



Sachstand

Die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge Überblick über die Rechtsgrundlagen

Die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge

Überblick über die Rechtsgrundlagen

Aktenzeichen: WD 7 - 3000 - 048/23
Abschluss der Arbeit: 09.06.2023
Fachbereich: WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Bau und Stadtentwicklung

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. | Rechtsgrundlagen für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge | 4 |
| 2.1. | Allgemeine Vorgaben für die Zulassung von Kraftfahrzeugen | 6 |
| 2.2. | Die EG-Typgenehmigung | 6 |
| 2.2.1. | Vorgaben der Verordnung (EU) 2018/858 für die Fahrzeugklassen M und N | 7 |
| 2.2.1.1. | Emissionen leichter Nutzfahrzeuge | 7 |
| 2.2.1.2. | Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge | 9 |
| 2.2.1.2.1. | Die Euro-VI-Abgasnormen | 9 |
| 2.2.1.2.2. | CO ₂ -Emissionen | 11 |
| 2.2.1.2.3. | Geplante Änderungen der CO ₂ -Emissions-Vorschriften | 13 |
| 2.2.2. | Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für die Fahrzeugklasse T | 14 |
| 2.3. | Die nationale Betriebserlaubnis | 15 |
| 2.4. | Einzelgenehmigungen | 15 |
| 3. | Fazit | 16 |

1. Einleitung

Schwere Nutzfahrzeuge verursachen derzeit etwa ein Viertel der straßenverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der Europäischen Union.¹ Insbesondere im Güterverkehrssektor ist aufgrund der steigenden Nachfrage von einer Emissionszunahme auszugehen.² Zur Verringerung der Emissionen hat die Europäische Kommission jüngst einen Vorschlag für neue Kohlenstoffdioxid-Emissionsziele für schwere Nutzfahrzeuge ab dem Jahr 2030 vorgelegt.³

Vor diesem Hintergrund sind die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages gebeten worden, die gegenwärtigen Voraussetzungen für die **Zulassung von schweren Nutzfahrzeugen** zu erläutern. Dabei soll insbesondere auf geltende **Emissionsvorschriften für Luftschadstoffe** und geplante Änderungen der Emissionsvorschriften eingegangen werden.

2. Rechtsgrundlagen für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge

Die Voraussetzungen für die Zulassung von schweren Nutzfahrzeugen ergeben sich aus nationalen und europäischen Vorschriften. Als Nutzfahrzeuge gelten Kraftfahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauart zum **Transport von Personen, Gütern** oder zum **Ziehen von Anhängfahrzeugen** bestimmt und zugleich keine Personenkraftwagen oder Krafträder sind; hierzu zählen etwa Omnibusse und Lastkraftwagen.⁴

-
- 1 Erwägungsgrund 5 zur Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28.06.2018 über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/ALL/?uri=CELEX:32018R0956> (Stand dieser sowie sämtlicher nachfolgender Internetquellen: 09.06.2023).
 - 2 Vgl. die Pressemitteilung der Europäischen Kommission, Kommissions-Vorschlag: Neue CO₂-Standards für Lkw, emissionsfreie Stadtbusse ab 2030, 14.02.2023, abrufbar unter: https://germany.representation.ec.europa.eu/news/kommissions-vorschlag-neue-co2-standards-fur-lkw-emissionsfreie-stadtbusse-ab-2030-2023-02-14_de
 - 3 Ebenda.
 - 4 Vgl. die Informationen des Kraftfahrt-Bundesamtes zu Nutzfahrzeugen, abrufbar unter: <https://www.kba.de/SharedDocs/Glossareintraege/DE/N/Nutzfahrzeug.html>.

Überwiegend greifen der europäische und der nationale Gesetzgeber nicht auf die Bezeichnung der (schweren) Nutzfahrzeuge zurück. Vielmehr werden Fahrzeuge nach der europäischen Verordnung (EU) 2018/858⁵ in **Fahrzeugklassen** unterteilt.⁶ **Nutzfahrzeuge** können – abhängig von ihrer konkreten Gestaltung – insbesondere den **Fahrzeugklassen M, N und T** unterfallen.

Die **Klasse M** umfasst allgemein Kraftfahrzeuge mit vier Rädern, die vorwiegend für die **Beförderung von Personen** und deren Gepäck ausgelegt und gebaut sind (Art. 4 Abs. 1 lit. a) der Verordnung (EU) 2018/858). Innerhalb dieser Fahrzeugklasse gehören Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen neben dem Fahrersitz und ohne Stehplätze zu der Klasse M₁ (Art. 4 Abs. 1 lit. a) i) der Verordnung (EU) 2018/858). Kraftfahrzeuge, die mehr als acht Sitzplätze neben dem Fahrersitz haben, unterfallen der Klasse M₂, wenn ihre zulässige Gesamtmasse fünf Tonnen nicht überschreitet sowie der Klasse M₃, wenn ihre zulässige Gesamtmasse fünf Tonnen überschreitet (Art. 4 Abs. 1 lit. a) ii), iii) der Verordnung (EU) 2018/858).

