# Neuigkeiten aus der europäischen Umweltpolitik: Euro 5

## I. Hintergrund

Die Kommission hat im Dezember 2005 einen **Vorschlag für eine Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen** hinsichtlich ihrer Emissionen sowie über den Zugang zu Reparaturinformationen für Kraftfahrzeuge vorgestellt (so genannte **Euro 5-Norm**).
Die Kommission schlägt in ihrem Entwurf zur neuen Euro 5-Verordnung **verschärfte Emissionsgrenzwerte** für PKWs vor. Die Euro 5-Norm soll frühestens **Mitte 2008** die Nachfolge der seit 1. Januar 2005 europaweit geltenden Euro 4-Norm antreten. Ziel der Verordnung ist es, **neue PKW umweltfreundlicher** zu **gestalten** und die **Luftqualität in Europa** zu **verbessern**, vor allem die Feinstaubbelastung in den Städten deutlich zu verringern. Ein weiteres Kapitel des Vorschlags befasst sich mit Regelungen, die den **Zugang unabhängiger Reparaturwerkstätten zu den notwendigen Reparaturinformationen gewährleisten** sollen.

## II. Zugang zu Reparaturinformationen

Als Berichterstatterin des Binnenmarktausschusses für die neue Euro 5-Verordnung habe ich mich intensiv mit dem Kapitel über den **Zugang unabhängiger Reparaturwerkstätten zu Reparaturinformationen beschäftigt.**
Dabei ist es mir gelungen, einen **Kompromiss** zu schließen, der den einfachen, ungehinderten und diskriminierungsfreien Zugang **unabhängiger Autowerkstätten zu Informationen des Herstellers**, die die Reparatur eines Fahrzeugs ermöglichen, gewährleistet. Dadurch wird der Wettbewerb auf dem KfZ-Reparaturmarkt gefördert, ohne dass die berechtigten Interessen der Automobilhersteller gefährdet werden. Bei den **modernen Fahrzeugen** sind Reparaturen an den **elektronischen Fahrzeugteilen** – wie Klimaanlagen oder Abgaskatalysatoren – ohne besondere Informationen oft nicht mehr möglich, da häufig lediglich ein **elektronischer Fehlercode** angezeigt wird, der nur mit dem entsprechenden **Informationsschlüssel** in den konkreten Fehler übersetzt werden kann. Es **kommt dem Verbraucher zugute**, wenn er sich frei entscheiden kann, ob er sein KfZ zu einem Vertragswerkstatt oder zu einer unabhängige Werkstatt in Reparatur geben möchte. Zudem existiert in vielen europäischen Staaten **kein** derart dichtes **Vertragswerkstattnetz** wie in Deutschland. In der Ferienzeit kann daher auch der deutsche Urlauber darauf angewiesen sein, dass eine unabhängige Werkstatt, die nicht Vertragswerkstatt seines Herstellers ist, sein PKW reparieren kann.

## III. Neue Abgasgrenzwerte

*(1) Neue Abgasgrenzwerte als Beitrag zur Luftreinhaltung*

Aus umweltpolitischer Sicht begrüße ich den **Euro 5-Vorschlag** als **wesentlichen Beitrag** dazu, die **Luftqualität in Europa zu verbessern**. Wenn wir die Schadstoffbelastung verringern wollen, müssen wir **an den Quellen ansetzen**, wo der Feinstaub und die Schadstoffe entstehen und dies sind auch **Emissionen aus PKWs**. Daher halte ich es für sinnvoll, dass mit den neuen Grenzwerten der Euro 5-Norm der Einbau von **Russpartikelfiltern quasi verpflichtend** wird. Immer mehr Länder außerhalb der EU orientieren sich bei ihren Abgasvorschriften an den Euronormen. Damit dies weiterhin geschieht und die europäische **Automobilindustrie wettbewerbsfähig** bleibt, müssen wir im Rahmen des technisch Möglichen in Europa bei der Emissionsbegrenzung vorangehen.

*(2) Reduzierung der NO2-Emissionen bei Dieselfahrzeugen*

Bei den zulässigen **Stickoxid** (NOx)-Emissionen für Dieselfahrzeuge **ist der Umweltausschuss** im **Vergleich zur Kommission ambitionierter** gewesen und hat eine Absenkung auf einen Grenzwert von **180 mg/km** beschlossen. Dieser Wert ist für die Automobilhersteller **technisch machbar** und führt zu einer deutlichen Verringerung des Schadstoffausstoßes.

*(3) Neue Euro 6-Norm bereits jetzt*

Eine **vollständige Neuerung** hat der Umweltausschuss des Parlaments mit der Einfügung einer zweiten, so genannten **Euro 6-Stufe** in die jetzige Euro 5-Verordnung verabschiedet. Dadurch werden **bereits zum jetzigen Zeitpunkt** die Grenzwerte für die nächste Euronormstufe festgelegt werden. Ab dem **Jahr 2014** sollen die **Abgasgrenzwerte** für **Diesel- und Benzinfahrzeuge identisch** sein und zum Teil noch einmal drastisch sinken. Diese **kraftstoffneutralen Grenzwerte** geben den Herstellern **langfristige Planungssicherheit** und können dem Dieselfahrzeug helfen, sein Image als „Dreckschleuder“ abzulegen.

Momentan finden **außerordentliche Verhandlungen** zwischen dem **Parlament** und der finnischen **Ratspräsidentschaft** statt, um sich vor der Plenarabstimmung im Parlament auf die zukünftige Euro 5-Norm zu einigen. Wenn dies gelingt, könnte die **Euro 5-Verordnung** bereits in **erster Lesung vor Ende des Jahres endgültig beschlossen** werden.