

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Daniel Bahr (Münster), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/787 –**

Abgaswerte deutscher Geländewagen und LKW

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Hinblick auf die Abgaswerte von Fahrzeugen werden in der letzten Zeit zwei Problembereiche diskutiert:

1. In der Presse wurde darüber berichtet, dass deutsche Automobilhersteller beim Kraftfahrt-Bundesamt die Typenzulassung für neuere Geländewagen mit Dieselmotor nicht nach den für PKW geltenden Vorschriften der Euro-3-Norm, sondern nach den für Kleinlaster geltenden Abgasgrenzwerten beantragt und erhalten haben. Als Grund hierfür wird genannt, dass die Geländewagen trotz anderslautender Angaben der Hersteller die Euro-3-Norm für PKW nicht einhielten. Diese geländegängigen Kfz werden von den Käufern regelmäßig als PKW verwendet und überwiegend auch zugelassen. Die Abgaswerte für Kleinlaster entsprächen lediglich der für PKW nur bis 1999 gültigen Euro-2-Norm.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) betont, dass alle Neufahrzeuge deutscher Hersteller die gesetzlich vorgeschriebenen Zulassungsvorschriften einhielten. Die entsprechenden Fahrzeuge würden nach der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung in der Fassung der Änderungsrichtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 zugelassen und es bestünde die Möglichkeit, bei Überschreitung der Gewichtsgrenze von 2 500 Kilogramm auf die Grenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge zurückzugreifen.

Angesichts der steigenden Beliebtheit von so genannten Sports Utility Vehicles, zu denen auch die neuen geländegängigen Kfz gehören, ist die Beantwortung dieser Fragen gerade auch im Hinblick auf negative ökologische Auswirkungen und der Vermeidung von Fehlsteuerungen von hoher Bedeutung.

2. Aufgrund der Ergebnisse einer Studie des Umweltbundesamts über das Emissionsverhalten schwerer LKW im Praxisbetrieb wirft der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, den Herstel-

lern eine manipulative Motorabstimmung vor. Die Hersteller sollen ihre Motoren so eingestellt haben, dass im Testbetrieb die Euro-2-Norm erreicht wird. In der Praxis würden die Grenzwerte für Stickoxide aber überschritten (Hintergrundpapier des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom Februar 2003).

1. Welche Angaben haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrzeughersteller bezüglich ihrer geländegängigen Fahrzeuge gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Einhaltung der EU-Abgasnormen gemacht?

Die Fahrzeughersteller haben alle für die Erteilung einer EG-Typgenehmigung nach der Richtlinie 70/220/EWG (Abgasvorschriften für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) erforderlichen Unterlagen eingereicht, u. a. die Beschreibungsmappe, die die gesamte durch die Vorschrift geforderte technische Dokumentation enthält, sowie das Abgasgutachten eines Technischen Dienstes, das bescheinigt, dass das Typprüffahrzeug die vorgeschriebenen Abgasgrenzwerte einhält.

2. Wie viele dieser Fahrzeuge wurden in den letzten 5 Jahren jährlich zugelassen?

Eine Auswertung der Pkw-Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes bezogen auf das Merkmal „Geländefahrzeug“ nach der Richtlinie 70/156/EWG ist nicht möglich. Zurzeit ist jedoch eine Auswertung der Statistik bezogen auf das Merkmal „Allradantrieb“ für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 t möglich (s. nachfolgende Tabelle). Damit ist die Anzahl der Geländefahrzeuge zwar nicht exakt ausgewiesen; in der Gruppe „Allradantrieb/größer 2,5 t“ sind aber die Neuzulassungen schwerer Geländefahrzeuge überwiegend enthalten.

		1998	1999	2000	2001	2002
1	Pkw-Neuzulassungen insgesamt:	3 740	3 800	3 380	3 340	3 250
2	darunter mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 t:	38	49	59	111	141
3	darunter mit Allradantrieb:	17	27	27	40	59
4	Angaben in % (3 von 1):	0,5	0,7	0,8	1,2	1,8

– Angabe der Fahrzeuge in Tausend.

3. Trifft es zu, dass neuere Geländewagen deutscher Hersteller die Euro-3-Norm für PKW nicht einhalten, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dies?

Nein. Unter der Abgasvorschrift „Euro 3“ für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden die in der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG genannten Vorschriften einschließlich der im Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 Zeile A (2000) genannten Grenzwerte verstanden. Diese Grenzwerte sind auch von Geländefahrzeugen einzuhalten, wenn für sie eine EG-Typgenehmigung als Pkw oder leichtes Nutzfahrzeug erteilt werden soll.

Die Richtlinie sieht in Zeile A (2000) allerdings für Pkw (Fahrzeuge der Klasse M gemäß Richtlinie 70/156/EWG) mit einer Höchstmasse von mehr als 2,5 t weniger strenge Grenzwerte als für die so genannten „klassischen“ Pkw mit höchstens 6 Sitzplätzen und mit einer Höchstmasse bis zu 2,5 t vor.

Die emissionsbezogenen Schlüsselnummern in den Fahrzeugpapieren und die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw tragen diesen Grenzwertunterschieden Rechnung.

