



Pet 1-19-12-9210-004187

99334 Elleben

Zulassung zum Straßenverkehr

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 17.09.2020 abschließend beraten und beschlossen:

1. Die Petition dem Europäischen Parlament zuzuleiten, soweit es die generelle Verpflichtung der Automobilhersteller zur Beteiligung an den Nachrüstkosten betrifft,
2. das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, unverzüglich Rechtssicherheit hinsichtlich einer Hardware – Nachrüstung älterer Dieselfahrzeuge (Euro 5 und älter) zu schaffen.

Hierbei sollten im Hinblick auf die Vermeidung zukünftig zu erwartender Innenstädte-Fahrverbote in den Innenstädten die technisch notwendigen Normen entweder selbst festgelegt oder auf deren Festlegung hingewirkt werden. Der Bund solle sich an der Nachrüstung durch Prämienbewilligung beteiligen.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss eine auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichte Eingabe mit 72 Mitzeichnungen und 21 Diskussionsbeiträgen sowie weitere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.



Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass in der aktuellen öffentlichen Diskussion über die Gefahr von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge in den Innenstädten nicht zur Kenntnis genommen wird, dass es bereits heute die technischen Möglichkeiten gibt, auch ältere Dieselfahrzeuge – und nicht nur die Euro 5, sondern auch z. B. die der Euro 4 mit verhältnismäßig geringem Aufwand mit einer Hardware-Nachrüstung zu versehen, damit sie Euro 6 erfüllen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Seit Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe im Herbst 2015 verpflichtete das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Fahrzeughersteller zu umgehenden Rückrufen von Fahrzeugen, die mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet sind. Allen betroffenen Fahrzeugeigentümern stellen die Fahrzeughersteller ein Software-Update zur Verfügung, mit dem die unzulässige Abschaltvorrichtung entfernt und das Emissionsverhalten ihres Fahrzeugs in Übereinstimmung mit den geltenden gesetzlichen Anforderungen gebracht wird.

Am 2. August 2017 traf sich in Berlin das „Nationale Forum Diesel“ (NFD) unter Vorsitz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und Co-Vorsitz des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), bestehend aus Bundesministern, Ministerpräsidenten der Länder, Regierenden Bürgermeistern sowie Vertretern der Automobilbranche.

Die sog. Expertenrunde 1 des NFD erhielt den Auftrag, weitergehende hardwareseitige Nachrüstmöglichkeiten von dieselpbetriebenen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zu prüfen. Das Mandat wurde im Zuge der Beratungen um die Nachrüstung von



Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)-Bussen sowie schweren Kommunalfahrzeugen erweitert. Zur Machbarkeit der Hardware-Nachrüstung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen hat das BMVI wissenschaftliche Studien in Auftrag gegeben, die auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht wurden. Die Expertenrunde 1 hat am 20. November 2018 ihren Ergebnisbericht abschließend behandelt und anschließend veröffentlicht.

Hierzu lässt sich zusammenfassend festhalten:

Die Nachrüstung mit SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction / Selektive Katalytische Reduktion) wird im Ergebnis als wirksame Maßnahme zur Ox-Emissionsreduzierung dargestellt. Diese Schlussfolgerung deckt sich mit den Ergebnissen der erweiterten Kurzstudie sowie der weiteren Expertenbeiträge im Bericht. Die Minderungsraten lagen in Abhängigkeit der Randbedingungen zwischen 50 Prozent und 95 Prozent der vor einer Hardwarelösung gemessenen NOx-Werte im Realbetrieb.

Die Expertenbeiträge kommen nahezu einheitlich zu dem Schluss, dass eine Nachrüstung durch den Fahrzeughersteller (OEM) selbst deren Qualität verbessert. Autarke Nachrüstlösungen von Drittanbietern sind grundsätzlich möglich; hier sollte aus technischen Gründen aber vorzugsweise eine Einbindung des OEM erfolgen.