Der **Klasse N** sind hingegen allgemein Kraftfahrzeuge mit vier Rädern zugeordnet, die für die **Güterbeförderung** ausgelegt und gebaut sind (Art. 4 Abs. 1 lit. b) der Verordnung (EU) 2018/858). Innerhalb dieser Fahrzeugklasse unterfallen Kraftfahrzeuge mit einer Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen der Klasse N₁, Kraftfahrzeuge mit einer Gesamtmasse zwischen 3,5 und 12 Tonnen der Klasse N₂ und Kraftfahrzeuge mit einer Gesamtmasse über 12 Tonnen der Klasse N₃ (Art. 4 Abs. 1 lit. b) i), ii), iii) der Verordnung (EU) 2018/858).

Die **Klasse T** umfasst schließlich alle Zugmaschinen auf Rädern (Art. 4 Nr. 1 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013⁷).

Die Kriterien für die Klasseneinteilung der Fahrzeuge sind in Anhang I zur Verordnung (EU) 2018/858 normiert.

5 Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.05.2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0858>.

6 Der nationale Gesetzgeber hat die (europäischen) Fahrzeugklassen in der Anlage XXIX zur § 20 Abs. 3a Satz 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) übernommen, abrufbar unter: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/anlage_xxix.html.

7 Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.02.2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0167>.

2.1. Allgemeine Vorgaben für die Zulassung von Kraftfahrzeugen

Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden sollen, müssen von der zuständigen Zulassungsbehörde zum Verkehr **zugelassen** sein (§ 1 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG)⁸. Kraftfahrzeuge sind grundsätzlich alle Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein (§ 1 Abs. 2 StVG).

Die Zulassung erfolgt auf Antrag des Verfügungsberechtigten durch Zuteilung eines Kennzeichens, wenn eine **Betriebserlaubnis**, eine **Einzelgenehmigung** oder eine **EG-Typgenehmigung** vorliegt (§ 1 Abs. 1 Satz 2 StVG).⁹

Aufgrund der Verordnungsermächtigung des § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 StVG hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)¹⁰ erlassen. Diese konkretisiert die Anforderungen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h (§ 1 FZV). Danach setzt die Zulassung neben den Vorgaben des § 1 Abs. 1 Satz 1 StVG auch das Vorliegen einer dem Pflichtversicherungsgesetz¹¹ entsprechenden **Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung** voraus und erfolgt durch **Zuteilung eines Kennzeichens, Abstempelung der Kennzeichenschilder und Ausfertigung einer Zulassungsbescheinigung** (§ 3 Abs. 1 Sätze 2, 3 FZV).

2.2. Die EG-Typgenehmigung

Die Zulassungsbehörde kann ein Kraftfahrzeugs zunächst zulassen, wenn eine **EG-Typgenehmigung** vorliegt (§ 1 Abs. 1 Satz 2 StVG).

Als EG-Typgenehmigung wird gemäß § 2 Nr. 4 FZV unter anderem die von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union in Anwendung der Richtlinie 2007/46/EG oder der Richtlinie 2003/37/EG erteilte **Bestätigung** bezeichnet, dass ein Fahrzeugtyp, ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit den **Vorschriften und technischen Anforderungen entspricht**. Die Anforderungen für Nutzfahrzeuge der **Klassen M und N** waren ursprünglich in der Richtlinie 2007/46/EG normiert, während die Anforderungen für Nutzfahrzeuge der **Klasse T** in der Richtlinie 2003/37/EG festgelegt waren.

-
- 8 Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 02.03.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>.
- 9 Vgl. hierzu bereits die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages, Sachstand vom 15.05.2023, Die Zulassung von Kraftfahrzeugen – Vorgaben bei nicht-autonomer, autonomer und automatisierter Fahrfunktion, WD 7 - 3000 - 045/23.
- 10 Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 03.02.2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 21 des Gesetzes vom 02.03.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, abrufbar unter: https://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/.
- 11 Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz) vom 05.04.1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/pflvg/BJNR102130965.html>.

Jedoch wurde die Richtlinie 2007/46/EG durch die **Verordnung (EU) 2018/858** aufgehoben, so dass alle Bezugnahmen auf diese Richtlinie nach Maßgabe einer Entsprechungstabelle als Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) 2018/858 zu lesen sind (Art 88 der Verordnung (EU) 2018/858). Gleiches gilt für die Richtlinie 2003/37/EG, die durch die **Verordnung (EU) Nr. 167/2013** aufgehoben wurde, weshalb sämtliche Bezugnahmen auf diese Richtlinie nach Maßgabe einer Entsprechungstabelle als Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 zu lesen sind (Art. 76 Abs. 1, 2 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013).

