



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

INT/849

EURO 5/Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Verordnung (EU) Nr. 168/2013 hinsichtlich der Anwendung der Stufe Euro 5 auf die
Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen**
[COM(2018) 137 final – 2018/0065 (COD)]

Berichterstatter: **Gerardo LARGHI**

Befassung	Europäisches Parlament, 16/04/2018 Rat, 04/04/2018
Rechtsgrundlage	Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Binnenmarkt, Produktion, Verbrauch
Annahme in der Fachgruppe	07/06/2018
Verabschiedung auf der Plenartagung	11/07/2018
Plenartagung Nr.	536
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	125/0/1

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt den Verordnungsvorschlag **COM(2018) 137 final** zur punktuellen Änderung der **Verordnung (EU) Nr. 168/2013**. Ziel ist es, zwischen der notwendigen Entwicklung umweltfreundlicher Technologien (Typgenehmigung EURO 5) und der effektiven Fähigkeit einiger Unternehmen, diese innerhalb der vorgesehenen Fristen umzusetzen (*technische Machbarkeit*) ein Gleichgewicht zu finden. Die Ausnahmen sollten daher negative Auswirkungen auf den Markt und die Beschäftigung vermeiden und dabei das rasche Erreichen besserer Umweltnormen gewährleisten.
- 1.2 Der EWSA unterstreicht, dass die von der Kommission vorgeschlagenen Änderungen mit den in der früheren Stellungnahme des EWSA zu diesem Thema ausgesprochenen Empfehlungen¹ im Einklang stehen. Insbesondere sei hier verwiesen auf: die schrittweise und flexible Anwendung der Verordnung nach Maßgabe der effektiven technischen Machbarkeit, akzeptable Kosten für Unternehmen und Verbraucher und Ausschluss der Fahrzeuge der Klasse L1 und L2 vom On-Board-Diagnosesystem (OBD-System)². Der Ausschuss nimmt auch die breite Unterstützung der Mitgliedstaaten und aller beteiligter Interessenträger für den Vorschlag zur Kenntnis.
- 1.3 Der EWSA ist der Auffassung, dass die Regelung positive Auswirkungen auf die von den Unternehmen und folglich von den Verbrauchern zu tragenden Kosten haben wird. In diesem Zusammenhang wird auf die gesellschaftliche Rolle von Fahrzeugen der Klasse L hingewiesen – sowohl im ländlichen Raum, wo sie häufig eine Alternative zum dürftigen Angebot öffentlicher Verkehrsmittel darstellen, als auch in den Städten, wo sie zur Senkung der Verkehrsüberlastung beitragen.
- 1.4 Der EWSA begrüßt, dass die Befugnisübertragung an die Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte für weitere fünf Jahre erneuert wird. Der Ausschuss erachtet dies als eine entscheidende Voraussetzung für eine zügige Anpassung der geltenden Vorschriften an die laufenden, den Sektor betreffenden Veränderungen der Technologie und des Markts.
- 1.5 Der EWSA ist der Auffassung, dass die Studie der Kommission³ nicht den Kosten, der technischen Machbarkeit und der Reproduzierbarkeit der Messung des Energieverbrauchs (Prüfung Typ VII) für typgenehmigte Fahrräder mit Elektroantrieb (L1e-A) und zweirädrige Kleinkrafträder (L1e-B) Rechnung trägt. Besagte Studie bezieht sich nur auf die Untersuchung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Der Ausschuss empfiehlt daher der Kommission, möglichst rasch eine zusätzliche Studie über den Energieverbrauch von Fahrzeugen der Klasse L1e-A und L1e-B zu veranlassen, um den Unternehmen des Sektors einen sicheren Rechtsrahmen zu gewähren.

¹ [ABl. C 84 vom 17.3.2011, S. 30.](#)

² [ABl. C 84 vom 17.3.2011, S. 30](#), Ziffern 4.1, 4.3 und 5.3.

³ Bericht über die Studie „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ (Verträglichkeitsstudie der Umwelthanforderungsstufe 5 für Fahrzeuge der Klasse L), EU-Books, ET-04-17-619-EN-N.

1.6 Der EWSA unterstützt den Vorschlag der Kommission, die Anwendung der Euro 5-Emissionsgrenzwerte auf Fahrzeuge der Klasse L6e-B (leichte Vierradmobile), Fahrzeuge der Klasse L2eU (dreirädriges Moped), L3e-AxT (Trial-Krafträder) und L3e-AxE (Enduro-Krafträder) aufzuschieben. Da es sich indes um von Klein- und Kleinstunternehmen hergestellte Nischenprodukte⁴ handelt, empfiehlt der EWSA, die Ausnahme bis 2024 – wie ursprünglich in der Folgenabschätzung angedacht – zu verlängern. Dies würde den Unternehmen der Branche einen weniger traumatischen Übergang sowie den Erhalt des Beschäftigungsniveaus ermöglichen.

2. Einleitung

2.1 Der Begriff „Fahrzeuge der Klasse L“ erfasst ein breites Spektrum leichter Fahrzeugtypen mit zwei, drei oder vier Rädern. Dieses Spektrum umfasst sieben Fahrzeugklassen: Fahrräder mit Antriebssystem und zweirädrige Kleinkrafträder (L1e), dreirädrige Kleinkrafträder (L2e), zweirädrige Krafträder (L3e) und dreirädrige Krafträder mit Beiwagen (L4e), dreirädrige Kraftfahrzeuge (L5e) und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge L6e) und schwere vierrädrige Kraftfahrzeug (L7e – Straßen-Quad). Jede Klasse ist weiter in insgesamt 25 Unterklassen unterteilt.

2.2 Aufgrund der Vielzahl der Modelle, Antriebssysteme und Verwendungszwecke gehört die Klasse L zu den differenziertesten und vielfältigsten Fahrzeugklassen. Schätzungen zufolge nehmen über 35 Mio. Fahrzeuge der Klasse L am Straßenverkehr in der EU teil.

2.3 Die Typgenehmigungsanforderungen, die seit dem 1. Januar 2016 für „Fahrzeuge der Klasse L“⁵ gelten, sind in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und den vier dazugehörigen Delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten⁶ festgelegt.

2.4 Die Kommission schlägt auf der Grundlage der in der Verträglichkeitsstudie der Umwelanforderungsstufe Euro 5 für Fahrzeuge der Klasse L aufgezeigten Probleme vor, einige Artikel der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zu ändern oder zu ergänzen, um die Grundsätze klarzustellen und die Durchführung zu erleichtern.

⁴ Diese Fahrzeugklassen machen weniger als 1 % der gesamten Produktion von Fahrzeugen der Klasse L aus.

⁵ [ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52](#) – Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen.

[ABl. L 53 vom 21.2.2014, S. 1](#) – Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission vom 16. Dezember 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit sowie zur Änderung ihres Anhangs V.

[ABl. L 25 vom 28.1.2014, S. 1](#) – Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission vom 21. November 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen.

[ABl. L 7 vom 10.1.2014, S. 1](#) – Delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission vom 24. Oktober 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen.

⁶ Siehe Fußnote 3.

2.5 Dieser auch von den Unternehmen der Branche gewünschte⁷ Vorschlag wurde nach der förmlichen Konsultation aller relevanten Interessenträger des Sektors (Hersteller, Typgenehmigungsbehörden und Sozialpartner) erarbeitet.

3. **Zusammenfassung des Kommissionsvorschlags**

3.1 *On-Board-Diagnosesystem*

3.1.1 Über das OBD⁸ werden die allgemeine Funktionsweise des Fahrzeugs kontrolliert und insbesondere Fehler oder Funktionsminderungen mit Blick auf die Schadstoffemissionen gemeldet. Bereits in Fahrzeugen der Euro 4-Norm vorhanden, wurde das OBD für Euro 5 weiterentwickelt. Nach Maßgabe der Euro 5-Norm überwacht das OBD mittels Sensoren und Aktoren der Fahrzeuge nicht nur das reibungslose Funktionieren des Motors, sondern auch der Abgasbehandlung und des Katalysators.

