

Messung der Luftverschmutzung durch Personenkraftwagen im Straßenverkehr

In den letzten Jahrzehnten sind die Emissionen von Luftschadstoffen im Verkehr zwar deutlich zurückgegangen, die derzeitigen Werte wirken sich jedoch nach wie vor nachteilig auf Gesundheit und Umwelt aus. Mit einer Durchführungsverordnung über neue Tests, die besser auf die tatsächlichen Emissionen im Straßenverkehr zugeschnitten sind, führt die Kommission neue Grenzwerte ein, die zwar höher als die derzeitigen Standards sind, jedoch unter den bestehenden Emissionswerten liegen. Im Januar wird dem Plenum ein Entschließungsantrag mit dem Ziel vorgelegt, den Entwurf der Kommission zu blockieren.

Hintergrund

In den letzten Jahrzehnten konnten die Luftschadstoffemissionen des EU-Verkehrssektors zwar deutlich reduziert werden, der [Europäischen Umweltagentur](#) (EEA) zufolge war der Sektor 2013 jedoch für 46 % des Ausstoßes an Stickoxiden (NO_x) und rund 14 % der Partikelemissionen in der EU verantwortlich. Diese beiden Schadstoffe wirken sich nachteilig auf Gesundheit, Umwelt und Klima aus. Laut Schätzungen der EEA sind in der EU-28 jedes Jahr 72 000 vorzeitige Todesfälle auf Stickstoffdioxid und 403 000 Todesfälle auf Partikelmasse (PM) zurückzuführen. Nach Aussagen der [Kommission](#) belaufen sich die durch Luftverschmutzung bedingten Gesundheitskosten in der EU jedes Jahr auf 330 bis 940 Mrd. EUR.

Die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide, Partikelmasse und andere Schadstoffe sind in der [Verordnung über Euro 5 und Euro 6](#) festgelegt. Die Gemeinsame Forschungsstelle der Kommission stellte 2013 jedoch fest, dass die Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen im Straßenverkehr (die 80 % der Stickoxidemissionen des Verkehrs ausmachen) etwa zwei bis fünf Mal höher waren als die Emissionen, die unter Laborbedingungen für die Typgenehmigung gemessen wurden. Dieses Problem wurde angesichts des jüngsten [VW-Skandals](#) deutlich. Die EEA gibt an, dass diese Diskrepanz zum Teil erklärt, warum die Stickoxidemissionen trotz der zunehmenden Verschärfung der Euro-Normen seit ihrer Einführung im Jahr 1992 (als der Grenzwert für Stickoxidemissionen bei 790 mg/km lag) nicht im erwarteten Umfang zurückgegangen sind. Die Stickoxidkonzentrationen in Europa entsprechen häufig nicht den Luftqualitätsnormen der EU, und die [nationalen Emissionshöchstmengen](#) für Stickoxide wurden im Jahr 2010 in sechs Mitgliedstaaten überschritten.

Emissionen im praktischen Fahrbetrieb

Im Jahr 2011 beauftragte die Kommission eine Arbeitsgruppe mit der Entwicklung von Prüfverfahren, die die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb besser widerspiegeln. Im Oktober 2015 veröffentlichten Vertreter der Mitgliedstaaten eine positive Stellungnahme zu dem [Entwurf einer Verordnung der Kommission](#) zur Einführung von Tests zur Ermittlung der Emissionen im normalen Fahrbetrieb, bei denen portable Messsysteme eingesetzt werden. Dies gilt ab September 2017 für neue Fahrzeugtypen und ab September 2019 für alle neuen Fahrzeuge. In dem Entwurf einer Verordnung sind nicht zu überschreitende Grenzwerte für Stickoxidemissionen festgelegt, die sich aus der Multiplikation der Emissionsgrenzwerte der Euro-6-Norm (80 mg/km) mit einem Übereinstimmungsfaktor ergeben. Ab 2017 wird ein Faktor von 2,1 gelten (d. h. 168 mg/km sind erlaubt), um die Kluft zwischen den bei der Typgenehmigung und den im praktischen Fahrbetrieb gemessenen Emissionen schrittweise zu verringern. Ab 2020 wird dieser Faktor dann auf 1,5 herabgesetzt (d. h. es sind nur noch 120 mg/km erlaubt), womit ein Spielraum für Messunsicherheiten

verbleibt. Sowohl das Parlament als auch der Rat können die Annahme des Entwurfs einer Durchführungsverordnung der Kommission blockieren.

Einwände des Europäischen Parlaments

In einem [Entschließungsantrag](#) vom 14. Dezember 2015 sprach sich der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit gegen den Entwurf einer Verordnung der Kommission aus, und zwar mit der Begründung, dass mit ihr eine generelle Ausnahme von den geltenden Emissionsgrenzwerten eingeführt würde und sie demnach nicht mit dem Inhalt der Grundverordnung vereinbar sei. In dem Entschließungsantrag wird die Kommission ferner aufgefordert, unverzüglich – spätestens aber bis April 2016 – einen neuen Entwurf vorzulegen. Die Abstimmung im Plenum dürfte im Januar erfolgen.

Interessenträger vertreten unterschiedliche Standpunkte. Der europäische Automobilherstellerverband [ACEA](#) hebt hervor, dass die festgelegten Grenzwerte nur schwer einzuhalten sind, was schwerwiegende wirtschaftliche Folgen für die Hersteller nach sich ziehen und sich nachteilig auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen auswirken wird. Die nichtstaatliche Umweltschutzorganisation [ClientEarth](#) argumentiert, dass die vorgeschlagenen Grenzwerte keine technische, sondern eine politische Entscheidung darstellen, und fordert, dass der Übereinstimmungsfaktor 1,3 nicht überschreitet.