

EURO-7-EMISSIONSGRENZWERTE FÜR KRAFTFAHRZEUGE

Vorschlag COM(2022) 586 vom 10. November 2022 für eine **Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen und Dauerhaltbarkeit von Batterien (EURO-7)** und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 595/2009

cepAnalyse Nr. 5/2023

KURZFASSUNG [\[zur Langfassung\]](#)

Hintergrund | Ziel | Betroffene

Hintergrund: Die EU will bis 2030 die Zahl „vorzeitiger Todesfälle“ aufgrund von Schadstoffemissionen um 55% gegenüber 2005 verringern – auch im Straßenverkehr, der in der EU 2020 rund 37% der Stickstoffdioxid-Emissionen und 9% der Feinstaubemissionen verursachte. Seit Einführung der EURO-6d-Normen für Pkw und Vans sowie der EURO-VI-Normen für Lkw und Busse gehen die Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs stetig und überproportional zurück.

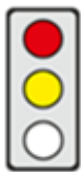
Ziel: Die Belastung der Bevölkerung durch Schadstoff-Emissionen des Straßenverkehrs soll durch eine strengere Emissionsnorm (EURO-7) für neue Kraftfahrzeuge „drastisch“ verringert werden. Testbedingungen und Grenzwerte sollen verschärft und Emissionen im Fahrbetrieb durch On-Board-Überwachungssysteme (OBM) in Echtzeit erfasst werden.

Betroffene: Fahrzeughersteller, Zulieferer, Nutzer von Kraftfahrzeugen und Anwohner vielbefahrener Straßen.

Kurzbewertung

Pro

Die neuen Schadstoffgrenzwerte für Pkw werden kraftstoffübergreifend auf das Niveau der jeweils schärfsten EURO-6-Grenzwerte festgesetzt. Unter realistischen Testbedingungen wäre dies kosteneffizient und würde Herstellern Spielräume für eine rasche Antriebswende belassen.



Contra

- ▶ Der Effekt selbst strenger EURO-7-Normen auf die Verbesserung der Luftqualität ist marginal, vor allem aber geringer und weniger effizient als eine beschleunigte Flottenerneuerung durch Ersatz alter schadstoffintensiver Kfz durch EURO-6/VI-Fahrzeuge.
- ▶ Die Einführung der EURO-7-Normen erfordert eine längere Vorlaufzeit.
- ▶ Die Streichung aller Testrandbedingungen bei der Fahrtkomposition führt indirekt zu einer drastischen Verschärfung der EURO-7-Grenzwerte. Hersteller können deren Einhaltung bei „beliebigem Fahrtverlauf“ unter nicht-repräsentativen Extrembedingungen nicht rechtssicher garantieren.
- ▶ Die EURO-7-Grenzwerte für Lkw und Busse sind selbst bei realistischen Testbedingungen technisch kaum realisierbar. Zudem sind sie nicht kosteneffizient, da sich die Schadstoffemissionen durch die Elektrifizierung stärker verringern werden als in der Folgenabschätzung berücksichtigt.

Testrandbedingungen [Langfassung A.3.1, C.1.3]

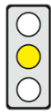
Kommissionsvorschlag: Die Testrandbedingungen bezüglich Fahrtverlauf – wie Mindestdauer und Aufteilung in Stadt-, Land- und Autobahnabschnitten – werden gestrichen und „beliebige Fahrtverläufe“ bei Abgastests erlaubt. Der Teiler für erweiterte Fahrbedingungen wird nur einfach angewandt, auch wenn mehrere erweiterte Fahrbedingungen – die jeweils zu höheren Emissionen führen – kombiniert werden. Dieser Fall ist im Vorschlagstext nicht ausgeschlossen.



cep-Bewertung: Die Streichung jeglicher Testrandbedingungen bei Fahrtverläufen führt indirekt zu einer drastischen Verschärfung der EURO-7-Grenzwerte. Da sie auch bei Tests mit „beliebigem“ Fahrtverlauf in nicht repräsentativen Extremsituationen einzuhalten sind, können Hersteller sie letztlich nicht rechtssicher garantieren. Das ist nicht technologieneutral, sondern ein unnötiges vorzeitiges Verbrenner-Aus durch die Hintertür.

Pkw und Vans: Schadstoffgrenzwerte für Auspuff-Gase [Langfassung A.3.1, C.1.4]

Kommissionsvorschlag: Schadstoffgrenzwerte für Auspuff-Gase werden ab 2025 kraftstoffunabhängig auf den schärfsten EURO-6-Grenzwert festgelegt – bei Diesel-Pkw ist das eine Reduktion des Grenzwertes für Stickoxide um 25%. Grenzwerte von Vans werden nicht mehr nach Gewichtsklassen unterschieden und sind dieselben wie bei Pkw.



cep-Bewertung: Nur nach Einführung realistischer Testbedingungen und Gewährung eines ausreichenden Vorlaufs wären die Grenzwerte wirklich moderat. Sie ließen sich dann mit Blick auf das Verbrenner-Verbot 2035 und die massive Reduktion der Schadstoffemissionen durch Flottenerneuerung mit EURO-6-Kfz und E-Fahrzeugen rechtfertigen. Für schwere Vans sind die Grenzwerte nicht einzuhalten, sodass viele für den Verteilerverkehr und Handwerker wichtige Fahrzeuge nicht mehr wirtschaftlich als Verbrenner angeboten werden können.

