

# EU-Richtlinie über Luftqualität

*Vorschlag der EU-Kommission*

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz,  
nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Ausschussdrucksache  
20(16)197-C

ö. Anh. am 27.09.23

22.09.2023

**23. Januar 2023**

## Zusammenfassung

Die EU-Kommission hat am 26.10.2022 einen Vorschlag zur Überarbeitung der EU-Luftqualitätsrichtlinien vorgelegt.

Die EU-Luftqualitätsrichtlinien definieren gemeinsame Methoden zur Überwachung, Beurteilung und Information über die Luftqualität in der Europäischen Union und legen Ziele für die Luftqualität fest, um schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhindern oder zu verringern. EU-Luftqualitätsnormen wurden für die nachfolgenden 13 Luftschadstoffe festgelegt: Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxid, Feinstaub (PM10, PM2,5), Ozon, Benzol, Blei, Kohlenmonoxid, Arsen, Kadmium, Nickel und Benzo(a)pyren.

Im Rahmen des Europäischen Green Deals plant die EU-Kommission, diese Standards zu überarbeiten, um sie stärker an die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) anzugleichen. Im Fokus der Überarbeitung stehen dabei die EU-Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa (2008/50/EG) und die EU-Richtlinie über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft (2004/107/EG).

Nach Ansicht des BDI ist eine Revision der europäischen Luftqualitätsrichtlinien derzeit nicht erforderlich. Die Kommission kommt in ihrem Bericht zur Überprüfung dieser Richtlinien zu dem Ergebnis, dass die aktuelle Gesetzgebung die notwendigen Instrumente bereitstellt, um bestehende Herausforderungen zu meistern. Die Richtlinien haben effektiv zur Verbesserung der Luftqualität und der Erreichung hoher Luftqualitätsstandards beigetragen.

Sofern Kommission, Rat und EP am Rechtsetzungsvorhaben festhalten wollen, bitten wir zumindest darum, dass

- die erheblich verschärften Grenzwerte erst nach einer angemessenen Übergangsfrist frühestens ab 2040 angewendet werden,
- die Herausforderungen der Transformation der Industrie in Hinblick auf die Klimaneutralität berücksichtigt werden,
- zusätzliche Klage-, Sanktions- und Schadensersatzvorschriften nicht eingeführt werden (auch nicht gegen den Staat).

## Kernforderungen des BDI:

### 1. Verschiebung der Beratung über die Novelle der Luftqualitätsrichtlinie

#### Kein dringender Handlungsbedarf

Es besteht kein dringender Handlungsbedarf, die bestehenden und sehr erfolgreichen Luftqualitätsrichtlinien der EU jetzt zu novellieren. Die EU verfolgt gleichzeitig eine Vielzahl von Gesetzgebungsvorhaben, die bereits unmittelbar und mittelbar auf die Verbesserung der Luftqualität einzahlen. Zu nennen sind hier Regelungen des Klimaschutzes, die dazu führen werden, dass der Einsatz fossiler Brennstoffe stark verringert werden wird und damit auch die Feinstaub- und Stickoxid-Belastung der Luft abnehmen wird. Weitere Regelungen mit positivem Einfluss auf die Luftqualität sind beispielsweise im Straßenverkehr die Elektrifizierung der europäischen Fahrzeugflotten für PKW und leichte Nutzfahrzeuge beziehungsweise das damit einhergehende faktische „Verbot“ der Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ab 2035, die geplante Novellierung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge und Regelungen in Hinblick auf das Emissionsverhalten von Fahrzeugen (Stichwort z.B. Euro 7 Norm) sowie im Gebäudesektor die deutschen Beschränkungen für reine Öl- oder Gasheizungen. Letztlich beeinflussen auch die Anforderungen an die Energieeffizienz von Gebäuden die Luftqualität über die nächsten Jahre positiv.

