwicklung der Abgasminderungstechnik. Da Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor voraussichtlich jedoch noch bis zum Jahr 2035 zugelassen werden können, bedarf es einer Regulierung ihrer Luftschadstoffe, welche auch langfristig zu einer Verbesserung der Luftqualität beiträgt. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, in den anstehenden Verhandlungen auf eine stärkere Senkung der Emissionsgrenzwerte für Diesel- und Benzin-Personenkraftwagen hinzuwirken.
- U
10. Die dem Reifen- und Bremsabrieb entstammenden Emissionen sind für einen signifikanten, wachsenden Anteil der vom Straßenverkehr verursachten Luftschadstoffbelastung verantwortlich. Der Bundesrat hält es deshalb für unerlässlich, dass auch diese Schadstoffquellen wirksam adressiert werden. Vor diesem Hintergrund wird die Bundesregierung gebeten, sich an der zugehörigen Arbeit im Weltforum für die Harmonisierung der Fahrzeugvorschriften der Vereinten Nationen konstruktiv zu beteiligen und bei der Ausarbeitung der Durchfüh-

rungsrechtsakte auf eine zügige und ambitionierte Ausgestaltung der Emissionsgrenzwerte hinzuwirken.

- EU
Vk
Wi
11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass Messschwellen für Partikelzahlen nur insoweit abgesenkt werden, als dass diese auch tatsächlich stabil gemessen werden können.
- EU
Vk
Wi
12. Der Bundesrat weist darauf hin, dass künftig erforderliche technische Einrichtungen wie zum Beispiel Sensoren für „On-Board“-Vorrichtungen zur Messung der niedrigsten Grenzwerte nur dann verbindlich vorgeschrieben werden können, wenn diese Technologien am Markt auch tatsächlich verfügbar sind.
- EU
U
13. Wie die Erfahrungen mit „Euro 6“ gezeigt haben, sind die tatsächlichen Auswirkungen von Emissionsgrenzwerten auf den Schadstoffausstoß im realen Verkehr stark von den Testbedingungen bei der Typgenehmigung abhängig. Der Bundesrat begrüßt daher die weiter gefassten Randbedingungen für die Ermittlung der Abgaswerte.
- EU
Wi
14. Der Verordnungsvorschlag sieht in Anhang III vor, dass bei der Prüfung der Einhaltung der Abgasemissionsgrenzwerte der Fahrtverlauf beliebig ausgestaltet sein kann. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang jedoch darauf hinzuwirken, dass die Prüfbedingungen mit realistischen Vorgaben ausgestaltet werden, um praxisrelevante Verbesserungen zu erzielen; ein Rückgriff auf extreme oder unwahrscheinliche Fahrsituationen ist auszuschließen.
- EU
U
15. Er sieht jedoch auch den Konkretisierungsbedarf, für den die Kommission in ihrem Verordnungsvorschlag die Ermächtigung zum Erlass von Durchführungsrechtsakten vorgesehen hat. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der Erarbeitung der Durchführungsrechtsakte darauf hinzuwirken, dass mit den Testbedingungen die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte auch bei Testfahrten unter ausschließlich städtischen Fahrbedingungen sichergestellt ist. Denn gerade in städtischen Gebieten müssen erhöhte Emissionen vermieden werden, wenn anspruchsvollere Luftqualitätsgrenzwerte erreichbar sein sollen.
- U
16. Der Bundesrat begrüßt die verschiedenen Maßnahmen in dem Verordnungsvorschlag, die Emission der Fahrzeuge über deren gesamte Betriebszeit niedrig zu

halten, wie durch die Einführung von „On-Board“-Monitoring, den geforderten Schutz vor Manipulationen oder Tests zum Nachweis der „In-Service-Conformity“ beziehungsweise zur Marktüberwachung. Er sieht aber noch Nachbesserungsbedarf bei der Festlegung der Lebensdauer, in der die Emissionsanforderungen einzuhalten sind. Sie werden dem heutigen Altersdurchschnitt der Personenkraftfahrzeug-Flotte in Europa von 12 Jahren nicht gerecht. Für Nutzfahrzeuge fehlt eine Anhebung der Fahrleistung als Alterskriterium während der Haupt-Lebensdauer. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, sich in den weiteren Verhandlungen für längere Lebensdauern und Fahrleistungen einzusetzen.

EU
Vk
Wi

17. Der Bundesrat weist darauf hin, dass eine weitere Reduzierung von Stickoxiden insbesondere im Nutzfahrzeugbereich einen höheren Kraftstoffverbrauch und einen höheren Einsatz von Hilfsstoffen wie zum Beispiel AdBlue zur Folge haben kann, was wiederum die CO₂-Bilanz der Fahrzeuge negativ belasten kann.

U

18. Kritisch zu sehen sind außerdem die neu eingeführten Zulassungsoptionen „Euro 7+“ und „Euro 7A“. Diese erhöhen die Komplexität der Regelungen ohne großen Mehrwert. So fehlt bei „Euro 7A“ eine konkrete Vorgabe, welche Einsparungen an Kraftstoff, Energie und Emissionen erzielt werden müssen. Bei „Euro 7+“ sind die Anforderungen viel zu gering, um solche Fahrzeuge hervorzuheben. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, sich für die Streichung von „Euro 7A“ und „Euro 7+“ oder bei „Euro 7+“ für ein höheres Ambitionsniveau der Anforderungen einzusetzen.

EU
Wi

19. Der Bundesrat hält es für geboten, den Anwendungszeitpunkt der Verordnung für die Zulassung von Pkw und schweren Nutzfahrzeugen sorgfältig aufeinander abzustimmen, um eine negative gegenseitige Beeinflussung zu vermeiden.

EU
Vk
Wi

20. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass im Rahmen der Einführung der Euro-7-Norm nicht zu große Ressourcen in eine im Grundsatz rückläufige Technologie investiert werden, anstatt diese für die Entwicklung und den Markthochlauf von Nullemissionsfahrzeugen zu verwenden. Hierbei könnten dann einerseits sogenannte Schadgase und CO₂-Emissionen gleichermaßen adressiert werden und andererseits insbesondere die Hersteller

von schweren Nutzfahrzeugen ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit steigern, was die Sicherung und Stärkung des Industriestandorts Deutschland im Zuge der Erreichung der Ziele des europäischen Grünen Deals zur Folge hätte.