4. Trifft es zu, dass mit der Änderung des zulässigen Gesamtgewichts die Einstufung in eine andere Kfz-Steuerklasse bewirkt werden kann, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dies?

Die Kraftfahrzeugsteuer wird für Pkw nach Emissionsverhalten und Hubraum, für „andere Fahrzeuge“ bis 3,5 t verkehrsrechtlich zulässiger Gesamtmasse nach Gesamtmasse bemessen. Nur bei Kraftfahrzeugen, die auf Grund ihrer Bauart und Einrichtung geeignet und bestimmt sind, wahlweise vorwiegend der Beförderung von Personen oder vorwiegend dem Transport von Gütern zu dienen, besteht die Besonderheit, dass sie kraftfahrzeugsteuerlich bis 2,8 t verkehrsrechtlich zulässiger Gesamtmasse als „Pkw“ und darüber als „andere Fahrzeuge“ gelten, die wie leichte Lkw besteuert werden. Dies betrifft beispielsweise Geländewagen, aber auch Wohnmobile, und geht auf gefestigte Finanzrechtsprechung zurück. Insoweit kann eine Änderung der zulässigen Gesamtmasse nach den hierfür geltenden Verkehrsvorschriften eine andere kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung bewirken. An den Berührungspunkten der Einstufung als „Pkw“ oder „anderes Fahrzeug“ lassen sich Unterschiede in der Steuerhöhe kaum vermeiden.

Die Landesfinanzbehörden sind im Übrigen bei der Beurteilung der Fahrzeugart nicht an den Eintrag im Fahrzeugbrief oder -schein gebunden. Sie entscheiden ggf. in eigener Zuständigkeit auf der Grundlage des Verkehrsrechts und wenden die Rechtsprechung an. Die Einstufung des Emissionsverhaltens durch die Verkehrsbehörden ist dagegen grundsätzlich bindend (§ 2 Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz).

5. Wenn ja, plant die Bundesregierung diesen Sachverhalt zu ändern, und wenn nein, warum nicht?

Änderungen im Hinblick auf die oben erwähnte Massengrenze von 2,8 t erfordern eine Gesetzesänderung. Alle hierzu bislang von der Bundesregierung vorgeschlagenen Ansätze fanden keine Ländermehrheit. Das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer steht vollständig den Ländern zu, denen auch die Verwaltung dieser Steuer obliegt (Artikel 106 Abs. 2 Nr. 3 und Artikel 108 Abs. 2 i. V. m. Artikel 84 Grundgesetz). Die Bundesregierung hält es grundsätzlich für angezeigt, dieser Tatsache mehr als bisher Rechnung zu tragen. Die Länder sind deshalb auch in erster Linie selbst gefordert, Initiativen zur Weiterentwicklung des Kraftfahrzeugsteuerrechts zu ergreifen.

6. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, ob Angaben stimmen, dass schwerere (Höchstmaße der Kfz über 2500 kg) Bauweisen gewählt wurden, um eine andere Steuerklasse zu erreichen, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dies, insbesondere auch im Hinblick auf die Selbstverpflichtung der europäischen Automobilhersteller zur CO₂-Minderung?

Nein, der Bundesregierung liegen entsprechende Kenntnisse nicht vor. Im Übrigen werden auch schwere Pkw (Höchstmasse über 2,5 t) durch die Selbstverpflichtung der europäischen Automobilhersteller zur CO₂-Minderung erfasst.

7. Wenn Frage 6 mit ja beantwortet wird, teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass dies gerade auch für die im Verkehrsbereich anzustrebende CO₂-Minderung kontraproduktiv ist, und wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

8. Wenn ja, wie will die Bundesregierung diesen kontraproduktiven Anreiz verhindern?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

9. Seit wann gelten jeweils die Euro-2-Norm und die Euro-3-Norm für LKW?

Unter der Abgasvorschrift „Euro II“ für Lkw und Busse werden die in der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG genannten Vorschriften einschließlich der in Zeile B der Tabelle unter Nummer 8.3.1.1 des Anhangs I genannten Grenzwerte verstanden. Diese Anforderungen waren grundsätzlich ab 1. Oktober 1996 in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union für alle neu in Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge verbindlich, die unter den Geltungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG fallen. Diese Fahrzeuge sind in Deutschland der Schadstoffklasse „S 2“ nach Anlage XIV Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) zugeordnet und in den Fahrzeugpapieren mit den emissionsbezogenen Schlüsselnummern 20, 21 oder 22 gekennzeichnet.

Unter der Abgasvorschrift „Euro III“ für Lkw und Busse werden die in der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG genannten Vorschriften einschließlich der in Zeile A (2000) der Tabellen in Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I genannten Grenzwerte verstanden. Diese Anforderungen sind grundsätzlich ab 1. Oktober 2001 in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union für alle neu in Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge verbindlich, die unter den Geltungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG fallen. Diese Fahrzeuge sind in Deutschland der Schadstoffklasse „S 3“ nach Anlage XIV StVZO zugeordnet und in den Fahrzeugpapieren mit den emissionsbezogenen Schlüsselnummern 70 oder 71 gekennzeichnet.

10. Wie viele LKW wurden jeweils nach der Euro-2-Norm und der Euro-3-Norm zugelassen?

Der Bestand von Lkw (einschließlich Sattelzugmaschinen) mit Dieselantrieb und mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t betrug – einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge (Fz) – am 1. Januar 2003 in Deutschland:

1. „Euro II“ (emissionsbezogene Schlüsselnummern 20 bis 22): 401 000 Fz
2. „Euro III“ (emissionsbezogene Schlüsselnummern 70 + 71): 180 000 Fz

11. Halten die nach Euro-2-Norm zugelassenen LKW nach Kenntnis der Bundesregierung im Praxisbetrieb die Stickoxid-Grenzwerte ein?

Der Nachweis der Einhaltung der Euro II-Grenzwerte für Stickoxide (NO_x) erfolgte im Rahmen der Systemgenehmigung mittels eines in der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG definierten Testverfahrens (sog. 13-Stufen-Test). Dabei wurden die Emissionen stationär in 13 definierten Punkten des Motorkennfeldes ermittelt. Die Richtlinie schrieb für

Euro-II-Lkw nicht vor, dass die Grenzwerte außerhalb der definierten Punkte eingehalten werden mussten, und auch nicht, dass bei Fahrzeugen im Verkehr eine Einhaltung der Grenzwerte, gemessen im 13-Stufen-Test, zu überprüfen ist.

Mit dem 13-Stufen-Test wurde zwar versucht, das reale Fahrverhalten von Lkw und Bussen einigermaßen abzubilden, jedoch kann nicht erwartet werden, dass die Euro-II-Grenzwerte absolut das Emissionsniveau von Euro-II-Lkw im realen und dynamischen Verkehrsgeschehen widerspiegeln. Um diese realistischer quantifizieren zu können, werden im Auftrag der Bundesregierung in Forschungsprojekten so genannte Emissionsfaktoren ermittelt.

12. Halten die nach Euro-3-Norm zugelassenen LKW nach Kenntnis der Bundesregierung im Praxisbetrieb die Stickoxid-Grenzwerte ein?

Grundsätzlich gelten auch für die Abgasvorschriften „Euro III“ die Ausführungen zu Frage 11. Allerdings konnten mit Einführung von „Euro III“ in der Richtlinie 1999/96/EG zur Anpassung der Richtlinie 88/77/EWG unter maßgeblicher Beteiligung der Bundesregierung weitreichende Verbesserungen der Vorschriften eingeführt werden. So wurde u. a. der Stationärtest (ESC) angepasst und ein zusätzlicher Instationärtest (ETC) eingeführt. Darüber hinaus erlaubt eine so genannte NO_x-Kontrolluntersuchung den Test in zufällig gewählten Kennfeldpunkten. Diese Maßnahmen führen zu einem realitätsnäheren Test und zu einer Anwendung der Grenzwertanforderungen in ausgedehnteren Bereichen des Motorkennfeldes. Zusätzlich wurde mit Einführung des Verbotes von so genannten Abschaltvorrichtungen ein Funktionieren schadstoffrelevanter Bauteile auch unter normalen Betriebsbedingungen vorgeschrieben.

13. Wenn nein, welche Bedeutung hat das jeweils für die Entwicklung der Stickoxidemissionen?

Auf die Antworten zu den Fragen 11 und 12 wird verwiesen.

14. Was gedenkt die Bundesregierung im Hinblick auf die künftige Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte zu unternehmen, insbesondere hält sie eine Änderung des Messverfahrens für sinnvoll?

Aus Sicht der Bundesregierung ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens die Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte sichergestellt.

An einer weiteren Verbesserung der Abgasvorschriften ist die Bundesregierung aktiv beteiligt. So wird beispielsweise derzeit über die Einführung einer Vorschrift zur Überprüfung der Emissionen von im Verkehr befindlichen schweren Nutzfahrzeugen diskutiert, um damit stärker die Einhaltung eines niedrigen Emissionsniveaus der Fahrzeuge im Verkehr und über eine höhere Kilometerleistung zu gewährleisten.

15. Wenn ja, inwiefern sollte das Messverfahren nach Auffassung der Bundesregierung geändert werden?

Die Bundesregierung ist in der Arbeitsgruppe „Abgas und Energie“ der UN-Wirtschaftskommission für Europa an der Entwicklung eines verbesserten und weltweit harmonisierten Testverfahrens zur Ermittlung der Schadstoffemissionen von schweren Nutzfahrzeugen beteiligt. Ziel ist, über ETC und ESC hinaus eine noch größere Realitätsnähe zu erreichen und mit dem Testverfahren das

Motorkennfeld noch besser abzudecken. Darüber hinaus setzt sich die Bundesregierung dafür ein, mit der Weiterentwicklung so genannter „off cycle emissions“-Vorschriften eine weitere Reduzierung des Unterschiedes der Emissionen im realen Verkehrsgeschehen gegenüber denen im Testverfahren der Richtlinie zu erreichen.