Mithin setzt die Erteilung einer EG-Typgenehmigung für die Fahrzeugklassen M, N und T nunmehr voraus, dass der Fahrzeugtyp, das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit den Vorgaben der Verordnung 2018/858 oder der Verordnung Nr. 167/2013 entsprechen.

2.2.1. Vorgaben der Verordnung (EU) 2018/858 für die Fahrzeugklassen M und N

Fahrzeugtypen, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten der **Fahrzeugklassen M und N** haben insbesondere die Anforderung der in Anhang II zur Verordnung (EU) 2018/858 benannten Rechtsakte zu erfüllen (Art. 2 Abs. 1, Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/858).

Die für in **unbegrenzter Serie** hergestellten Fahrzeuge geltenden Rechtsakte sind in Anhang II Teil I zur Verordnung (EU) 2018/858 festgehalten. Darin sind auch diejenigen Rechtsakte aufgeführt, die Vorgaben für die **Emissionen von Luftschadstoffen** durch Nutzfahrzeuge enthalten.

2.2.1.1. Emissionen leichter Nutzfahrzeuge

Für die **Emissionen leichter Nutzfahrzeuge** gilt danach die **Verordnung (EG) Nr. 715/2007**¹² (Anlage II Teil I Nr. 2A zur Verordnung (EU) 2018/858). Hierzu zählen Nutzfahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ mit einer **Bezugsmasse von bis zu 2.610 kg** (Art. 2 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007).

Im Kern dürfen die nationalen Genehmigungsbehörden einen Antrag des Herstellers auf Erteilung einer EG-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung nicht wegen der Fahrzeugemissionen versagen, wenn der Fahrzeugtyp die **Emissionsgrenzwerte** in Anhang I zur Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einhält (Art. 10 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007). In diesem Anhang I sind die **Euro-5-Emissionsgrenzwerte** in der Tabelle 1 festgelegt, während sich die **Euro-6-Emissionsgrenzwerte** aus der Tabelle 2 ergeben.

12 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 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, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007R0715>.

Das **Prüfverfahren** für solche Fahrzeuge ergibt sich aus der ergänzenden Verordnung (EU) 2017/1151¹³. Diese führt das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (**WLTP**) ein, das von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) entwickelt wurde.¹⁴ Konkret haben die Hersteller nachzuweisen, dass die Fahrzeuge den Prüfanforderungen der Verordnung (EU) 2017/1151 entsprechen (Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2017/1151). Durch das WLTP werden Emissionen auf dem Rollenprüfstand ermittelt und sollen realitätsnäher erhoben werden können.¹⁵

Zu beachten ist, dass im Gegensatz zu anderen Luftemissionen für den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid (CO₂) kein Höchstwert pro Fahrzeug gilt. Stattdessen gelten sogenannte **CO₂-Flottenzielwerte**, die der Durchschnitt aller in der Europäischen Union zugelassener Fahrzeuge nicht überschreiten soll.¹⁶ Hieraus folgt im Umkehrschluss, dass nicht jedes einzelne Fahrzeug die Flottenzielwerte einhalten muss.¹⁷ Die Flottenzielwerte lassen sich im Einzelnen der Verordnung (EU) 2019/631¹⁸ entnehmen.

-
- 13 Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 01.06.2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R1151>.
- 14 Erwägungsgründe 4, 10 der Verordnung (EU) 2017/1151.
- 15 Vgl. die Informationen des Umwelt-Bundesamtes, Emissionsstandards – Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, 09.06.2020, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsstandards/pkw-leichte-nutzfahrzeuge#die-europaische-abgas-gesetzgebung>.
- 16 Vgl. die Informationen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Das System der CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Stand: 04.05.2020, abrufbar unter: https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/zusammenfassung_co2_flottengrenzwerte.pdf.
- 17 Vgl. die Informationen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Europäische Union Verordnungen, VO (EU) Nr. 631/2019 und VO (EU) Nr. 1242/2019, Die EU-Verordnungen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Straßenfahrzeugen, 07.05.2020, abrufbar unter: <https://www.bmuv.de/gesetz/die-eu-verordnungen-zur-verminderung-der-co2-emissionen-von-strassenfahrzeugen>.
- 18 Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.04.2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631&from=de%20>.

