



Dokumentation

Grenzwerte für Luftschadstoffe im Straßenverkehr

Grenzwerte für Luftschadstoffe im Straßenverkehr

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 015/18
Abschluss der Arbeit: 21.02.2018
Fachbereich: WD 5 Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	4
3.	Ergänzende Quellen	7

1. Einleitung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit den CO₂- und Luftschadstoff-Grenzwerten für Pick-ups, den Flottengrenzwerten der Autohersteller, deren Einstufung als Pkw bzw. Lkw, den Absatzzahlen sowie den Zulassungsverfahren. Im Rahmen der Bearbeitung wurde eine Anfrage an das maßgeblich zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gerichtet sowie eigene Recherchen in die Wege geleitet. Im Einzelnen wurde gefragt:

- a) *Wie ist die genaue Abgrenzung zwischen Pkw und leichten Lkw/Kleinlastern definiert (vermutlich EU-Verordnung)? (nach Gewicht? Nach Nutzung/Zweck?)*
- b) *Welche CO₂ und NO_x/Feinstaub – Grenzwerte gelten für diese Fahrzeuge bzw. Hersteller-Flotten?*
- c) *Welche bereits zugelassenen oder in der Zulassung befindlichen Lifestyle-Pick-up-Trucks fallen nicht unter die üblichen PKW-Grenzwerte sondern unter die für Kleinlasten?*
- d) *Wie liefen die Zulassungsverfahren ab? Welche Institution hat die Zulassungen für den Deutschen/Europäischen Markt erteilt?*
- e) *Gibt es Kenntnisse über kontroverse Diskussionen zur Kleinlasten-Thematik?*
- f) *Gibt es vergleichbare Fälle aus dem SUV-Bereich?*

2. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) führt zu den einzelnen Aspekten chronologisch wie folgt aus:

„Abgrenzung der Fahrzeugkategorien

Die Abgrenzung der verschiedenen Fahrzeugkategorien ist in Anhang II der Europäischen Rahmenrichtlinie 2007/46/EG¹ beschrieben. Der Hersteller ist für die Einteilung eines Fahrzeugtyps in eine bestimmte Klasse verantwortlich. Die Einteilung hat ausschließlich auf Grundlage der im genannten Anhang beschriebenen technischen Kriterien zu erfolgen. Bei den in der Anfrage in Rede stehenden Pick-ups handelt es sich um Fahrzeuge mit ebener, offener Ladefläche, die der Klasse M1 (Kategorie Personenkraftwagen mit höchstens acht Sitzplätzen zuzüglich des Fahrersitzes) oder der Klasse N1, Gruppe II oder III (Kategorie leichte Nutzfahrzeuge, vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Fahrzeuge) zugeordnet werden können. Für die Zuordnung zur Klasse N1 müssen alle technischen Kriterien hinsichtlich Gütertransportkapazität, Ladefläche und – zugang, Anzahl Sitzplätze usw. gemäß Anhang II, Kap. 3 ff. erfüllt sein, ansonsten ist das Fahrzeug der Klasse M1 zuzuordnen.

1 Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie)
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0046&from=DE> (letzter Abruf: 20.02.2018)

NO_x- und Partikel-Grenzwerte, sowie CO₂-Emission der Fahrzeuge

Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung der hier in Rede stehenden Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen sind in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007², z.Zt. in der Fassung vom 01. Juni 2017, geregelt. Tabellen 1 und 2 in Anhang I enthalten die derzeit geltenden Euro-5- und Euro-6-Grenzwerte für unter anderem Stickoxide (NO_x) und Partikel ausstoß.

Euro 5 Grenzwerte für NO_x und Partikel

Fahrzeugklasse	Gruppe	Bezugsmasse RM (kg)	NO _x (mg/ km)		Partikelmasse (mg/km)		Partikelanzahl	
			PI	CI	PI ³	CI	PI	CI
M	-	Alle	60	180	4,5		-	6 · 10 ¹¹
N1	I	RM ≤ 1305	60	180			-	
	II	1305 < RM ≤ 1760	75	235			-	
	III	1760 < RM	82	280			-	

Euro 6 Grenzwerte für NO_x und Partikel

Fahrzeugklasse	Gruppe	Bezugsmasse RM (kg)	NO _x (mg/ km)		Partikelmasse (mg/km)		Partikelanzahl	
			PI	CI	PI ³	CI	PI ³	CI
M	-	Alle	60	80	4,5		6 · 10 ¹¹	6 · 10 ¹¹
N1	I	RM ≤ 1305	60	80				
	II	1305 < RM ≤ 1760	75	105				
	III	1760 < RM	82	125				

Für CO₂-Emissionen gibt es in Europa keine fahrzeugspezifischen Grenzwertvorgaben, vergleichbar zur Situation, wie bei den Schadstoffen. Die EU-Kommission hat jedoch im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor mit den beiden Verordnungen VO (EG) Nr. 443/2009⁴ (für Pkw) sowie VO (EU) Nr. 510/2011⁵ (für leichte Nutzfahrzeuge) den Herstellern jährliche Zielvorgaben gesetzt, die sich auf die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer, erstmals in der Gemeinschaft zugelassener Fahrzeuge beziehen.

- 2 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/ALL/?uri=CELEX%3A32007R0715> (letzter Abruf: 20.02.2018)
- 3 Nur für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor mit Direkteinspritzung (übersandte Darstellung des BMVI).
- 4 Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0001:0015:DE:PDF> (letzter Abruf: 20.02.2018)
- 5 Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:145:0001:0018:DE:PDF> (letzter Abruf: 20.02.2018)

Die Zielwertvorgaben für spezifische Emissionen bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Nfz) sind unterschiedlich.

Gemäß Anhang I der VO (EG) Nr. 443/2008 beträgt der derzeitige Zielwert für Pkw mit einer Masse, die der durchschnittlichen Masse neuer Pkw in der Gemeinschaft aus den vorausgegangenen drei Kalenderjahren entspricht, 130 g/km. Ab 2020 gilt die Vorgabe von 95 g/km.

Gemäß Anhang I der VO (EU) Nr. 510/2011 beträgt der derzeitige Zielwert für leichte Nfz mit einer Masse, die der durchschnittlichen Masse neuer leichter Nfz in der Gemeinschaft aus den vorausgegangenen drei Kalenderjahren entspricht, 175 g/km. Ab 2020 gilt die Vorgabe von 147 g/km.

Übersicht der in Deutschland zugelassenen Pick-ups kategorisiert nach M1 bzw. N1 Fahrzeugen

Die angefragten Informationen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Jahr	2013		2014		2015		2016		2017		
	Typ M1 (Pkw)/ N1 (Nfz)	M1	N1	M1	N1	M1	N1	M1	N1	M1	N1
Hersteller											
Avtovaz											1
BMW				1							
Chrysler		288	5	560	1	292		60			9
Dacia									1		3
Daimler	1		15		9		1				538
FCA					1	167	21	1777		3	2915
Ford	10	18	20	48	18	46		228		3	361
Fuji Heavy Ind.					1						
GM		9		1		3			6		4
Isuzu		1	4	1				168			568
Iveco						1					
Jaguar Land Rover					2						
Jeep Eagle							1				
Mitsubishi	1				2	928		2250		1	2113
Nissan	5		17		23	7		3589			3504
Piaggio						35		321			372
Porsche							1				
Renault											119
sonst. Kfz Hersteller			58		10		16		66		127
Ssangyong	1								2		2
Streetscooter							1				
Suzuki						1					2
Toyota	20	3	11	35	9	57	2	1015			1898
Urban, Baumgarten									10		4
Volkswagen	20		38		19			6	2	1	22
Gesamt		58	377	111	656	85	15555	31	9497	8	12650

Typgenehmigungsverfahren

Im Interesse der Verwirklichung und des Funktionierens des Binnenmarktes der Gemeinschaft ist das Genehmigungsverfahren bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf dem Grundsatz einer vollständigen Harmonisierung geregelt. Jede europäische Typgenehmigungsbehörde kann Typgenehmigungen erteilen. In Deutschland ist hierfür das Kraftfahrt-Bundesamt zuständig.

