



**Forderungen des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK) zum Vorschlag für eine Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009**

## 1. Vorbemerkungen

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) in Bonn und Berlin vertritt die berufsständischen Interessen von 36.570 Autohäusern und Werkstätten mit rund 435.000 Beschäftigten. Mit einem Jahresumsatz von 179,8 Milliarden Euro ist das Kraftfahrzeuggewerbe ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in Deutschland. Die 36.570 Betriebe sind in 236 Innungen und 14 Landesverbänden sowie 34 Fabrikatsverbänden organisiert. Der Zentralverband ist Dienstleister und Interessenvertretung für alle Mitgliedsbetriebe und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel.

Auf Bundesebene in Bonn und über das Hauptstadtbüro in Berlin ist der ZDK in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Auf europäischer Ebene ist der ZDK mit einem Büro in Brüssel präsent und vertritt die Mitgliederinteressen in der Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Zum ZDK gehören neben dem Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks (ZVK) auch die Wirtschaftsgesellschaft des Kraftfahrzeuggewerbes mbH und die Gesellschaft zur Förderung des Kraftfahrzeugwesens mbH. Ordentliches Mitglied im ZDK ist auch der Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugbautechnik e.V. (ZKF). Dort sind 3.200 Karosserie-, Fahrzeugbau- und Lackierfachbetriebe mit rund 40.000 Mitarbeitern organisiert.

Im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung ist der ZDK unter der Registernummer R001246 eingetragen. Im Europäischen Transparenzregister ist der ZDK unter der Registernummer 71649103246-10 eingetragen.

## 2. Allgemeine Anmerkungen

Der ZDK sieht den vorliegenden Vorschlag der Europäischen Kommission mit großer Sorge. Das wesentliche Ziel sollte sein, ein hohes Niveau beim Umwelt- und Gesundheitsschutz in der EU durch eine möglichst schnelle weitere Verringerung der Luftschadstoffemissionen sicherzustellen. Für die Erarbeitung der konkretisierenden, delegierten Rechtsakte zur Ergänzung der Euro 7-Verordnung steht der ZDK gerne unterstützend zur Verfügung. Dies gilt unter anderem in Bezug auf kostengünstige Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge wie auch Prüfungen durch Dritte zur Marktüberwachung für die Ermittlung der Nicht-Abgasemissionen/Partikelemissionen durch Bremsen- und Reifenabrieb.

Die technische Umsetzbarkeit der Prüfungsanforderungen der Euro 7-Norm sollte verbessert werden. Insbesondere in Bezug auf die Testzyklen im Pkw-Bereich, welche unrealistische Situationen darstellen und damit an die Grenzen der technischen Machbarkeit geraten. Besonders Dieselfahrzeuge haben in Untersuchungen (bspw. des ADAC EcoTest<sup>1</sup> oder GreenNCAP<sup>2</sup>) deutliche Verbesserungen in Hinblick auf die Schadstoff-, insbesondere NOx-Belastungen erzielt.

Die in Anhang III formulierten Prüfbedingungen bedürfen dringend der Konkretisierung. Der Fahrverlauf „beliebig“ bei den „Normalen Fahrbedingungen“ lässt zu viel Spielraum in der Ausgestaltung und ist nicht ausreichend konkret formuliert. Hier bedarf es realistischer und repräsentativer Vorgaben zu den relevanten Fahrbedingungen und keiner möglichen, provoziert unrealistischen Fahrbedingungen.

Allgemein sollte daher ein ambitioniertes Emissionsniveau angestrebt werden, mit technischer Umsetzbarkeit ohne Mehrkosten für die Nutzer zu erzeugen. Aus Sicht der Kundinnen und Kunden als auch der Beratungsleistung von Automobilhändlern ist anzuregen, die Ausgestaltung der Euro 7-Norm möglichst einfach zu halten und keine umfangreiche Unterscheidung, wie in Artikel 5 entworfen, in die Stufen A, G mit plus oder 7ext vorzunehmen.

Delegierte Rechtsakte sollten zeitnah erstellt werden. Die Kurzfristigkeit der Umsetzung stellt alle Marktbeteiligten vor enorme Herausforderungen. Aus Sicht des ZDK bestehen Gefahren, dass die Ziele der Verordnung verfehlt werden können. Aus diesem Grund bitten wir um Berücksichtigung unserer Anmerkungen:

### 3. Detaillierte Anmerkungen des ZDK

#### 3.1 Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen – Zugang zu Fahrzeugdaten

Für den ZDK und seine Mitgliedsbetriebe ist die verlässliche Regulierung des Zugangs zu Fahrzeugdaten von äußerster Wichtigkeit. Seit knapp sechs Jahren zeigen Studien der Europäischen Kommission den Handlungsbedarf für mehr Wettbewerb in diesem Thema.