2.2.1.2. Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge

Die **Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge** sind hingegen grundsätzlich in der **Verordnung (EG) Nr. 595/2009**¹⁹ geregelt (Anlage II Teil I Nr. 41A zur Verordnung (EU) 2018/858). Zu den schweren Nutzfahrzeugen zählen Nutzfahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ mit einer **Bezugsmasse von über 2.610kg** sowie Nutzfahrzeuge der Klassen M₃ und N₃ (Art. 2 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 595/2009).

2.2.1.2.1. Die Euro-VI-Abgasnormen

Im Wesentlichen haben die Hersteller die Einhaltung von festgeschriebenen **Emissionsgrenzwerten** zu gewährleisten (Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 595/2009). Die sogenannten **Euro-VI-Abgasnormen** sollen zur Verringerung der von Fahrzeugen im realen Betrieb ausgestoßenen Emissionen von **Luftschadstoffen** wie Stickstoffoxide oder Kohlenwasserstoffe beitragen.²⁰ Diese Vorgaben entfalten seit dem 31.12.2012 insoweit Rechtswirkung, als die nationalen Genehmigungsbehörden EG-Typgenehmigungen und nationale Typgenehmigungen nur dann erteilen dürfen, wenn die Emissionsgrenzwerte eingehalten sind (Art. 8 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 595/2009).

Die Euro-VI-Emissionsgrenzwerte lassen sich einer tabellarischen Aufstellung in Anhang I zu der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 entnehmen (Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 595/2009). Darin ist zugleich bestimmt, dass Grenzwerte für den weltweit harmonisierten stationären Fahrzyklus (**WHSC**) und den weltweit harmonisierten instationären Fahrzyklus (**WHTC**) eingeführt werden sollen (Hinweis 3 zu Anhang I zur Verordnung (EG) Nr. 595/2009).

Das stationäre Prüfverfahren (WHSC) und das instationäre Prüfverfahren (WHTC) beruhen auf der „Global technical regulation No. 4“²¹ der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE). Durch diese Prüfverfahren soll die Nutzung schwerer Nutzfahrzeuge im Straßenverkehr realitätsnah überprüft werden können und eine **zuverlässige Messung der Abgasemissionen** gewährleistet werden.²² Während bei dem WHSC-Prüfverfahren eine Heißstartprüfung durchgeführt wird, sieht das WHTC-Prüfverfahren eine Kalt- und eine Heißstartprüfung

19 Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.06.2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ%3AL%3A2009%3A188%3A0001%3A0013%3ADE%3APDF>.

20 Erwägungsgrund 4 der Verordnung (EG) Nr. 595/2009.

21 Global technical regulation No. 4 (zu Deutsch etwa: weltweite technische Regelung Nr. 4) der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE), eingetragen im globalen Register am 15.11.2006, abrufbar (in englischer Sprache) unter: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a4e.pdf>.

22 Ebenda, Seite 5.

vor.²³ Der stationäre WHSC-Prüfzyklus besteht aus einer Reihe von Drehzahl- und Lastmodi, die den typischen Betriebsbereich der Motoren abdecken.²⁴ Der instationäre WHTC-Prüfzyklus sieht eine sekundengenaue Folge von Drehzahl- und Drehmomentwerten auf einem Motorprüfstand vor.²⁵

Die entsprechenden Euro-VI-Emissionsgrenzwerte für den **stationären WHSC-Fahrzyklus von Selbstzündungsmotoren** und den **instationären WHTC-Fahrzyklus von Fremdzündungs- und Selbstzündungsmotoren** wurden durch die **Verordnung (EU) Nr. 582/2011**²⁶ eingeführt (Anhang XV der Verordnung (EU) Nr. 582/2011).²⁷ Darüber hinaus ist nunmehr festgelegt, dass die Hersteller für eine EG-Typgenehmigung gemäß den Vorschriften des Anhangs I zur Verordnung (EU) Nr. 582/2011 nachzuweisen haben, dass die Fahrzeuge oder Motorsystemen den Prüfungen in den Anhängen III bis VIII, V, XIII und XIV zur Verordnung (EU) Nr. 582/2011 unterzogen wurden und die Anforderungen erfüllen (Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 582/2011).

Die allgemeinen Anforderungen für das Prüfverfahren entsprechen – abgesehen von ausdrücklich normierten Ausnahmen – dem **Anhang 4B der UNECE-Regelung Nr. 49**²⁸ (Anhang III Nr. 2.1 zur Verordnung (EU) Nr. 582/2011). Bei der UNECE-Regelung-Nr.49 handelt es sich um eine Vorschrift der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, die einheitliche technische Vorschriften für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen ermöglichen soll.²⁹ Daraus ergibt sich, dass Emissionsmessungen durch **WHTC- und WHSC-Testzyklen** bestimmt werden.³⁰

23 Ebenda, Seite 4.

24 Ebenda, Seite 25.

25 Ebenda, Seite 24.

26 Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25.05.2011 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und zur Änderung der Anhänge I und III der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32011R0582>.

27 Erwägungsgrund 11 der Verordnung (EU) Nr. 582/2011.

28 Regelung Nr. 49 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, 13.08.2008, abrufbar (in englischer Sprache) unter: <https://unece.org/sites/default/files/2021-07/R049r4e.pdf>.

29 Vgl. die Informationen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Internationale Harmonisierung der technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge, 08.12.2022, abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/internationale-harmonisierung-der-technischen-vorschriften-fuer-kraftfahrzeuge.html>.

30 Vgl. Anhang 4B Nr. 5.1. zur UNECE-Regelung-Nr. 49.

2.2.1.2.2. CO₂-Emissionen

Die durch Anhang XV der **Verordnung (EU) Nr. 582/2011** festgelegten Euro-VI-Emissionsgrenzwerte für WHTC- und WHSC-Prüfverfahren adressieren nur bestimmte Luftschadstoffe wie Kohlenmonoxid (CO) und Stickstoffoxide (NO_x). Demgegenüber ergeben sich aus der Aufstellung **keine Grenzwerte** für den Ausstoß von **Kohlenstoffdioxid (CO₂)**.

Die **CO₂-Emissionen** schwerer Nutzfahrzeuge wurden vielmehr zunächst durch die **Verordnung (EU) 2017/2400**³¹ adressiert. Diese enthält im Wesentlichen Vorschriften für die Erteilung von Lizenzen für den Betrieb eines Simulationsinstruments zur Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Europäischen Union verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden sollen.³² Aufgrund der **Verordnung (EU) 2018/956**³³ sind die Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen hieran anknüpfend verpflichtet, die CO₂-Emissionswerte und die Kraftstoffverbrauchswerte, die infolge der Bestimmungen der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelt werden, zu überwachen und jährlich an die Kommission zu melden (Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/956).³⁴

Die ersten **CO₂-Emissionsnormen** der Europäischen Union für schwere Nutzfahrzeuge wurden in der **Verordnung (EU) 2019/1242**³⁵ festgelegt.³⁶ Grundsätzlich sollen die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 30% gegenüber den Werten aus dem Jahr 2005 gesenkt werden (Art. 1 Satz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242). Zur Verwirklichung dieses Ziels sollen die spezifischen CO₂-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge für die Berichtszeiträume ab

-
- 31 Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12.12.2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32017R2400>.
- 32 Vgl. CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen, Zusammenfassung der Dokumente: Verordnung (EU) 2017/2400 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 – Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=LEGISSUM:4390809>.
- 33 Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28.06.2018 über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/ALL/?uri=CELEX:32018R0956>.
- 34 Vgl. Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge, Zusammenfassung des Dokuments: Verordnung (EU) 2018/956 – Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/LSU/?uri=CELEX:32018R0956>.
- 35 Verordnung (EU) 2019/1242 des europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/TXT/?uri=CELEX%3A32019R1242>.
- 36 Vgl. CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge, Zusammenfassung des Dokuments: Verordnung (EU) 2019/1242 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/LSU/?uri=CELEX:32019R1242>.

dem **Jahr 2025 um 15%** und für die Berichtszeiträume **ab dem Jahr 2030 um 30%** gesenkt werden (Art. 1 Satz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242). Referenzzeitraum für die Bezugswerte der CO₂-Emissionen sind dabei die gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 gemeldeten CO₂-Emissionen im Überwachungszeitraum vom 01. Juli 2019 bis zum 30. Juni 2020 (Art. 1 Satz 2 der Verordnung (EU) 2019/1242). Die CO₂-Emissionsnormen gelten jedoch nur für die ausdrücklich benannten schwere **Nutzfahrzeuge der Klassen N₂ und N₃** (Art. 2 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242). Hierzu zählen Lastkraftwagen mit der Achskonfiguration 4x2 und einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von mehr als 16 Tonnen, Sattelzugmaschinen mit einer Achskonfiguration von 4x2 und einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von mehr als 16 Tonnen sowie Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit einer Achskonfiguration von 6x2 (Art. 2 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242).