Diskussionsstand „Kleinlaster-Thematik“ sowie „SUV“

Seit der Neuregelung des Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Rahmenrichtlinie), in der die technischen Kriterien für die Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu den Klassen M1 bzw. N1 neu gefasst worden sind, sind laut Auskunft des für die Typgenehmigung in Deutschland zuständigen Kraftfahrt-Bundesamts diesbezüglich keine kontroversen Diskussionen bekannt.“

3. Ergänzende Quellen

Umweltbundesamt, Emissionsstandards.

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsstandards> (letzter Abruf: 20.02.2018)

Deutsche Bank Research, 2017, Neue CO2-Grenzwerte für Pkw: Spielt der Autokäufer mit? , in: aktueller Kommentar, 01.12.2017.

https://www.dbresearch.de/PROD/RPS_DE-PROD/PROD0000000000457219/Neue_CO2-Grenzwerte_f%C3%BCr_Pkw%3A_Spielt_der_Autok%C3%A4ufer.PDF (letzter Abruf: 20.02.2018)

Spiegel online, 2017, Kohlendioxid-Emissionen: EU plant neue Regeln für Abgas-Grenzwerte.

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-kommission-plant-neue-regeln-fuer-co2-grenzwerte-bei-pkw-a-1155094.html> (letzter Abruf: 20.02.2018)

Pick-up-trucks.de, 2016, Pickup Trucks – Zulassung, Besteuerung und Versicherung.

<https://pick-up-trucks.de/pickup-trucks-zulassung-besteuerung-und-versicherung/> (letzter Abruf: 20.02.2018)

openJur die freie juristische Datenbank, Kraftfahrzeugsteuer (Abgrenzung Pkw/Lkw bei Pick-ups), FG München, Urteil vom 5. Januar 2015, Az. 4 K 2673/14.

<https://openjur.de/u/756946.html> (letzter Abruf: 20.02.2018)

Bayerische Staatskanzlei, 2015, Kraftfahrzeugsteuer: Abgrenzung zwischen einem PKW und einem LKW bei Pickup-Fahrzeugen (Dodge RAM) - Übergangsfall: Anwendung des Tarifs für PKW in 2012 trotz verkehrsrechtlicher Einstufung des Fahrzeugs als LKW durch die Zulassungsstelle, FG München, Urteil v. 24.06.2015 – 4 K 1478/13.

[http://www.gesetze-bayern.de/\(X\(1\)S\(rodoykrd2qiwj0q2wpxt0ks\)\)/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2015-N-95496?hl=true&AspxAutoDetectCookieSupport=1](http://www.gesetze-bayern.de/(X(1)S(rodoykrd2qiwj0q2wpxt0ks))/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2015-N-95496?hl=true&AspxAutoDetectCookieSupport=1) (letzter Abruf: 20.02.2018)

Steuertipps.de, 2008, Geländewagen und SUV: Kfz-Steuererhöhung nicht verfassungswidrig.

<https://www.steuertipps.de/steuererklaerung-finanzamt/themen/gelaendewagen-und-suv-kfz-steuererhoehung-nicht-verfassungswidrig> (letzter Abruf: 20.02.2018)

Autobild.de, 2017, Kfz-Steuer bei Pick-ups: Pkw statt Lkw, Pick-up-Besitzer müssen mehr bezahlen.

<http://www.autobild.de/artikel/kfz-steuer-bei-pick-ups-pkw-statt-lkw-50210.html> (letzter Abruf: 20.02.2018)

Statista, 2018, Pickups - Zulassungen in Deutschland nach Modellen.

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/200383/umfrage/zugelassene-pickups-in-deutschland/> (letzter Abruf: 20.02.2018)