Zum Zeitpunkt dieser Kommentierung wurde die Folgenabschätzung einer „spezifischen Initiative“, wie sie auf Seite 5 benannt wird, der sektorspezifischen Regulierung nicht zum Ausschuss für Normenkontrolle weitergegeben. So haben sich sowohl nun die Konsultation für die spezifische Initiative um ein Jahr verspätet als auch der Entwurf einer solchen Initiative, welche nun Mitte 2023 erscheinen soll. Die Verabschiedung der Norm in der aktuellen europäischen Legislaturperiode ist damit unmöglich, die parlamentarische Befassung wird ebenfalls nur in Teilen möglich sein.

Möglicherweise nicht unmittelbar ersichtlich, hat dies auch enorme Auswirkungen auf die Emissionen der Pkw. Insbesondere in der langfristigen Nutzung. Artikel 6 der Dauerhaltbarkeit von Batterien als auch dem allgemeinen Emissions-, Effizienz- und Sicherheitszustand mit Blick auf den Lebenszyklus eines Pkw

---

<sup>1</sup> <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog/ecotest/ecotest-ranking-sauberste-autos/>

<sup>2</sup> <https://www.greencap.com/assessments/>

ist nur zu erfüllen, wenn Fahrzeugwerkstätten die Möglichkeit haben, vollumfänglich auf die Daten und Funktionen eines vernetzten Fahrzeuges zuzugreifen, auch bereits in der Anbahnung von Services.

**Der ZDK fordert die EU-Kommission daher auf, den eigenen Ankündigungen Folge zu leisten und eine sektorspezifische Regulierung zum Zugang zu Fahrzeugdaten noch in diesem Jahr zu veröffentlichen. Sollte dies nicht geschehen, muss die Euro 7 i.V.m. der Regulierung 2018/858 den diskriminierungsfreien Zugang zu Fahrzeugdaten für Wartungs- und Reparaturzwecke aufnehmen.**

### 3.2 Artikel 6 - Technische Prüfmöglichkeiten von Werkstätten

Die im Fahrzeug integrierten Einrichtungen (On-Board-Diagnose (OBD) und On-Board-Überwachungssysteme (OBM)) haben zu einer hinreichenden Lösung für die Detektierung von Fahrzeugen, deren Emissionen aufgrund technischer Defekte überhöht sind, geführt. Aber weder die OBD noch die OBM sind als alleinige, notwendige Einrichtungen zur Verringerung von Luftschadstoffemissionen ausreichend wirksam zur Umsetzung der Ziele des Vorschlags. Dies lässt sich belastbar belegen, u. a. mit der in den vergangenen Jahren verwendeten Abschalteneinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringert haben oder mit [Abgas-Manipulationen an Nutzfahrzeugen](#).

Regelmäßige technische Prüfungen und Unterwegskontrollen können diesbezüglich einen wertvollen Beitrag bei gleichzeitigen Kosteneinsparungen liefern. Zu den vorgesehenen Elementen, die diese Ziele bereits in der Vergangenheit wirksam und kostengünstig unterstützt haben und auch zukünftig weiter unterstützen können, zählt insbesondere die Untersuchung der Abgase. Mit der Einführung der Abgassonderuntersuchung (ASU) im Jahr 1985 (Kraftfahrzeuge mit Ottomotoren) beziehungsweise der Abgasuntersuchung (AU) im Jahr 1993 (Kraftfahrzeuge mit Diesel- und Ottomotoren) werden seit rund 38 Jahren Auffälligkeiten im Abgasverhalten von Kraftfahrzeugen zur Vermeidung von Umweltbelastungen kostengünstig erfasst. Die jährlich über 25 Millionen von berechtigten Untersuchungsstellen (Prüfstellen der Technischen Prüfstellen (TP) beziehungsweise der Überwachungsorganisationen, anerkannte AU-Werkstätten) in Deutschland durchgeführten AU an Pkw, Nutzfahrzeugen und Krafträdern werden als Inspektion unter den akkreditierten Bedingungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2012-07 durchgeführt. Demnach werden die AU nur von akkreditierten Stellen (u. a. anerkannte AU-Werkstätten) durchgeführt, die die Anforderungen der DIN EN ISO/IEC 17020:2012-07 an die Kompetenz sowie an die Unparteilichkeit und Konsistenz ihrer Inspektionstätigkeiten erfüllen.

Aus diesen Gründen ist es mehr als sinnvoll, dass das Kfz-Gewerbe im abgestimmten Handeln auf EU-Ebene weiterhin an der kostengünstigen Durchführung von regelmäßigen technischen Prüfungen partizipiert und damit auch einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität durch die Verringerung der Emissionen aus dem Straßenverkehr leisten kann.

Insbesondere die in Artikel 6, Abschnitt 3. des Verordnungsvorschlags festgelegten Anforderungen erscheinen nicht ausreichend, um u. a. unbefugte Eingriffe über die gesamte Nutzungsdauer der Fahrzeuge hinweg zu erfassen. Daher sollte auch im Hinblick auf die Möglichkeiten der Fahrzeughersteller-Erklärungen insbesondere in Anhang V, Tabellen 1 bis 7, die Anwendung der

Prüfanforderungen für alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren dahingehend konkretisiert werden, dass die Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge wie auch Prüfungen durch Dritte zur Marktüberwachung, soweit möglich, vorgeschrieben und nicht optional durch die nationalen Typgenehmigungsbehörden festgelegt werden. Der ZDK schlägt vor, dass mindestens die Prüfung der Partikelzahl (particle number (PN)), die über den Auspuff emittiert wird, bei allen im Betrieb befindlichen Fahrzeugen (z. B. bei der AU) vorgeschrieben wird. Ebenso sollten die für den Umweltschutz wesentliche, aber (noch) nicht vorgeschriebenen SHED-Prüfung zur Bestimmung der Verdunstungsemissionen, die Emissionsdauerhaltbarkeit, der Schutz gegen unbefugte Eingriffe sowie Sicherheit und Cybersicherheit sowie der Nachweis der Leistung und Dauerhaltbarkeit mit gealterten Teilen und die Detektierung von Schwachstellen, die zu Manipulationen führen können, bei regelmäßigen technischen Prüfungen (z. B. bei der AU), sofern kostengünstig (mit entsprechender Messtechnik) darstellbar, vorgeschrieben werden.

Die Umsetzung dieser Vorschläge dient dazu, das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten und ein hohes Niveau beim Umwelt- und Gesundheitsschutz in allen Mitgliedstaaten sicherzustellen.

### **3.3 Artikel 15 - Möglichkeit zum Einbezug synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels)**

Synthetische Kraftstoffe, die ausschließlich auf Grundlage nicht fossiler Quellen produziert werden, sind die einzige Möglichkeit, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bereits zugelassener Kraftfahrzeuge zu reduzieren. Auch für neue Fahrzeuge kann die Verwendung synthetischer Kraftstoffe im Vergleich zu elektrisch betriebenen Fahrzeugen bezüglich der CO<sub>2</sub>-Emissionen wertvoll sein, wenn der elektrische Strom in geografischen Gebieten erzeugt wird, in denen erneuerbare Energie (Wind oder Solar) im Überfluss vorhanden ist und aufgrund der großen Entfernungen nicht über Stromleitungen nach Europa transportiert werden kann. Das Negieren dieser Technologie ist weder der Minimierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen noch der Akzeptanz beim Bürger zuträglich. Die Euro 7-Norm sollte alle Möglichkeiten zur Verwendung von E-Fuels offen halten und in Einklang stehen mit der für 2026 veranschlagten Überprüfung des Bedarfs und der Möglichkeiten dieser Kraftstoffe durch die Europäische Kommission.

### **3.5 Emissionen von Bremsen und Reifen**

Der ZDK spricht sich dafür aus, die Emissionen von Bremsen und Reifen in den dafür vorgesehenen separaten Normen zu regulieren und dann in die Euro 7 zu integrieren. So können Prüfmethode und Grenzwerte in einer UN-ECE-Verordnung, wie R30 oder R117, dann in der Euro 7 übernommen werden. Vergleichbar mit anderen Kennwerten am Fahrzeug dürften dann nur Reifen verwendet werden, welche entsprechende R-Prüfzeichen, wie die R30, R117 und R1xx „Abrasion“, mit Blick auf den Abrieb erfüllen.