#### Keine ausreichende Abwägung zwischen Gesundheitsschutz und anderen EU-Zielen

Zudem mangelt es dem Richtlinienvorschlag grundsätzlich an einer ausgewogenen Abwägung der Interessen an einem möglichst weitgehenden Gesundheitsschutz mit anderen Zielen der Union. Ziele der EU wie die Sicherstellung einer bezahlbaren Mobilität, das Schaffen und Erhalten gut bezahlter Arbeitsplätze, der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft einschließlich branchenübergreifender Wertschöpfungsketten, der Sicherstellung einer ausreichenden Finanzkraft der Kommunen und der Erhalt leistungsfähiger Infrastruktur werden außer Acht gelassen. Auch der bei legislativen Maßnahmen geltende Verhältnismäßigkeitsgrundsatz („Proportionality Principle“) wird nicht berücksichtigt. Vielmehr werden einseitig und vorrangig langfristige und sehr unscharfe Ziele („toxic free environment“, „zero pollution objective“) allein auf der nur abstrakt untersuchten Umweltseite verfolgt, ohne den Blick auf das Ganze zu richten.

#### Fehlende Erkenntnisse zur Feinstaubbelastung PM 2,5 – zunächst Messprogramme auflegen

Es ist notwendig, zunächst die Erkenntnisse über die Immissionssituation in den europäischen Mitgliedstaaten zu verbessern – insbesondere für den Parameter Feinstaub PM 2,5 – und erst in einem zweiten Schritt auf valider Datengrundlage gegebenenfalls Maßnahmen und Grenzwerte festzulegen. Wir sprechen uns gegen eine Vorgehensweise aus, ohne verlässliche Kenntnis der Immissionssituationen jetzt Grenzwerte festzulegen, ohne die Auswirkungen auf Mitgliedstaaten, Regionen oder Kommunen wirklich abschätzen zu können. Daher sollten die Beratungen über die Richtlinie ausgesetzt werden, damit die Mitgliedstaaten zunächst adäquate Messprogramme durchführen können, um die Erkenntnisse zur Luftqualität zu verbessern. Hinreichende Messergebnisse über die tatsächliche Belastung der europäischen Regionen – insbesondere durch Feinstaub PM 2.5 als Jahres- und Tagesbelastung – existieren bislang nicht.

### **Unzureichende Beratungszeit wegen Ablauf der Legislatur**

Zudem ist nur noch wenig Zeit bis zum Ablauf der Legislaturperiode des EU-Parlaments. So muss befürchtet werden, dass nicht ausreichende Kapazitäten und Zeit in Rat und Parlament für eine sorgfältige Beratung über die komplexen Vorschläge der Kommission zur Verfügung stehen.

### **2. Luftqualitätsgrenzwerte erst nach angemessener Übergangsfrist ab 2040 in Kraft setzen**

Die neuen und erheblich abgesenkten Grenzwerte sollten erst nach angemessener Übergangsfrist frühestens ab 2040 gelten, da aufgrund der tatsächlichen Immissionsbelastung in Europa eine Einhaltung der Werte bis 2030 unrealistisch ist. Dies würde auch besser mit den sonstigen Regelungsvorhaben der EU gerade im Klimaschutz- und im Verkehrsbereich harmonisieren. Die erheblichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Grenzwerte auf die Industrie – insbesondere auch auf zahlreiche mittelständische Unternehmen – sowie auf Gewerbe, Mobilität und Wohnen kann die europäische Gesellschaft nur mit langen und ausreichenden Übergangszeiträumen stemmen (Artikel 1).

### **3. Berücksichtigung der Herausforderungen der Transformation der Industrie**

Die neuen, verschärften Luftqualitätsgrenzwerte können dazu führen, dass Projekte in Überschreitungsbereichen verzögert oder sogar verhindert werden, auch wenn diese der Klimaneutralität und der Transformation dienen.

Dies muss verhindert werden. Es müssen Instrumente gefunden werden, das Interesse der Industrie an einer schnellen Transformation angemessen zu berücksichtigen. Denn eine erfolgreiche Transformation der Industrie ist die Voraussetzung für eine effektive anlagenbezogene Emissionsminderung und entsprechende Luftreinhaltung. Daher sollten bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen Transformationsprojekte spezielle Berücksichtigung finden (vgl. Artikel 19).