Mittlerweile liegen Allgemeine Betriebserlaubnisse (ABE) für Stickoxidminderungssysteme verschiedener Nachrüthersteller zur Nachrüstung von Diesel-Pkw der Schadstoffklasse Euro 5 der Fahrzeughersteller BMW, Daimler, Volkswagen und Volvo vor.

Die generalisierende Stellungnahme nennt aus den Reihen der Unternehmen des Nachrüstmarktes Kosten für eine Hardwarenachrüstung gestaffelt nach Stückzahlen von 1.000 Euro bis 3.000 Euro und kommt zum Schluss, dass sich, einschließlich der Kosten für den Einbau, voraussichtliche Gesamtkosten von 3.000 Euro ergeben.



Die erweiterte Kurzstudie kommt nach exemplarischen Kostenabschätzungen für drei Fahrzeugmodelle in ihrer Zusammenfassung zum Schluss, dass für eine Nachrüstung, inkl. Einbau, in jedem Fall Kosten größer 5.000 Euro anzusetzen sind.

Die Hersteller Daimler und Volkswagen haben die Übernahme der Kosten für eine Hardware-Nachrüstung von Diesel-Pkw bis zu einer Höhe von 3.000 Euro pro Fahrzeug für die 15 besonders belasteten Städte mit der höchsten NOx-Grenzwertüberschreitung zugesagt.

Bezüglich der Möglichkeit privat auf juristischem Wege Ansprüche gegen die Hersteller geltend zu machen, hat der Deutschen Bundestag am 14. Juni 2018 das Gesetz zur Einführung einer zivilprozessualen Musterfeststellungsklage verabschiedet. Dies berührt zwar nicht die materielle Rechtslage, ist aber ein prozessuales Instrument, das Verbraucher bei der Durchsetzung ihrer Ansprüche unterstützen kann.

In diesem Zusammenhang gibt der Ausschuss zu bedenken, dass eine generelle Verpflichtung der Automobilhersteller zur Beteiligung an den Nachrüstkosten einen Verstoß gegen das Europarecht darstellen würde, sofern sie auch Fahrzeuge betrifft, die im Einklang mit den geltenden Typengenehmigungsvorschriften hergestellt und in den Verkehr gebracht worden sind. Vielmehr könnte eine Verpflichtung der Hersteller, solche im Verkehr befindliche Fahrzeuge nachträglich mit emissionsverbessernden Systemen umzurüsten, nur auf europäischer Ebene erfolgen.

Maßgeblich ist zum einen die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie). Dort ist in Artikel 4 Absatz 3 Satz 2 Folgendes geregelt:

„Die Mitgliedstaaten dürfen die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Teilnahme am Straßenverkehr von Fahrzeugen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten nicht unter Verweis auf die von dieser Richtlinie erfassten Aspekte des Baus



oder der Wirkungsweise untersagen, beschränken oder behindern, wenn diese den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen."

Diese Regelung ist auch in der neuen Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten enthalten, welche bereits in Kraft getreten ist und ab dem 1. September 2020 gilt. Die Richtlinie 2007/46/EG wird mit Wirkung vom 1. September 2020 aufgehoben.

Zum anderen besteht für den Aspekt der Abgasemissionen mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen eine detaillierte Vorschrift auf europäischer Ebene, die unmittelbar auch in Deutschland gilt. Sofern Fahrzeuge den Vorschriften entsprechen, was im Rahmen einer Typgenehmigung geprüft wird, besteht ein Anspruch der Hersteller, Fahrzeuge ohne Auflagen in den Verkehr zu bringen und dort belassen zu können.

Einzelne Verbände und Länder teilen diese Auffassung nicht und fordern eine Verpflichtung der Hersteller zur hardwareseitigen Nachrüstung, hierfür sehen sie auch von der Mehrheit nicht geteilte rechtliche Anknüpfungspunkte.

Eine Umschlüsselung von beispielsweise „Euro 5“ auf Schadstoffklasse „Euro 6“ ist nicht durch den alleinigen Nachweis der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte möglich. Eine neue Grenzwertstufe umfasst neben den verschärften Emissionsgrenzwerten in der Regel ein ganzes Paket von neuen umweltrelevanten Anforderungen, deren Einhaltung der Hersteller bei der Genehmigung des Fahrzeugtyps nachweisen muss. Aus diesem Grund ist eine nachträgliche Umschlüsselung für im Verkehr befindliche (schon zugelassene) Fahrzeuge auf die „Euro 6“ - Genehmigungsstufe nicht vorgesehen.

Für eine bessere Luftqualität ist die Bundesregierung bemüht, mit ihren aktuellen Aktivitäten konzertierte und schnell wirksame Maßnahmen für eine Besserung der



Luftqualität unter Beteiligung der Automobilindustrie, der Fachkreise und aller weiteren Beteiligten anzustoßen.

Das am 2. Oktober 2018 veröffentlichte „Konzept für saubere Luft und Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ der Bundesregierung setzt auf die Verstärkung und Ausweitung des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 - 2020“. Es beinhaltet u. a. Förderrichtlinien mit technischen Prüfkriterien für die Hardware-Nachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen sowie (leichten und schweren) Handwerker- und Lieferfahrzeugen. Diese wurden noch in 2018 im Bundesanzeiger veröffentlicht und traten am 1. Januar 2019 in Kraft.

Für Halter von Fahrzeugen der Schadstoffklassen „Euro 4“ und „Euro 5“ soll der Erhalt der Mobilität über zusätzliche Maßnahmen sichergestellt werden. Hierzu zählt u. a. die Möglichkeit, dass diese von Verkehrsbeschränkungen ausgenommen werden können, wenn die Fahrzeuge im realen Fahrbetrieb weniger als 270 mg NO_x pro Kilometer ausstoßen. Die Bundesregierung nahm hierzu bereits eine Anpassung des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie des Straßenverkehrsgesetzes vor.

Die erforderlichen Prüf- und Nachweisverfahren für den genannten Emissionswert von 270 mg/km NO_x wurden am 28. Dezember 2018 durch das BMVI veröffentlicht und werden als Anlage zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) hinzugefügt. Der Bundesrat hat am 8. November 2019 der Dritten Verordnung zur Änderung der StVZO zugestimmt. Damit kann diese zeitnah in Kraft treten. Die Verfahren dienen als Grundlage für die Erteilung von ABE durch das KBA. Mit der Verordnung ist auch formal der letzte Schritt getan, um die Voraussetzung für die Zulassung von Nachrüstsystemen zur Reduzierung der Stickoxid-Emissionen von Diesel-Pkw der Schadstoffklassen „Euro 4“ und „Euro 5“ zu schaffen.

Nach dem Einbau des auf Basis der vorgenannten Vorschriften entwickelten Stickoxidminderungssystems trägt die nach Landesrecht zuständige Verwaltungsbehörde auf Antrag des Fahrzeughalters die ABE in die Zulassungsbescheinigung Teil 1 ein.



Bezüglich einer Prämienbewilligung wurden einerseits vier Förderrichtlinien für die Hardware-Nachrüstung von ÖPNV-Bussen, von schweren Kommunalfahrzeugen sowie von leichten und schweren Handwerker- und Lieferfahrzeugen mit einem Stickoxid-Minderungssystem in Kraft gesetzt. Die Richtlinien sehen eine Förderquote für die Nachrüstung mit einem SCR-System von bis zu 80 Prozent der Umrüstkosten vor. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss, die Petition dem Europäischen Parlament zuzuleiten, soweit es die generelle Verpflichtung der Automobilhersteller zur Beteiligung an den Nachrüstkosten im Rahmen der Typengenehmigung betrifft und im Übrigen das Petitionsverfahren abzuschließen.