

Stellungnahme zur Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland an die Europäische Kommission bezüglich des Vertragsverletzungsverfahrens der Europäischen Kommission zur Umsetzung der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa – Verfahren Nr. 2015/2073

Die Mitteilung ist eine Reaktion auf das Aufforderungsschreiben der EU-Kommission vom 18. Juni 2015 (SG-Greffe (2015)D/6868)

Gegenstand des Vertragsverletzungsverfahrens ist die dauerhafte Nichteinhaltung der seit 2010 vorgeschriebenen Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) in Deutschland. Die Europäische Kommission ist davon überzeugt, dass die Bundesrepublik Deutschland und die nachgelagerten Verwaltungsebenen nur unzureichend Maßnahmen ergriffen haben, um den Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten. Ein von der Bundesrepublik Deutschland prognostizierter Zeitraum von zehn Jahren bis zur Einhaltung der Grenzwerte wird von der EU-Kommission nicht akzeptiert.

Die Bundesregierung geht in ihrem Schreiben auf die Gründe für die Nichteinhaltung der Grenzwerte ein. Als wesentlichen Grund sieht sie, *'dass die tatsächlichen NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen nicht in dem Maße abnehmen und abnehmen, wie es durch die stufenweise verschärften Abgasgrenzwerte auf Ebene der EU zu erwarten gewesen wäre'*.

Weiter führt die Bundesregierung an, dass ihr seit Herbst 2014 *'belastbare Indizien'* vorlägen, die zeigten, dass *'die realen durchschnittlichen NO_x-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km).[...] Messungen an neuen Euro-6-Fahrzeugen haben ergeben, dass sich die Emissionen im Bereich von 500 mg/km befinden, also den Emissionsgrenzwerten, die für Euro-3-Fahrzeuge galten.'*

Die Bundesregierung weiß also seit spätestens Herbst 2014 davon, dass aktuelle verbindliche Fahrzeuggrenzwerte von aktuellen Euro-6-Pkw massiv und systematisch überschritten werden. Es war der Bundesregierung offenbar bekannt, dass diese Fahrzeuge nicht den aktuellen Anforderungen der Abgasreinigung entsprechen, sondern sich zumindest bezüglich der NO_x-Emissionen auf dem Niveau der vor 15 Jahren geltenden Euro-3-Norm bewegen.

Die Bundesregierung tritt gleichwohl öffentlich als großer Befürworter und treibende Kraft eines neuen, realistischeren Messverfahrens auf. Die dringend notwendige Umstellung des Messverfahrens auf Realemissionen („real driving emissions“, RDE) wird nach Ansicht des BUND von der Bundesregierung nicht in dem Maße *'vorangetrieben'* wie vor dem Hintergrund der massiven Stickoxid-Überschreitungen notwendig. Vielmehr entsteht der Eindruck, dass die Bundesregierung die Einführung zu Gunsten der Automobilwirtschaft sogar noch verzögert.

Die Bundesregierung macht den Autoverkehr und damit die Autohersteller für die hohen Stickstoffdioxidemissionen verantwortlich, sieht sich aber offenbar selbst nicht in der Verantwortung diese Unregelmäßigkeiten zu unterbinden. *'Da die derzeit in Verkehr kommenden Diesel-Pkw im realen Betrieb viel zu hohe Stickstoffdioxidemissionen aufweisen, wird dies von der BRD als Hauptgrund für den Verstoß [...] geltend gemacht.'*



Der BUND teilt die Einschätzung der Bundesregierung, dass den Ländern und Kommunen die massiven Überschreitungen der NO₂-Werte durch die Euro-6-Diesel-Fahrzeuge nicht angelastet werden dürfen. Zwar müssen auch Länder und Kommunen verstärkt Maßnahmen ergreifen, die den Autoverkehr reduzieren und so die Belastung für Bürger und Bürgerinnen reduzieren. Jedoch sind in erster Linie die EU und die Bundesregierung in ihrer Verantwortung zum Schutz von Umwelt und Gesundheit verpflichtet, sofort tätig werden.

Die Bundesregierung geht auch auf den Vorwurf der EU-Kommission ein, Deutschland habe mit einer steuerlichen Subventionierung den Trend zu Diesel-Pkw befeuert und argumentiert, dass Diesel-Pkw nicht *'Nutznießer der geringeren Besteuerung'* sein sollen. Dies ist aus Sicht des BUND nicht nachvollziehbar. Zwar gibt es eine geringfügig höhere KFZ-Steuer, jedoch wird durch deutlich geringere variable Kosten ein Anreiz zur vermehrten Nutzung gesetzt, um die höheren Fixkosten zu minimieren. Eine Angleichung der Energiebesteuerung ist daher überfällig.

Der BUND unterstützt die Forderung der Bundesregierung nach einer Regelung zur wirksamen Begrenzung der realen Stickstoffdioxidemissionen von Diesel-Pkw auf EU-Ebene. Wir sehen die Bundesregierung dort in einer wichtigen Rolle, die sie verstärkt nutzen sollte, um die Realemissionen schnell und dauerhaft zu reduzieren. Darüber hinaus fordert der BUND die Bundesregierung auf, unabhängige Nachkontrollen bei bereits auf dem Markt befindlichen und in nächster Zeit auf den Markt kommenden Pkw (Diesel und Benzin) vorzunehmen. Fahrzeuge, welche die aktuellen Abgasstandards im Realbetrieb nicht einhalten, müssen dann vom jeweiligen Hersteller so nachgerüstet werden, dass die Abgasstandards eingehalten werden.

Der Europäischen Kommission empfehlen wir, das Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik beizubehalten, bis auf allen Ebenen wirklich wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffoxid-Emissionen ergriffen werden.

Kontakt und Informationen:

Jens Hilgenberg
BUND Verkehrspolitik
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
jens.hilgenberg@bund.net

Die Kampagne „Rußfrei fürs Klima“ wird von den deutschen Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Naturschutzbund (NABU), Verkehrsclub Deutschland (VCD) und DeutscheUmwelthilfe (DUH) getragen. Sie setzt sich dafür ein, die Klimawirkungen von Dieselruß- und NO₂-Emissionen ins Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zu bringen und Maßnahmen zur Rußminderung einzufordern. www.russfrei-fuers-klima.de twitter: @Russ_und_Klima