### **4. Keine weiteren Klage-, Sanktions- und Schadensersatzvorschriften (auch nicht gegen den Staat)**

Weitergehende Klage-, Schadensersatz- und Sanktionsvorschriften sind entweder nicht notwendig oder sogar kontraproduktiv, da sie erhebliche Rechtsunsicherheiten für die betroffenen Akteure (Planungsbehörden, Kommunen, Vorhabenträger) bergen und damit die gewünschte Transformation eher behindern als beschleunigen (vgl. Artikel 27-29).

Artikel 28, durch den eine Entschädigungsregelung für Gesundheitsschäden neu eingeführt wird, könnte zum Beispiel Entschädigungsansprüche ungeahnten Ausmaßes gegen den Staat zur Folge haben.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>1</b>
<b>Kernforderungen des BDI:</b> .....	<b>2</b>
1. Verschiebung der Beratung über die Novelle der Luftqualitätsrichtlinie .....	2
Kein dringender Handlungsbedarf .....	2
Keine ausreichende Abwägung zwischen Gesundheitsschutz und anderen EU-Zielen .....	2
Fehlende Erkenntnisse zur Feinstaubbelastung PM 2,5 – zunächst Messprogramme auflegen .....	2
Unzureichende Beratungszeit wegen Ablauf der Legislatur .....	3
2. Luftqualitätsgrenzwerte erst nach angemessener Übergangsfrist ab 2040 in Kraft setzen .....	3
3. Berücksichtigung der Herausforderungen der Transformation der Industrie .....	3
4. Keine weiteren Klage-, Sanktions- und Schadensersatzvorschriften (auch nicht gegen den Staat) .....	3
<b>Im Einzelnen:</b> .....	<b>6</b>
<b>Artikel 1 – Ziele der Richtlinie zu ambitioniert</b> .....	<b>6</b>
Artikel 1 Nr. 1 – Verbesserung der Luftqualität statt Nullschadstoffziel als Ziel der Richtlinie verankern .....	6
Artikel 1 Nr. 2 – Geltung der Grenzwerte erst nach angemessener Übergangsfrist frühestens ab 2040 .....	6
<b>Artikel 3 – Überprüfungsfrist der Luftqualitätswerte auf zehn Jahre verlängern</b> .....	<b>9</b>
Artikel 3 Nr. 1 – Überprüfungsfrist auf mindestens zehn Jahre verlängern .....	9
Artikel 3 Nr. 2 Absatz 2 – Entscheidung der Politik statt Verweis auf WHO-Guidelines .....	9
Artikel 3 Nr. 2 Absatz 3 – Ergänzung des Review um Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkte .....	9
<b>Artikel 7-10 – Erweiterung der Beurteilungspunkte und der Überwachung der Luftqualität</b> .....	<b>10</b>
Artikel 7-10 – Fehlende Erkenntnisse zur Feinstaubbelastung (PM 2,5) – zunächst Messprogramme auflegen .....	10
Artikel 7 Nr. 2 – Beurteilung der Gebiete im 10-Jahres-Rhythmus .....	10
Artikel 7 – Mittelwertbildung ermöglichen .....	11
<b>Artikel 12 – Regelungen für Gebiete, in denen die Werte unterhalb der (neuen) Grenzwerte liegen</b> .....	<b>11</b>
Artikel 12 – Klarstellung, dass Grenzwerte des Artikels 12 erst ab 2040 gelten .....	11
Artikel 12 Nr. 1 und Nr. 2 – Zielwerte beibehalten .....	11
Artikel 12 Nr. 4 – Entscheidung der Politik statt Verweis auf die WHO-Guidelines vorsehen .....	11