Konkret **bestimmt die Kommission** für jeden Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen ab dem 01. Juli 2020 die **durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen** in Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer für den vorangegangenen Berichtszeitraum (Art. 4 der Verordnung (EU) 2019/1242). Dabei berücksichtigt sie die gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 gemeldeten Daten und Faktoren für emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeuge (Art. 4 der Verordnung (EU) 2019/1242). Durch die Bestimmung in Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer soll der Nutzwert der Fahrzeuge widerspiegelt werden.³⁷

Um die CO₂-Emissionsreduktionsvorgaben gerecht auf die Hersteller verteilen und die Vielfalt der Nutzfahrzeuge und ihres Nutzwerts ausreichend berücksichtigen zu können, werden die schweren Nutzfahrzeuge in **Fahrzeuguntergruppen** untergliedert.³⁸ Zu den **Fahrzeuguntergruppen 4-DU, 4-RD und 4-LH** zählen **Lastkraftwagen** mit einer Achskonfiguration von 4x2 und einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von mehr als 16 Tonnen.³⁹ **Lastkraftwagen** mit einer Achskonfiguration von 6x2 zählen hingegen zu den **Fahrzeuguntergruppen 9-RD und 9-LH**.⁴⁰ Weiter zählen **Sattelzugmaschinen** mit einer Achskonfiguration von 4x2 und einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von mehr als 16 Tonnen zu den **Fahrzeuggruppen 5-RD und 5-LH**, während **Sattelzugmaschinen** mit einer Achskonfiguration von 6x2 den **Fahrzeuguntergruppen 10-RD und 10-LH** zugeordnet sind.⁴¹ Die jeweilige Fahrzeuguntergruppe wird als Faktor bei der Bestimmung der spezifischen CO₂-Emissionen eines neuen schweren Nutzfahrzeugs berücksichtigt.⁴²

37 Erwägungsgrund 23 der Verordnung (EU) 2019/1242.

38 Erwägungsgrund 24 der Verordnung (EU) 2019/1242.

39 Vgl. Anhang I zur Verordnung (EU) 2019/1242, Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen, Zielvorgaben für die spezifischen CO₂-Emissionen und CO₂- Emissionsüberschreitung 1. Fahrzeuguntergruppen.

40 Ebenda.

41 Ebenda.

42 Vgl. Anhang I zur Verordnung (EU) 2019/1242, Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen, Zielvorgaben für die spezifischen CO₂-Emissionen und CO₂- Emissionsüberschreitung, 2. Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen eines Herstellers.

Ab dem 01. Juli 2026 bestimmt die Kommission jeweils eine **Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen** für den vorangegangenen Berichtszeitraum (Art. 6 der Verordnung (EU) 2019/1242). Wird eine **Überschreitung** der spezifischen CO₂-Emissionen festgestellt, so hat der jeweilige Hersteller ab dem Jahr 2025 eine **Abgabe** zu zahlen, die anhand der konkreten Überschreitung zu berechnen ist (Art. 8 der Verordnung (EU) 2019/1242).

2.2.1.2.3. Geplante Änderungen der CO₂-Emissions-Vorschriften

Am 14. Februar 2023 legte die **Europäische Kommission** einen **Vorschlag** für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 und zur Verschärfung der CO₂-Emissionsziele vor.⁴³ Danach sollen **neue CO₂-Emissionsziele für schwere Nutzfahrzeuge** festgelegt werden, um langfristig stärkere Emissionsreduzierungen zu ermöglichen.⁴⁴

Hierfür soll zunächst der **sachliche Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242** erheblich ausgeweitet werden; nach dem Vorschlag der Europäischen Kommission würde die Verordnung künftig insbesondere für **Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₁, N₂ und N₃** gelten (Art. 1 Nr. 2 des Vorschlags der Europäischen Kommission). Alle erfassten Fahrzeuge dieser Klassen sollen zudem als schwere Nutzfahrzeuge im Sinne der Verordnung gelten (Art. 1 Nr. 2 des Vorschlags der Europäischen Kommission).

Konkret sollen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge in der Europäischen Union im Verhältnis zu den Emissionswerten aus dem Berichtszeitraum 2019 für die **Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH** in den Berichtszeiträumen der **Jahre 2025 bis 2029** um **15 %**, für **alle Fahrzeuguntergruppen** in den Berichtszeiträumen der **Jahre 2030 bis 2034** um **45 %**, für **alle Fahrzeuguntergruppen** in den Berichtszeiträumen der **Jahre 2035 bis 2039** um **65 %** sowie für **alle Fahrzeuguntergruppen** in den Berichtszeiträumen der **Jahre ab 2040** um **90 %** verringert werden (Art. 1 Nr. 4 des Vorschlags der Europäischen Kommission).

Darüber hinaus sollen ab dem **Jahr 2030** alle neuen **Stadtbusse** vollständig **emissionsfrei** betrieben werden (Art. 1 Nr. 4 des Vorschlags der Europäischen Kommission).

Schließlich soll nach dem Vorschlag die **Verordnung (EU) 2018/956 aufgehoben** werden; infolgedessen sollen sämtliche Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) 2018/956 als Bezugnahmen auf die vorgeschlagene Verordnung der Europäischen Kommission zu lesen sein (Art. 2 des Vorschlags der Europäischen Kommission).