3.1.2 Die Kommission schlägt vor, einige Aspekte bezüglich des obligatorischen Einbaus von OBD-II und insbesondere bezüglich der Kontrolle des Katalysators bis 2025 aufzuschieben. Dies ist nur für bestimmte Arten von Fahrzeugen vorgesehen, da dieses System aus technischen Gründen im Jahr 2020 noch nicht verfügbar sein wird. Die Änderung dieser Bestimmung dürfte den Unternehmen ausreichend Zeit für die Anwendung der Vorschrift gewähren.

3.1.3 Die Kommission stellt außerdem klar, dass Kleinkrafträder (Klasse L1 und L2) sowie leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L6e) und Krafträder der Unterklasse Enduro (L3-AxE) und Trial (L3e-AxT) vom OSB-II-System ausgenommen werden.

3.2 *Emissionskontrollsystem (mathematisches Dauerhaltbarkeitsverfahren)*

3.2.1 In der Umweltverträglichkeitsstudie zu Euro 5 wird betont, dass mit der Methode zur Überprüfung von Fahrzeugen „nach 100 km Gebrauch“ die tatsächliche Verschlechterung des Emissionsminderungssystems eines Fahrzeugs während seiner Lebensdauer⁹ nicht bewertet werden kann.

3.2.2 Die Kommission schlägt vor, diese Methode bis 2025 schrittweise auslaufen zu lassen. In der Zwischenzeit soll die Wegstrecke, die das Fahrzeug vor der Prüfung zurückgelegt hat, angehoben werden, um eine größere Zuverlässigkeit der Daten zu gewährleisten. Daher wird im Vorschlag vorgesehen, dass zwischen dem 1. Januar 2020 und dem 31. Dezember 2024 zugelassene Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von weniger als 130 km/h nach einer Laufleistung von 2 500 km und Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h nach einer Laufleistung von 3 500 km einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen.

⁷ <https://www.acem.eu/newsroom/press-releases/329-stefan-pierer-acem-president-we-urgently-need-clarity-from-the-ec-regarding-the-implementation-of-euro-5>.

⁸ On-Board-Technologie. Verordnung (EU) Nr. 168/2013, Artikel 21, und Anhang IV, Ziffern 1.8.1, 1.8.2 und 1.8.3.

⁹ Artikel 23 Absatz 3 Buchstabe c).

3.3 *Anwendung der Euro 5-Grenzwerte*

- 3.3.1 In der Umweltverträglichkeitsstudie zu Euro 5 wird bestätigt, dass die zur Erfüllung der Euro-5-Grenzwerte erforderliche Technologie mit Ausnahme bestimmter Fahrzeuge der Klasse L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT und L3e-AxE) bereits verfügbar ist.
- 3.3.2 Die Kommission schlägt daher vor, die Anwendung dieser Grenzwerte auf besagte Unterklassen von 2020 auf 2022 zu verschieben. Diese Maßnahme wird es den Herstellern, insbesondere den KMU gestatten, die Fristen für den Übergang zu emissionsfreien Antriebssträngen sicherzustellen, und sie wird sich auf die Kosten für die Verbraucher günstig auswirken.
- 3.3.3 Ferner ist die Kommission der Ansicht, dass die Geräuschpegelgrenzwerte für Euro 5 weiter präzisiert werden müssen. Deshalb schlägt sie vor, die bestehenden Grenzwerte für Euro 4 so lange beizubehalten, bis die neuen Grenzwerte für Euro 5 festgelegt werden.

3.4 *Delegierte Rechtsakte*

- 3.4.1 Der Kommission wurde mit der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 die Befugnis übertragen, für einen Zeitraum von fünf Jahren delegierte Rechtsakte zu erlassen; dieser Zeitraum lief am 21. März 2018 aus. Da es erforderlich ist, die Vorschriften ständig an den technischen Fortschritt anzupassen, fordert die Kommission, eine Befugnisübertragung für weitere fünf Jahre mit der Möglichkeit einer stillschweigenden Verlängerung vorzusehen.

Brüssel, den 11. Juli 2018

Luca JAHIER

Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
