



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Präsidentin der
Europäischen Kommission
Frau Dr. Ursula von der Leyen
Rue de la Loi/Wetstraat 200
1049 BRUXELLES
BELGIEN

Dr. Volker Wissing, MdB
Bundesminister

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel. +49 30 18-300-0

Fax +49 30 18-300-2019

poststelle@bmdv.bund.de

www.bmdv.bund.de

Betreff: EuGH Rechtssache C-251/23 und C-308/23

Aktenzeichen: StV24/751.6/6-3817719

Datum: Berlin, 31.07.2024

Seite 1 von 3

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

der Europäische Gerichtshof verhandelte kürzlich in der verbundenen Rechtssache C-251/23 und C-308/23 (Mercedes-Benz Group u.a.) zu einem Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Duisburg. In dem Verfahren geht es auch um die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten bei Euro 5-Dieselmotorkraftfahrzeugen.

Nach EU-Recht müssen die Schadstoffwerte unter den Prüfbedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) eingehalten werden. Der NEFZ wurde durch die Richtlinie 91/441/EWG eingeführt und seine Geltung durch die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 für Euro 5 und Euro 6 bestätigt. Er wurde geschaffen, um die Emissionen unter standardisierten Bedingungen zu testen. Der NEFZ stellt die Referenzbedingungen dar, unter denen Hersteller ihre Emissionskontrollsysteme nachweisen müssen.

Durch die Definition dieses detaillierten Prüfzyklus mit standardisierten Prüfbedingungen und darauf bezogenen Grenzwerten hat der Verordnungsgeber festgelegt, dass die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte nur innerhalb dieser spezifischen Testbedingungen nachgewiesen werden müssen. Alle europäischen Genehmigungsbehörden, so auch das Kraftfahrt-Bundesamt, sind an diese Vorgaben gebunden und praktizieren dies seit Inkrafttreten der Regelungen im Jahr 1992.





Auch die Europäische Kommission hat in mehreren Dokumenten, so in der Mitteilung vom 19. Juli 2008 anlässlich des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über Emissionen von Fahrzeugen Euro 5 und Euro 6 (2008/C 182/08) und anlässlich der Einführung der Real Driving Emissions (RDE) Prüfungen verdeutlicht, dass die NEFZ-Prüfungen als standardisierte Prüfbedingungen angesehen werden müssen und keine Erstreckung auf andere Fahrsituationen in Erwägung gezogen. In dem oben genannten Gerichtsverfahren hat die Kommission nunmehr jedoch die gegenteilige Auffassung vertreten und geäußert, dass die Schadstoffgrenzwerte auch außerhalb der Betriebs- und Umgebungsbedingungen des NEFZ und zwar für jede Fahrsituation gelten würden.

Die Einhaltung der Grenzwerte eines PKW in jeder Fahrsituation außerhalb des Prüfzyklus würde bedeuten, dass sie z.B. auch bei Volllastfahrten mit Steigung einzuhalten wären. Dies ist nach derzeitigem Stand der Technik nicht umsetzbar und würde damit für die in Verkehr befindlichen Fahrzeuge eine nicht realisierbare nachträgliche Anforderung darstellen. Eine universelle Geltung der Grenzwerte hätte erhebliche Konsequenzen für die gesamte Europäische Union, weil dann sämtliche Euro-5-Genehmigungen infrage gestellt würden. Auch Konsequenzen für Teile der Euro-6-Flotte und Benzin-Fahrzeuge, bei denen bisher ebenfalls unterstellt wurde, dass die Grenzwerte unter den im Einzelnen definierten Bedingungen, aber nicht in jeder Fahrsituation eingehalten werden müssen, sind nicht ausgeschlossen.

Millionen von Fahrzeugen droht damit die Außerbetriebsetzung. Allein in Deutschland wären 4,3 Millionen Euro-5- und ggf. 3,9 Millionen Euro-6-Dieselfahrzeuge betroffen, europaweit ein Vielfaches mehr. Die Folgen träfen nicht nur die Automobilwirtschaft unvorbereitet, sondern vor allem auch die Bürgerinnen und Bürger, die solche Fahrzeuge im Vertrauen auf die bestehenden Regelungen erworben haben und nutzen.

Eine Lösung könnte darin bestehen, in den fraglichen Vorschriften noch vor der Entscheidung des EuGH eine Klarstellung vorzunehmen. Ich rege an, dass zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten eine entsprechende Rechtsänderung schnellstmöglich ausgearbeitet wird. Die Fachebene meines Hauses wird auf das Fachreferat der zuständigen Generaldirektion zugehen und einen konkreten Regelungsvorschlag unterbreiten.



Seite 3 von 3

Um schwerwiegende Folgen für Millionen von betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie die europäische Wirtschaft zu vermeiden, bitte ich Sie, dieses Vorgehen zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing