

## **Bericht**

### **des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 16./17. September 2015 in Berlin  
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 8./9. Oktober 2015 in Worms

**TOP 6.4/ Pkw-Typprüfverfahren zur Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwerte**  
**TOP 6.3** Stand des Vertragsverletzungsverfahrens 2015/2073 gegen Deutschland wegen Überschreitungen der Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie und zur weiteren Perspektive der Immissionsreduktion

Das Land Nordrhein-Westfalen hat am 01.09.2015 kurzfristig um einen Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum oben genannten Thema gebeten.

Hierzu wird wie folgt berichtet:

Die Europäische Kommission (KOM) hat am 07.05.2015 die Antwort der Bundesrepublik Deutschland vom 21.11.2014 zum Auskunftersuchen (Pilotverfahren) vom 23.09.2014 wegen Überschreitung der in der Luftqualitäts-Richtlinie festgelegten Stickstoffdioxidgrenzwerte abgelehnt. Sie hat am 18.06.2015 mit einem Aufforderungsschreiben ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Das Aufforderungsschreiben bezieht sich auf 29 Gebiete, in denen 2010 bis 2013 der Jahresmittelgrenzwert, in drei Fällen auch der Stundenmittelgrenzwert, überschritten wurde. Die KOM sieht die in diesen Gebieten ergriffenen Maßnahmen als nicht ausreichend an, die Dauer der Überschreitung, wie von der Luftqualitäts-RL gefordert, so kurz wie möglich zu halten. Auch für andere (große) Mitgliedstaaten wurden Vertragsverletzungsverfahren in gleicher Weise eingeleitet. Verfahren gegen weitere Mitgliedstaaten werden voraussichtlich folgen.

Die Bundesregierung hat in Abstimmung mit den betroffenen Ländern am 18. August 2015 gegenüber der KOM Stellung genommen.

Im allgemeinen Teil der Stellungnahme der Bundesregierung wurde unter anderem auf die Ausführungen der KOM zur Privilegierung von Dieselmotoren im Rahmen der Energiebesteuerung eingegangen und hierzu auf den Energiesteuerausgleich bei der Kraftfahrzeugsteuer abgestellt. Das Fehlen einer wirksamen Begrenzung der Stickstoffoxidemissionen im realen Betrieb von Diesel-Pkw und leichten Nfz wurde als wesentliche Ursache für die Grenzwertüberschreitungen dargelegt. Es wurde dem Vorwurf entgegnet, Deutschland hätte sich im laufenden Komitologieverfahren zur strengeren Begrenzung der Schadstoffemissionen im realen Betrieb (real driving emissions, RDE) nicht genügend engagiert. In diesem Kontext wurde darauf hingewiesen, dass der Verabschiedung einer wirkungsvollen und angemessenen Ausgestaltung der RDE-Anforderungen auf EU-Ebene, die schnellstmöglich zur Anwendung kommen müssen, zentrale Bedeutung zukomme und Deutschland sich hierfür einsetze. Die Europäische Kommission wurde gebeten, die diesbezüglichen Komitologiearbeiten kurzfristig voranzutreiben und abzuschließen.

Unabhängig davon wurde die Verpflichtung zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte anerkannt. Daher werden weitergehende Maßnahmen geprüft, um die Dauer der Überschreitung so kurz wie möglich zu halten. Der KOM wurde zum 1. Juli 2016 ein Bericht über die Maßnahmen und den Stand der Umsetzung zugesagt. Maßnahmenoptionen werden innerhalb der Bund-Länder/Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz erörtert.

Die Länder haben zu den betroffenen Gebieten darüber hinaus jeweils unabhängig Stellung genommen.