

Referat IG I 6
50120-2/4

Refl.: [redacted]

Ref: [redacted]

Dr. Eberhardt 8. Sep. 2008

Abt./Ref.

Kopie vorab

Herrn Bundesminister

über

Herrn Staatssekretär
Herrn Abteilungsleiter IG
Herrn Unterabteilungsleiter IG I

Bonn, 29. August 2008

Hausruf: [redacted]

000200a

Abdruck:

Frau PST'in Klug
Frau LMB
Referat P

STB-U
Bitte nachreichen
8/9 CR

Sachstand Feldüberwachung (FÜ) für Kraftfahrzeuge und emissionsmindernde Bauteile

I. Zweck der Vorlage

Zur Information.

11/9/08

II. Sachstand

1. Rechtlicher Rahmen

Die **Überwachung von in Verkehr befindlichen Fahrzeugen** stellt ein **zentrales Instrument** dar, um die **Dauerhaltbarkeit schadstoffmindernder Bauteile** und damit ein langfristig niedriges Niveau der Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen zu gewährleisten. Die **rechtliche Grundlage** einer Feldüberwachung (FÜ) für Kraftfahrzeuge sowie die Verpflichtung für die Hersteller ist in den Abgasrichtlinien der EU für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (70/220/EWG, in der Fassung 98/69/EG) sowie für schwere Nutzfahrzeuge (88/77/EWG, in der Fassung 1999/96/EG, bzw. 2005/55/EG) gegeben. Auch in den **neuen EU-Verordnungen zur Typgenehmigung** (Euro 5/6 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Euro VI für schwere Nutzfahrzeuge) stellt die FÜ ein wesentliches Element dar.

Die Anforderungen der europäischen Richtlinien richten sich **primär an den Fahrzeughersteller**, verlangen allerdings auch **Maßnahmen von Seiten des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA)**. Das KBA hat u. a. eine Validierung der vom Hersteller durchgeführten Testreihen durchzuführen. Das KBA hat im Rahmen einer Arbeitsgruppe einen Leitfaden zur Umsetzung der Richtlinienanforderungen zur FÜ erarbeitet. Anhand dieses Leitfadens wird nach Angaben des KBA die FÜ durch das KBA durchgeführt. Die **Zulassung** von Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen wird in **Deutschland durch das KBA** auf der Basis nationaler (z.B. Nachrüstfilter), europäischer (Fahrzeuge) und internationaler (Austauschkatalysatoren) Vorschriften durchgeführt.

Die **Fahrzeughersteller**, also nicht das KBA, sind seit dem 01.01.2001 nach EU-Recht **zur Durchführung der Feldüberwachung für in Verkehr befindliche Fahrzeuge verpflichtet** und vermessen hierzu im Feld befindliche Fahrzeuge. Die Ergebnisse melden die

Hersteller dem KBA. Das KBA prüft die Angaben der Hersteller und entscheidet, ob weitere Untersuchungen durchzuführen sind.

Die Formulierungen in der Richtlinie 70/220/EWG (Euro 3 und 4 für Pkw) machen **keine eindeutigen Vorgaben zum Umfang der FÜ**, z.B. zur Anzahl der Kontrollen pro Jahr, und es gibt auch keinen ausdrücklichen Zwang, seitens der Behörden tätig zu werden. Stellt die Typgenehmigungsbehörde jedoch fest [oder wird ihr mitgeteilt], dass die Übereinstimmung eines in Betrieb befindlichen Fahrzeugtyps **nicht zufrieden stellend** ist, so ist sie gehalten, **weitergehende Prüfungen** zu veranlassen. Wird das KBA bei der Prüfung fündig, werden also die Vorgaben der Richtlinien nicht eingehalten, sind die Kosten durch den Hersteller zu tragen.

2. Durchführung einer „erweiterten“ institutionalisierten FÜ

BMU strebt eine umfassende FÜ an. Dabei geht es insbesondere um die Überprüfung der Einhaltung vorgeschriebener Grenzwerte und die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen im Felde. Sowohl der Bereich der "Originalausrüstung" (Fahrzeuge, in EU-RiLi festgehalten) als auch der Bereich der **Nachrüstung oder des Austauschs emissionsrelevanter Bauteile** (Austauschkats: international, ECE-R 103; Partikelminderungssysteme (PMS): national, Anlagen XXVI und XXVII zur StVZO) soll miteinbezogen werden.

UBA hat auf Wunsch von BMU und BMVBS seine Vorstellung zur Durchführung einer FÜ ausführlich in einem Bericht zusammengetragen, der die Grundlage für die weiteren Diskussionen bilden soll. Der **UBA-Bericht** wurde BMVBS mit der Bitte um kurzfristige Prüfung und Einladung zu einem Gespräch mit KBA und UBA am 28.7.2008 zugeleitet.

BMU und BMVBS haben auf UAL-Ebene Folgendes vereinbart:

Die **Effektivität der bisherigen FÜ** durch die Hersteller einschließlich der Identifizierung etwaiger „Lücken“ wird kurzfristig von BMVBS und BMU gemeinsam mit KBA und UBA untersucht. Dazu soll am 12.9.2008 ein Fachgespräch stattfinden. Infolge dieser Analyse werden Nachprüfungen durchgeführt.

Nach Abschluss dieser weiteren Untersuchungen im Feld ist auf der Basis der Ergebnisse zu entscheiden, ob **und in welchem Umfang eine weitergehende FÜ** (=über die bisherigen Arbeiten der Hersteller und des KBA hinaus) **dauerhaft durchzuführen ist**.