

AKTUELL

ABGASTESTS

Weniger ist Mehr

Richard Graf

Eine Mehrheit im EU-Parlament hat für eine Verwässerung der Grenzwerte für Stickoxid-Emissionen gestimmt.

Am Mittwoch fand ein Einspruch im Europa-Parlament gegen zu lasche Grenzwerte für die Abgastests für Autos nicht die nötige absolute Mehrheit von 376 Stimmen. Schlimmer noch: Obwohl der Umwelt-Ausschuss des Parlaments sich noch im Dezember vergangenen Jahres mit 40 Ja-Stimmen und 9 Nein-Stimmen bei 13 Enthaltungen für einen Einspruch gegen die Kommissionsvorlage ausgesprochen und damit das Votum in der Plenarsitzung überhaupt erst möglich gemacht hatte, wies das Parlament mit einer Mehrheit von 323 gegen 317 Stimmen das Veto zurück. Damit ist die von der EU-Kommission vorgelegte Entscheidung aus dem sogenannten Komitologieverfahren gültig, die es erlaubt, die eigentlich vorgeschriebenen Grenzwerte noch jahrelang um ein Vielfaches zu überschreiten.

Mit Komitologie wird das System der Expertenausschüsse in der Europäischen Union umschrieben. Solche Ausschüsse sind für die Durchführungsbestimmungen der EU-Richtlinien zuständig. In den Ausschüssen sitzen als Delegierte in der Regel Vertreter der nationalen Ministerien und sonstige Experten. Geleitet werden sie von höheren Beamten der Europäischen Kommission, die jedoch kein Stimmrecht haben. Aufgabe der Ausschüsse ist es, nationale legislative Eigenheiten, aktuelle Entwicklungen und den technischen Fortschritt zu berücksichtigen - wobei natürlich oft der Teufel im Detail steckt. Das Verfahren ist durchaus umstritten, erlaubt es doch den Nationalstaaten, direkten Einfluss auf die Ausführung von EU-weit geltenden Richtlinien zu nehmen und diese gegebenenfalls zu verwässern. Allerdings ist diese Einflussnahme durchaus gewollt, denn sie gilt als Korrektiv der anscheinend allmächtigen und übereifrigen Kommission - so jedenfalls sehen es vor allem die Europa-Skeptiker.

Zwar wurde in den letzten Jahren, insbesondere mit dem Lissabon-Vertrag, die Kontrolle des EU-Parlaments über die Komitee-Entscheidungen verstärkt, doch im vorliegenden Fall hat sich das Parlament durch seinen Nicht-Einspruch sozusagen selbst entmachtet. Die Vertreter der EU-Mitgliedsstaaten hatten sich auf einen

Konformitätsfaktor von 2,1 für neue Fahrzeugmodelle ab 2017 und für die Zulassung von Neuwagen ab 2019 geeinigt. Damit können die eigentlich als Höchstgrenze gedachten Normwerte in den genannten Zeiträumen um 110 Prozent überschritten werden - also mehr als doppelt so hoch ausfallen, wie eigentlich als vertretbar gilt. Ab 2020 (neue Modelle) respektive 2021 (Neuzulassungen auch älterer Modelle) soll dann ein Faktor



von 1,5 gelten. Das heißt: Diese Autos dürfen dann die gesetzlichen Grenzwerte immer noch um 50 Prozent überschreiten! Dabei stammt etwa der Grenzwert von 80mg Stickoxide pro Kilometer aus dem Jahr 2007 und stellt damit wohl kaum eine technisch nur schwer zu erfüllende Norm dar.