43 Europäische Kommission, Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956, 14.02.2023, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TEXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0088>.

44 Begründung des Vorschlags der Europäischen Kommission vom 14.02.2023, 1. Kontext des Vorschlags, Gründe und Ziele des Vorschlags.

Das **ordentliche Gesetzgebungsverfahren der Europäischen Union** sieht nunmehr vor, dass das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union über den Vorschlag der Kommission entscheiden (Art. 294 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union – AEUV⁴⁵).

2.2.2. Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für die Fahrzeugklasse T

Die **technischen Anforderungen** und Verwaltungsvorschriften für alle neuen land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten der **Klasse T** sind in der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 festgelegt (Art. 1, 2 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013).

Danach haben die Hersteller bei dem Inverkehrbringen oder bei der Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und technischer Einheiten grundsätzlich zu gewährleisten, dass die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 und der Durchführungsrechtsakte eingehalten sind (Art. 8 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013).

Der Europäischen Kommission ist gemäß Art. 19 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, aus denen sich die technischen Anforderungen für den Einbau von den **Schadstoffemissionen** entsprechenden Motoren ergeben. Aufgrund dieser Ermächtigung hat die Kommission die **delegierte Verordnung (EU) 2018/985**⁴⁶ erlassen.

Darin ist festgelegt, dass die EU-Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge nach der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 nur erteilt wird, wenn das Fahrzeug hinsichtlich der **Schadstoffemissionen** den Anforderungen der **Verordnung (EU) 2016/1628**⁴⁷ entspricht (Art. 6 Abs. 1 der delegierten Verordnung (EU) 2018/985). Dabei sind die Bezugnahmen auf „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ in der Verordnung (EU) 2016/1628 im Rahmen der Prüfung der Schadstoffemissionen als Bezugnahmen auf „land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge“ zu verstehen (Anhang I Teil 1 Nr. 1 zur delegierten Verordnung (EU) 2018/985). Demnach haben die land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge der Klasse T die **Emissionsgrenzwerte des Anhangs II zur Verordnung (EU) 2016/1628** einzuhalten.

45 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), Konsolidierte Fassung vom 26.10.2012, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:de:PDF>.

46 Delegierte Verordnung (EU) 2018/985 der Kommission vom 12.02.2018 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge und ihrer Motoren und zur Aufhebung der Delegierten Verordnung (EU) 2015/96 der Kommission, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32018R0985#d1e218-1-1>.

47 Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.09.2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016R1628#d1e32-101-1>.

2.3. Die nationale Betriebserlaubnis

Ein Kraftfahrzeug kann von der Zulassungsbehörde weiter zugelassen werden, wenn eine **Betriebserlaubnis** vorliegt (§ 1 Abs. 1 Satz 2 StVG).

Die Betriebserlaubnis ist eine **nationale Typgenehmigung** (§ 2 Nr. 5 FZV). Die wesentlichen Vorgaben ihrer Erteilung sind in den §§ 19 ff. der Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung (StVZO)⁴⁸ normiert.

Jedoch ist der **sachliche Anwendungsbereich** für die Erteilung einer Betriebserlaubnis für neue Fahrzeuge **erheblich eingeschränkt**, da eine solche Erteilung nur dann in Betracht kommt, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die nicht in den Regelungsbereich der Richtlinie 2007/46/EG und der Richtlinie 2003/37/EG fallen.⁴⁹ Aus diesem Grund kommt für die Erteilung der nationalen Betriebserlaubnis für **neue Nutzfahrzeuge der Fahrzeugklassen M, N und T nicht in Betracht**.⁵⁰

Dies beschränkt den Anwendungsbereich der Betriebserlaubnis für solche Fahrzeuge vornehmlich auf **Gebrauchtfahrzeuge**, die eine neue Betriebserlaubnis benötigen.⁵¹ Darüber hinaus können die Hersteller von bestimmten Fahrzeugtypen wählen, ob sie eine EG-Typgenehmigung oder eine nationale Betriebserlaubnis beantragen; dies gilt etwa für Flughafen- oder Baufahrzeuge.⁵²

2.4. Einzelgenehmigungen

Die Zulassungsbehörde kann ein Kraftfahrzeugs schließlich zulassen, wenn eine Einzelgenehmigung vorliegt (§ 1 Abs. 1 Satz 2 StVG).

Eine **EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung** ist gemäß Art. 44 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/858 für Fahrzeuge der **Klassen M und N** (Art. 2 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/858) zu erteilen, wenn diese die Anforderungen des Anhangs II Teil 1 Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858 erfüllen.