Pkw und Vans: Schadstoffgrenzwerte für Bremsabrieb [Langfassung A.3.1, C.1.6]

Kommissionsvorschlag: Bremspartikelemissionen kleiner als 10 Mikrogramm (PM₁₀) werden erstmalig für Pkw und Vans ab 2025 bis 2034 auf 7 mg/km und ab 2035 auf 3 mg/km begrenzt. Grenzwerte für Lkw und Busse können folgen.



cep-Bewertung: Bei der Vermeidung von Partikelemissionen durch Bremsabrieb muss berücksichtigt werden, dass Bremsen sicherheitstechnisch sehr wichtige Bauteile in Fahrzeugen sind. Bei der Festlegung von Grenzwerten muss es zu einer Gesamtabwägung kommen, die neben gesundheitsrelevanten Umweltaspekten auch der Verkehrssicherheit den notwendigen Stellenwert einräumt. Daher sollte die Regulierung des Bremsabriebs bei der Typgenehmigung im Hinblick auf die allgemeine Sicherheit [(EU) 2019/2144] angesiedelt werden.

Lkw und Busse: Schadstoffgrenzwerte für Auspuff-Gase [Langfassung A.3.1, C.1.5]

Kommissionsvorschlag: Bei Schadstoffgrenzwerten für Auspuff-Emissionen von Lkw und Bussen ist eine starke Verschärfung vorgesehen, z.B. bei Stickoxiden um 77,5%, die mit der voraussichtlich längeren Nutzung des Verbrennungsmotors bei Lkw und Bussen begründet wird. Tests sollen bei Kaltstart „beliebige“ Lasten auf den Motor erlauben.



cep-Bewertung: Die Grenzwerte für Lkw und Busse sind selbst bei realistischen Testbedingungen technisch kaum realisierbar. Sie sind zu streng und nicht kosteneffizient, da sich Schadstoffemissionen durch die Elektrifizierung stärker verringern werden als in der Folgenabschätzung der Kommission veranschlagt. Um eine rechtssichere EURO-7-Konformität bestätigen zu können, müssen die Testbedingungen beim Kaltstart mit realistischen Lasten auf den Verbrennungsmotor spezifiziert werden. Die Umsetzungsfrist muss verlängert werden.

Schadstoffgrenzwerte für Reifenabrieb [Langfassung A.3.1, C.1.6]

Kommissionsvorschlag: Bisher sind noch keine konkreten Grenzwerte für die Partikelemissionen von Reifen festgeschrieben. Diese will die Kommission erst mittels delegierter Rechtsakte festlegen.



cep-Bewertung: Die Verortung dieser Grenzwerte in der EURO-7-Verordnung macht allein den Fahrzeughersteller für die Einhaltung der Grenzwerte verantwortlich. Selbst wenn er sein Fahrzeug auf minimale Reifenabriebemissionen optimiert und mit abriebarmen und sicheren Reifen ausstattet, liegt es letztlich in der Hand des Fahrzeughalters, mit welchen Reifen er künftig fährt. Deshalb darf der Fahrzeughersteller nicht allein für die Einhaltung der Grenzwerte verantwortlich gemacht werden, sondern auch die Reifenhersteller.

On-Board-Überwachungssysteme (OBM) [Langfassung A.3.1, C.1.7]

Kommissionsvorschlag: Als Ergänzung zu On-Board-Diagnose (OBD)-Systemen müssen künftig OBM-Systeme Emissionen in Echtzeit erfassen, die Daten drahtlos übermitteln, bei Fehlfunktionen der Abgasreinigung eine Kontrollleuchte aktivieren und bei anhaltenden Emissionsüberschreitungen Reparaturen „erzwingen“.



cep-Bewertung: OBM verteuern Kleinwagen erheblich. Werden Emissionsdaten drahtlos – wie angedacht – an Behörden zur Big-Data-Analyse weitergeleitet, um reale Emissionsmessungen „jenseits aller Testrandbedingungen“ zu ermöglichen, bringt dies ggf. Nutzer mit überdurchschnittlichen Emissionen – etwa mit Anhängern in bergigen Gegenden – in den Fokus der Behörden. Ebenso wie eine automatisch erzwungene Reparatur bei gewissen Emissionsüberschreitungen, ist dies ein unverhältnismäßiger Eingriff in die Rechte von Fahrzeughaltern.

Langlebigkeitsanforderungen [Langfassung A.3.2, C.1.8]

Kommissionsvorschlag: Abgasgrenzwerte sind über die gesamte Lebensdauer der Fahrzeuge einzuhalten, werden aber bei Pkw, Vans und Kleinbussen nach der Hauptlebensdauer (160.000 km oder 8 Jahre) um 20% abgeschwächt. Antriebsbatterien müssen fünf Jahre nach Zulassung des Pkw oder Vans oder nach 100.000 km noch 80% bzw. 75% der Anfangskapazität haben, danach noch 75% bzw. 65% – bis acht Jahre oder 160.000 km erreicht sind.



cep-Bewertung: Nach der Hauptlebensdauer rechtfertigt üblicher Verschleiß, dass Abgas-Emissionen um 20% steigen dürfen. Anforderungen an die Lebensdauer der Antriebsbatterie führen einerseits zu höheren Produktionskosten und Anschaffungspreisen. Andererseits verringern sie Abfallaufkommen und Ressourceneinsatz sowie die Gesamtkosten über die Lebenszeit des Fahrzeugs, wenn die geplante Nutzungsdauer unter der gesetzlichen Mindestlebensdauer liegt und so keine Kosten für zu ersetzende Teile entstehen.