Politik zum Umfallen

Weil bis zum Schluss nicht abzusehen war, wie die Abstimmung ablaufen würde, zeigte sich Claude Turmes, der als grüner Abgeordneter auch Mitglied des Untersuchungsausschusses zum Volkswagen-Skandal ist, sehr enttäuscht: „Die Mehrheit

aus konservativen und auch einigen sozialdemokratischen Abgeordneten hat sich heute zu Lakaien der Automobilindustrie degradiert. Sie haben der Verwässerung der Grenzwerte für Stickoxidemissionen zugestimmt. Die Interessen der Automobilindustrie scheinen ihnen letztendlich wichtiger zu sein als die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger.“

Die Entscheidung über ein mögliches Veto war um zwei Wochen verzögert worden, weil die Kommission versuchte, einige zögernde Abgeordnete auf ihre Seite zu ziehen. Als Kompromiss wurde diesen eine regelmäßige Überprüfung der Regelung sowie eine Verschärfung der Kontrollen zu ihrer Einhaltung angeboten. Außerdem wurde beteuert, dass durch eine

volle 17 Jahre seit ihrer Einführung werden also vergangen sein, bis die Norm für Stickoxide wirklich in Kraft tritt.

Dem Votum vorangegangen waren Aufrufe von Bürgermeistern zahlreicher europäischer Großstädte von Paris bis Neapel, sich dieser Aufweichung zu widersetzen. In vielen europäischen Städten taugt die Luft kaum mehr zum Atmen, ein alarmierender Mischstand, an dem Dieselfahrzeuge die Hauptschuld tragen. Eurostat hält fest, dass es in Europa statistisch rund 75.000 frühzeitige Todesfälle als Folge der Stickoxidemissionen gibt. Für Luxemburg werden jährlich rund 60 Todesfälle veranschlagt. Der grüne Europaparlamentarier stellt diesen Wert denen der „nur“ 24 Todesfälle gegenüber, die es 2014 in Luxemburg bei Verkehrsunfällen gab. Turmes weiter: „Um unsere Städte in Zukunft lebenswert zu gestalten, müssen wir bei Kleinwagen vor allem auf voll-elektrische Antriebstechnik setzen und Dieselfahrzeuge komplett verbannen. Das ist eine grundlegende Wahrheit, welcher die Automobilindustrie sich nicht länger verschließen kann.“

Aber die EU-Parlamentarier aus den Staaten mit einer starken Automobil-Lobby - Deutschland, Frankreich, Italien und Großbritannien - erwiesen sich, nicht verwunderlich, als die stärksten Umfaller.

„Mit dem heutigen Votum, betreffend die Regelung von Abgaswerten bei Dieselfahrzeugen, hat sich die EU auf Seiten der Automobil-Lobby gestellt - gegen Umweltschutz und Gesundheitsinteressen der BürgerInnen“, befand auch der Mouvement Écologique kurz nach dem Votum. Der Méco fordert jetzt, dass die Luxemburger Regierung umso konsequenter an ihrer eigenen Luftreinhalte-Politik arbeitet. Wenn es nicht gelinge, die Überschreitung gültiger Grenzwerte zu verhindern, müssten Autos mit zu hohen Emissionen zumindest gegenüber anderen benachteiligt werden, etwa durch Zulassungsbeschränkungen in Städten mit überhöhter Luftbelastung.

Die Umweltgewerkschaft betrachtet jetzt aber auch die Rolle und Sichtweise der Juncker-Kommission in Sachen Umwelt- und Gesundheitsschutz durchaus kritischer. „Statt für eine rein wirtschaftsorientierte EU-Politik stehen wir für eine nachhaltige, soziale und politische Union ein“, so die Méco-Präsidentin Blanche Weber - die in diesem Zusammenhang auch auf die Verhandlungen zu den Freihandelsabkommen CETA und TTIP verweist.

Blockade des Kommissionsvorschlags die Einführung der eigentlichen Neuerung, nämlich der Messung des Schadstoffausstoßes in einer realen Situation statt in einer Laborumgebung, unvermeidbar verzögert werde.

Am Ende waren es vor allem Konservative, EVP-Abgeordnete, aber auch große Teile der Sozialdemokraten, die sich breitschlagen ließen und von dem Veto Abstand nahmen. Das Argument der Verzögerung erscheint allerdings kaum haltbar angesichts der großzügigen Schonfristen, die die Kommission bis zum Erreichen des Faktors 1 gewährt. Als ihr Ende wurde im Zusammenhang mit der Abstimmung jetzt das Ende 2023 genannt -