Artikel 12 Nr. 4 – Keine Rechtsunsicherheit durch unklare Begriffe und Ziele schaffen .....	12
<b>Artikel 13 – Grenzwerte und Zielwerte zum Schutz der Gesundheit .....</b>	<b>12</b>
Artikel 13 – Klarstellung, dass Vorgaben des Artikels 13 erst ab 2040 gelten .....	12
Artikel 13 Nr. 1 – Verhältnismäßigkeitsklausel aufnehmen.....	12
Artikel 13 Nr. 1 und Nr. 2 – Zielwerte beibehalten .....	12
Artikel 13 Nr. 3 – Verhältnismäßigkeitsklausel nicht streichen .....	12
<b>Artikel 16 – Beiträge aus natürlichen Quellen und Beiträge aus indirekten menschlichen Aktivitäten gleichstellen .....</b>	<b>12</b>
<b>Artikel 18 – Ausnahme für Transformationsprojekte schaffen .....</b>	<b>13</b>
Artikel 18 – Ausnahme für Transformationsprojekte schaffen .....	13
Artikel 18 Nr. 1 – Ausnahme auch für SO <sub>2</sub> vorsehen.....	13
<b>Artikel 19 – Luftreinhaltepläne .....</b>	<b>13</b>
Artikel 19 Nr. 1 – Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ergänzen .....	13
Artikel 19 Nr. 1 – Maßnahmen nur gegenüber Verursachern mit signifikanten Beiträgen .....	14
Artikel 19 Nr. 4 – Keine Aufstellung von Luftreinhalteplänen vor Inkrafttreten der Grenzwerte .....	14
Artikel 19 Nr. 5 – Pläne für die industrielle Transformation.....	14
Artikel 19 – Leitfaden der EU-Kommission entwickeln .....	14
<b>Artikel 22 – Information der Öffentlichkeit.....</b>	<b>15</b>
<b>Artikel 27 – Regelung über Zugang zu Gerichten nicht erforderlich .....</b>	<b>15</b>
<b>Artikel 28 – Entschädigung für Gesundheitsverletzung streichen .....</b>	<b>15</b>
<b>Artikel 29 – Keine Strafvorschriften gegen natürliche und juristische Personen .....</b>	<b>16</b>
<b>Impressum .....</b>	<b>17</b>

## Im Einzelnen:

### Artikel 1 – Ziele der Richtlinie zu ambitioniert

#### Artikel 1 Nr. 1 – Verbesserung der Luftqualität statt Nullschadstoffziel als Ziel der Richtlinie verankern

Wir schlagen vor, den bisherigen Artikel 1, der die Ziele der Richtlinie definiert, lediglich redaktionell anzupassen aber keine neuen Ziele einzuführen.

Die EU-Kommission schlägt vor, als Ziel der Richtlinie das Nullschadstoffprinzip („zero pollution objective“) zu verankern. Das Ziel der bisherigen Luftqualitätsrichtlinie war die Verbesserung der Luftqualität. Dieses Ziel ist unseres Erachtens vorzugswürdig.

Das Ziel einer schadstofffreien Umwelt ist abstrakt unbestritten erstrebenswert. Aber ist das auch realistisch? In unserer europäischen Industrie- und Mobilitätsgesellschaft ist es unwahrscheinlich, dass mit verhältnismäßigem Aufwand eine Null-Schadstoff-Umwelt erreicht werden kann. Vielmehr muss ein risikobasierter Ansatz in der Mitte der politischen Diskussion stehen, der in der Realität in den Mitgliedstaaten erreicht werden kann. Eine schadstofffreie Umwelt wird von den europäischen Mitgliedstaaten nicht erreicht werden können.

Gleichermaßen ist eine schadstofffreie Umwelt („toxic-free-environment“) schon nach naturwissenschaftlichen Maßstäben nicht erreichbar. Wenn in den Zielen der Richtlinie festgeschrieben wird, dass zu einer schadstofffreien Umwelt beigetragen werden soll, ist der Begriff an sich völlig unklar und wird von den Mitgliedstaaten in der Umsetzung nicht klar eingeordnet werden können.

