



KARMENU VELLA

European Commissioner for Environment,
Maritime Affairs and Fisheries

VIOLETA BULC

European Commissioner for Transport

ELŻBIETA BIENKOWSKA

European Commissioner for Internal Market,
Industry, Entrepreneurship and SMEs

Brüssel **27 FEV. 2019**
Ref. Ares (2019) 792398

Herrn
Andreas Scheuer
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
11030 Berlin
DEUTSCHLAND

Sehr geehrter Herr Scheuer,

vielen Dank für Ihren Brief vom 29. Januar.

Wir verfolgen aufmerksam die derzeitige Diskussion in Deutschland über die Auswirkungen der Luftverschmutzung im Allgemeinen, und die gesundheitlichen Auswirkungen von Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) im Besonderen. Der überwiegende Teil der im letzten Jahrzehnt gesammelten, fachlich geprüften wissenschaftlichen Erkenntnisse weist immer wieder auf negative Auswirkungen auf die Gesundheit hin, selbst bei Konzentrationen von Stickstoffdioxid und Partikeln, die unter den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation aus dem Jahre 2005 liegen. Beispiele für wissenschaftlich fundierte und gründlich geprüfte (peer-reviewed) Analysen sind REVIHAAP (Review of evidence on health aspects of air pollution) aus dem Jahr 2013 sowie eine Reihe anderer wissenschaftlicher - und umfassend durch Experten begutachteter - Bewertungen. Diesbezüglich möchten wir Ihnen zwar dafür danken, dass Sie uns als Anlage zu Ihrem Schreiben eine Darstellung der Kritikpunkte mehrerer Mediziner in Deutschland zugeschiedt haben. Wir haben jedoch auch zur Kenntnis genommen, dass wichtige Berechnungen im Zusammenhang mit diesen Behauptungen in der Zwischenzeit als fehlerhaft erkannt worden sind.

Wie Sie wissen, hat Kommission bereits letztes Jahr eine Evaluierung der EU Richtlinien zur Luftqualität im Rahmen eines Fitness-Checks begonnen, mit dem Ziel einzuschätzen, ob der entsprechende EU Rechtsrahmen relevant, wirksam, effizient sowie mit anderen Politikbereichen kohärent ist.

In diesem Zusammenhang wird auch überprüft, ob die derzeitigen EU Grenzwerte ausreichend streng sind, um die Gesundheits- und Umweltziele unserer Politik zu erreichen. Die Anforderungen des bestehenden EU Rechtsrahmens zur Überwachung der Luftqualität werden ebenfalls analysiert.

Im Rahmen des Fitness-Checks hat die Kommission die Mitgliedsstaaten und die Zivilgesellschaft wiederholt eingeladen, relevante Erkenntnisse einzubringen, sei es in der öffentlichen Konsultation des letzten Jahres oder bei anderen relevanten Konferenzen und Meetings. Die Ergebnisse des Fitness-Checks werden in die Überlegungen der Kommission dazu einfließen, ob die entsprechenden Richtlinien überarbeitet werden müssen oder nicht. Da der Fitness-Check Ende dieses Jahres abgeschlossen sein wird, würden wir den Beitrag der Bundesregierung so bald wie möglich begrüßen.

Der Fitness-Check wird Ende dieses Jahres abgeschlossen sein, und seine Ergebnisse werden in die Überlegungen der Kommission dazu einfließen, ob die Richtlinien überarbeitet werden müssen oder nicht.

Sie verweisen auch auf das Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland: Das Kollegium der Kommissare hat am 17. Mai 2018 beschlossen, Deutschland und fünf andere Mitgliedstaaten wegen eines eindeutigen Verstoßes gegen bestehendes EU Recht vor dem Gerichtshof der Europäischen Union zu verklagen. Eine Entscheidung des Gerichtshofs ist derzeit anhängig. Gleichzeitig hat das Kollegium die Mitteilung „Ein Europa, das schützt: Saubere Luft für alle“ verabschiedet: In dieser Mitteilung werden die breit angelegten politischen Bemühungen, mit denen die EU die zur Einhaltung ihrer Ziele erforderlichen Maßnahmen der Mitgliedstaaten unterstützt und fördert, dargelegt; ferner wird darin auf die Durchsetzungsmaßnahmen eingegangen.


Entsprechend wird die Kommission weiterhin mit allen Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um dafür zu sorgen, dass das gemeinsame Ziel der Luftreinhaltung für alle Europäer in der gesamten EU erreicht wird. Ein Beispiel ist die Investition in die Entwicklung immer sauberer Motoren, einschließlich Dieselmotoren, die sehr erfolgreich gewesen ist. Die erste Generation von Euro-6-Dieselmotoren stößt im Durchschnitt zwischen 700 und 800 mg NO_x/km aus, während die Emissionen der Motoren der zweiten Generation (Euro 6d-TEMP) nur bei 20 bis 60 mg NO_x/km liegen.

Die Kommission finanziert weiterhin Forschungsprojekte in diesem Bereich, zum Beispiel für neue Lösungen, um Abgase über die Euro-6-Grenzwerte hinaus unter realen Fahrbedingungen zu reinigen oder vorhandene Fahrzeuge nachzurüsten. Die im Februar 2018 in Deutschland genehmigte staatliche Beihilferegulung¹ ist ein weiteres Beispiel dafür, wie die Kommission den Mitgliedstaaten hilft, Investitionen in den Erwerb von Elektrobussen und Plug-in Hybridbussen sowie in die damit verbundene Ladeinfrastruktur für die Begrenzung der Luftverschmutzung zu erleichtern.

¹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-1222_de.htm

Unser gemeinsames politisches Ziel ist ein Europa, das die Menschen vor Luftverschmutzung schützt, innerhalb eines verständlicherweise dringlichen Zeitrahmens. Die rechtliche Verpflichtung besteht darin, die durch Beschluss der Mitgliedstaaten, einschließlich Deutschlands, und des Europäischen Parlaments vereinbarten Grenzwerte für die Luftqualität zu einzuhalten.

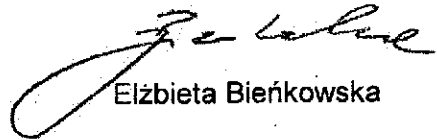
Mit freundlichen Grüßen



Karmenu Vella



Violeta Bulc



Elzbieta Bieńkowska

Kopie: Frau Svenja Schulze, Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit