

EUROPÄISCHE KOMMISSION

GENERALSEKRETARIAT

Brüssel, den 13.2.2019
SG-Greffe(2019) D/ 2722

ACCUSÉ DE RÉCEPTION	
Nom (en caractères d'imprimerie)	<i>Schulze-Holt</i>
REÇU LE	
SIGNATURE	<i>[Signature]</i>
CACHET	
Ständige Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der Europäischen Union	
Eing.	13. FEB. 2019
Tab.Nr.	
Anl.	Dopp.

STÄNDIGE VERTRETUNG
DEUTSCHLANDS BEI DER
EUROPÄISCHEN UNION
Rue Jacques de Lalaing, 8-14
1040 BRUXELLES
BELGIQUE

BEKANNTGABE GEMÄSS ARTIKEL 297 VAEU

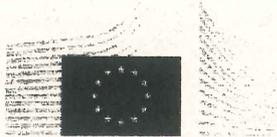
Betreff: BESCHLUSS DER KOMMISSION (13.2.2019)

Hiermit gestattet sich das Generalsekretariat, Sie zu bitten, beigefügten Beschluss an den Herrn Bundesminister des Auswärtigen weiterzuleiten.

Anl. : C(2019) 1391 final

DE





EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 13.2.2019
C(2019) 1391 final

Limited

Seiner Exzellenz Herrn Heiko Maas
Bundesminister des Auswärtigen
Auswärtiges Amt
D-11013 Berlin

Betreff: **Notifizierung 2018/558/D**

**Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes**

**Abgabe von Bemerkungen gemäß Artikel 5 Absatz 2 der
Richtlinie (EU) 2015/1535 vom 9. September 2015¹**

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

im Rahmen des Notifizierungsverfahrens gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535² notifizierten die deutschen Behörden der Kommission am 12. November 2018 den „*Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes*“.

Laut der Notifizierungsmitteilung ist es der Zweck des notifizierten Entwurfs, bestimmte Fahrzeuge von Verkehrsverboten auszunehmen, die auf Grundlage eines Luftreinhalteplans zur Umsetzung der Richtlinie 2008/50/EG³ aus Gründen der Stickstoffdioxidbelastung in

¹ ZUGANGSBESCHRÄNKT

Ein im Rahmen der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft bearbeitetes Dokument. Dieses Dokument darf nur Mitarbeitern der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten übermittelt werden, die, wie in der Richtlinie (EU) 2015/1535 festgelegt, darüber in Kenntnis gesetzt werden müssen. Ein mit dem Hinweis „ZUGANGSBESCHRÄNKT“ gekennzeichnetes Dokument darf nicht veröffentlicht werden. Bei der elektronischen Übermittlung des Dokuments innerhalb der Kommission hat diese über SECEM (SECure EMail) zu erfolgen. Empfänger des Dokuments, die nicht über die festgelegte Berechtigung zur Kenntnisnahme wie oben angegeben verfügen, haben den Verfasser, Aussteller oder Absender unverzüglich entsprechend zu informieren und das Dokument auf sichere Weise ungelesen zurückzusenden. Im Fall der Unterlassung stellt dies eine Verletzung der Sicherheit dar, was zu Disziplinarmaßnahmen oder rechtlichen Schritten führen kann.

² Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft, ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1.

³ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1.

bestimmten Gebieten angeordnet worden sind. In Artikel 1 des Gesetzentwurfs ist festgelegt, dass Verbote des Kraftfahrzeugverkehrs für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid nur in Gebieten in Betracht kommen, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist. Ausnahmen gelten insbesondere für alle Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 sowie für Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und Euro 5, sofern diese im praktischen Fahrbetrieb (real driving emissions, RDE) weniger als 270 mg Stickstoffoxide pro Kilometer ausstoßen (d. h. das Euro-5-Niveau von 180 mg/km multipliziert mit 1,5).

Die Prüfung des notifizierten Entwurfs hat die Kommission dazu veranlasst, die folgenden Bemerkungen vorzubringen:

Die 3., die 4. und die 5. Ausnahme im notifizierten Entwurf beziehen sich auf Kraftomnibusse, schwere Kommunalfahrzeuge sowie bestimmte Handwerker- und Lieferfahrzeuge mit Minderungssystemen, die von der Bundesregierung gefördert werden oder die technischen Anforderungen erfüllen, die für diese Förderung erforderlich gewesen wären. Es sollte erläutert werden wie die Behörden die Einhaltung der Klausel, dass nicht-deutsche Nachrüstungen „die technischen Anforderungen erfüllen, die für diese Förderung erforderlich gewesen wären“, sicherzustellen beabsichtigen. Des Weiteren dürften Fahrzeuge mit gemäß UN-Regelung 132 genehmigten Nachrüstungen nicht diskriminiert werden.

Außerdem ist die Anforderung „die in den räumlichen Anwendungsbereich für diese Förderung fallen“ in Punkt e) diskriminierend und sollte vermieden werden.

In Bezug auf Artikel 1 Absatz 4a des notifizierten Entwurfs stellt die Kommission Folgendes fest:

a) In der Richtlinie 2008/50/EG sind verbindliche Grenzwerte für Stickstoffdioxid (siehe Artikel 13) sowie die Verpflichtung festgelegt, den Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten (siehe Artikel 23);

b) dementsprechend sollte in Artikel 1 des vorliegenden Entwurfs darauf verwiesen werden, dass der Grenzwert für die Konzentration von Stickstoffdioxid im Jahresmittel auf 40 Mikrogramm pro Kubikmeter (nicht 50 Mikrogramm pro Kubikmeter) festgelegt ist;

c) zwar haben die Mitgliedstaaten einen gewissen Ermessensspielraum hinsichtlich ihrer Maßnahmen zur Senkung der Luftverschmutzung, doch ist dieser Ermessensspielraum durch die Anforderung beschränkt, eventuelle Zeiträume der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten;

d) die Einfügung der Formulierung „in der Regel“ in diesen Artikel wird daher begrüßt, um Fahrverbote nicht auszuschließen, falls sie sich als einzige Möglichkeit erweisen sollten, Zeiträume der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten.

In Bezug auf Artikel 1 Buchstabe b des notifizierten Entwurfs stellt die Kommission Folgendes fest:

- a) die 2. Ausnahme des Verbots bezieht sich auf Euro-4- und Euro-5-Kraftfahrzeuge, die im praktischen Fahrbetrieb NOx-Emissionen von weniger als 270 mg/km ausstoßen. Im notifizierten Entwurf ist die Methode zur Bestimmung der Emissionen von NOx solcher Fahrzeuge nicht vorgesehen; eine solche Methode sollte angegeben sein, um für alle Fahrzeuge die gleiche Behandlung mit der gleichen Strenge zu gewährleisten;
- b) die mögliche Anwendung von RDE-Tests, wie bereits für Euro-6d-Fahrzeuge vorgeschrieben, zur Messung der Emissionen von Euro-4- und Euro-5-Fahrzeugen ist gründlich zu prüfen, um solide Ergebnisse sicherzustellen;
- c) im notifizierten Entwurf ist nicht angegeben, wer die oben genannte Prüfung finanzieren und durchführen wird.

Die Kommission bittet die deutschen Behörden, die vorstehenden Bemerkungen zu berücksichtigen.

Mit vorzüglicher Hochachtung



Für die Kommission

Lowri Evans
Generaldirektorin

Generaldirektion Binnenmarkt,
Industrie, Unternehmertum und KMU