Die technischen Anforderungen für Fahrzeuge der **Klasse M₁** sind in Anhang II Teil 1 Anlage 2 Teil I der Verordnung (EU) 2018/858 festgelegt. Hinsichtlich der **Emissionen** dieser **leichten Nutzfahrzeuge** gelten die Vorschriften der **Verordnung (EG) Nr. 715/2007** (Anhang II Teil 1 An-

48 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26.04.2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 02.03.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, abrufbar unter: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/.

49 Neu, in: Freyemann/Wellner, juris-PK-Straßenverkehrsrecht, 2. Auflage 2022, § 19 StVZO, Rn. 15.

50 Ebenda.

51 Ebenda, Rn. 24.

52 Ebenda, Rn. 20.

lage 2 Teil I Nr. 2A der Verordnung (EU) 2018/858). Mithin sind auch im Rahmen der EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung die bereits für die EG-Typgenehmigung dargestellten Emissionsvorschriften für leichte Nutzfahrzeuge anzuwenden.

Die technischen Anforderungen für Fahrzeuge der **Klasse N₁** sind in Anhang II Teil 1 Anlage 2 Teil II der Verordnung (EU) 2018/858 festgelegt. Für die **Emissionen leichter Nutzfahrzeuge** gelten wiederum die bereits dargestellten Vorgaben der **Verordnung (EG) Nr. 715/2007** (Anhang II Teil 1 Anlage 2 Teil II Nr. 2A der Verordnung (EU) 2018/858). Für die **Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge** findet die **Verordnung (EG) Nr. 595/2009** Anwendung (Anhang II Teil 1 Anlage 2 Teil II Nr. 41A der Verordnung (EU) 2018/858). Auch insoweit kann auf die bereits dargestellte Rechtslage für schwere Nutzfahrzeuge im Rahmen der EG-Typgenehmigung verwiesen werden.

Für **andere Fahrzeugklassen** außer der Klassen M₁ und N₁ kann **keine EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung** erteilt werden.⁵³

Die Erteilung einer **nationalen Einzelbetriebserlaubnis** nach § 21 StVZO kommt für neue Nutzfahrzeuge der **Klassen M, N und T** nicht in Betracht, da den Vorgaben der Verordnung (EU) 2018/858 und der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 ein systematischer Vorrang zukommt.⁵⁴

3. Fazit

Schwere Nutzfahrzeuge bedürfen für den zulässigen Betrieb auf öffentlichen Straßen einer **Zulassung** durch die Zulassungsbehörde. Eine Zulassung wird grundsätzlich auf Antrag erteilt, wenn eine **EG-Typgenehmigung**, eine **Betriebserlaubnis** oder eine **Einzelgenehmigung** für das Fahrzeug vorliegt.

Von hervorgehobener Bedeutung ist dabei die **EG-Typgenehmigung**, die in ihrem Anwendungsbereich der nationalen Betriebserlaubnis vorgeht. Die konkreten Vorgaben für die EG-Typgenehmigung hängen von der **Fahrzeugklasse** des Fahrzeugs ab. (Schwere) Nutzfahrzeuge können insbesondere den Fahrzeugklassen M, N und T zugeordnet werden. Rechtsgrundlage für die Anforderungen an Fahrzeuge der **Klassen M und N** ist die **Verordnung (EU) 2018/858**, während die Anforderung für Fahrzeuge der **Klasse T** in der **Verordnung (EU) Nr. 167/2013** festgelegt sind.

Darin sind auch diejenigen Rechtsakte bestimmt, die für die **Emission von Luftschadstoffen** durch Nutzfahrzeuge gelten. Im Wesentlichen haben alle neuen Nutzfahrzeuge die jeweils für ihre Fahrzeugklasse geltenden **Emissionsgrenzwerte** einzuhalten, um eine EG-Typgenehmigung erhalten zu können. Nach gegenwärtiger Rechtslage haben **leichte Nutzfahrzeuge** hinsichtlich ihrer **CO₂-Emissionen** sogenannte **Flottenzielwerte** einzuhalten. Die Hersteller **schwerer Nutzfahrzeuge** haben hingegen ab dem 01. Juli 2026 die **Zielvorgaben der Europäischen Kommission** für CO₂-Emissionen einzuhalten.

53 Vgl. die Informationen des Kraftfahrt-Bundesamtes, EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung, Fragen und Antworten, Welche Fahrzeuge können keine EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung erhalten?, abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Themen/Typgenehmigung/Typgenehmigungserteilung/Spezielle_Genehmigung/EU_Fz_Einzelgenehmigungen/eu_Fz_Einzelgenehmigungen_node.html.

54 Neu, in: Freymann/Wellner, a.a.O., § 21 StVZO, Rn. 12, 15.

Nach einem **Vorschlag der Europäischen Kommission** aus dem Februar 2023 sollen jedoch die Emissionsgrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge verschärft werden.