#### Artikel 1 Nr. 2 – Geltung der Grenzwerte erst nach angemessener Übergangsfrist frühestens ab 2040

Alle Grenzwerte des Annex 1 der Richtlinie sollten frühestens ab 2040 einzuhalten sein und nicht bereits ab 2030. Artikel 1 Nr. 2 sollte entsprechend geändert werden. Ansonsten wären unzumutbare Eingriffe in Wirtschaft, Mobilität und Wohnen die Folge, um die Luftqualität auf das geforderte noch höhere Niveau anzuheben.

Selbst eine Einhaltung der neuen Luftqualitäts-Grenzwerte schon im Jahr 2040 wäre sehr ambitioniert und nur mit erheblichen Investitionen zu erreichen. Im Vorschlag der EU-Kommission werden die bestehenden Grenzwerte halbiert beziehungsweise noch weiter herabgesetzt. Die nachfolgende Tabelle zeigt dies in einer Übersicht:

Vergleich geltende Grenzwerte und KOM-Vorschlag für neue Grenzwerte

Stoff	Mittelungszeitraum	Aktuelle Grenzwerte nach EU-Luftqualitätsrichtlinien ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	KOM-Vorschlag für neue Grenzwerte ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
PM 2,5	Jahr	25	10
PM 2,5	24 Stunden	-	25
PM 10	Jahr	40	20
PM 10	24 Stunden	50	45
NO2	Jahr	40	20

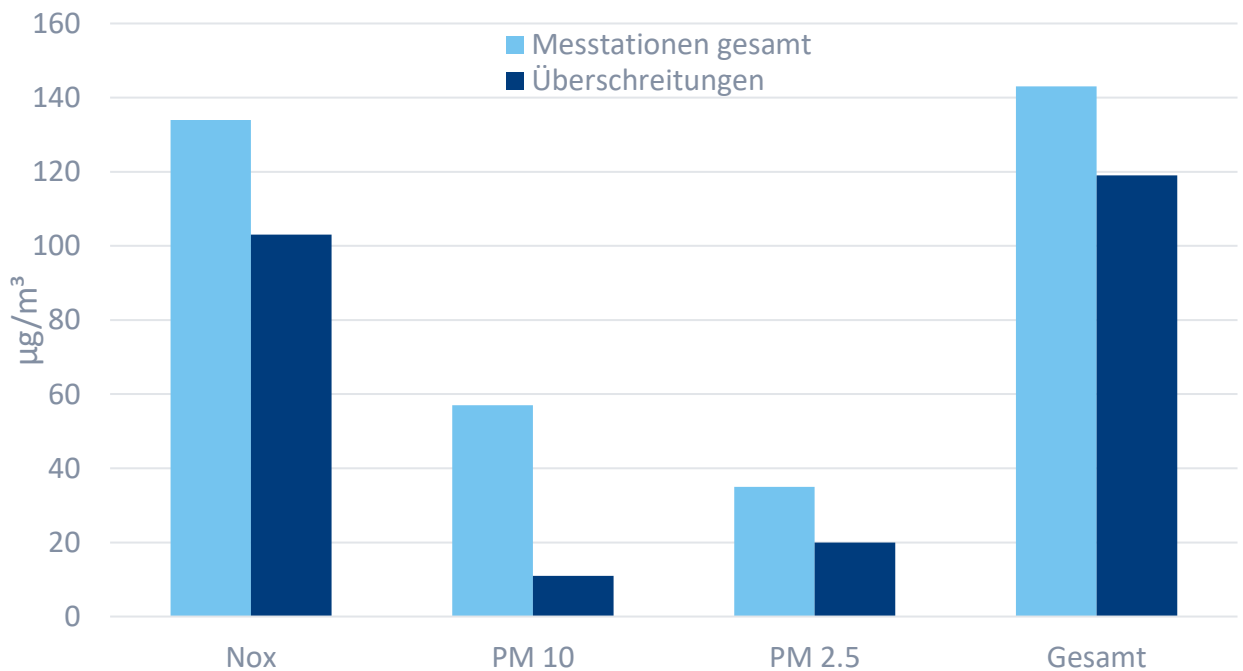
NO <sub>2</sub>	24 Stunden	<b>200</b>	<b>50</b> (zusätzlich Stundenwert: 200)
SO <sub>2</sub>	Jahr	-	<b>20</b>
SO <sub>2</sub>	24 Stunden	<b>125</b> (zusätzlich Stundenwert: 350)	<b>50</b> (zusätzlich Stundenwert: 350)
Benzol	Jahr	<b>5</b>	<b>3,4</b>
CO	24 Stunden	<b>8-Stundenwert: 10</b>	<b>4</b> (zusätzlich 8-Stundenwert: 10)
Blei	Jahr	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>
Arsen	Jahr	<b>6,0 ng/m<sup>3</sup> (nur Zielwert)</b>	<b>6,0 ng/m<sup>3</sup></b>
Cadmium	Jahr	<b>5,0 ng/m<sup>3</sup> (nur Zielwert)</b>	<b>5,0 ng/m<sup>3</sup></b>
Nickel	Jahr	<b>20 ng/m<sup>3</sup> (nur Zielwert)</b>	<b>20 ng/m<sup>3</sup></b>
Benzo(a)pyrene	Jahr	<b>1,0 ng/m<sup>3</sup> (nur Zielwert)</b>	<b>1,0 ng/m<sup>3</sup></b>
Ozon	Stunden	<b>8-Stundenwert: 120</b>	<b>8-Stundenzielwert: 120</b> <b>8-Stundenwert/Jahr: 100</b>



Die Mitgliedstaaten würden die Richtlinie nach dem Kommissionsvorschlag vermutlich frühestens im Jahr 2026 anwenden müssen. Eine Einhaltung der Grenzwerte bereits im Jahr 2030 (also nur vier Jahre später) wird aller Voraussicht nach nicht möglich sein.

Ein Blick auf die tatsächliche Vorbelastungssituation an existierenden Messstationen zeigt heute eine flächendeckende Überschreitung der vorgeschlagenen Grenzwerte insbesondere von Stickoxiden und Feinstaub PM 2,5. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überschreitungen in Nordrhein-Westfalen, einem hochindustrialisierten Bundesland mit einer hohen Bevölkerungs- und Verkehrsdichte:

#### Beispiel Nordrhein-Westfalen: Überschreitungen von Grenzwerten



Überschreitungen an den Messstationen NO<sub>x</sub> (77%), PM 10 (19%), PM 2.5 (57%), Gesamt 83%

Quelle: Auswertung auf Basis LANUV-Daten 2021

Auch für Deutschland als Flächenstaat gilt dieser Befund als repräsentativ. Nach Daten des Umweltbundesamtes 2021 wurden die von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte für NO<sub>x</sub> an 273 von 534 Messstationen überschritten.<sup>1</sup> Auch der von der Kommission angestrebte Jahreswert für PM 2.5 wird sehr häufig bundesweit überschritten. In diesem Zusammenhang sind auch die gemessenen Maximal-Jahresmittelwerte von Bedeutung, denn sie verdeutlichen, dass es viele Gebiete gibt, in denen das Erreichen der von der Kommission vorgeschlagenen neuen Immissionsgrenzwerte in so kurzer Zeit realitätsfern ist, weil sie – wenn überhaupt – nur mit schwerwiegenden und unverhältnismäßigen Eingriffen in die wirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Aktivitäten (Stichworte: Industrie, Gewerbe, Straßenverkehr, Gebäudeheizungen, Landwirtschaft) denkbar wäre.

Dazu kommt, dass heute nur ein beschränktes Wissen über die tatsächliche Schadstoffbelastung existiert. So wird zum Beispiel PM 2.5 in Deutschland nur an verhältnismäßig wenigen Messstationen gemessen. Auch führt die Kommission einen neuen 24-Stunden-Wert ein, über dessen Einhaltung kaum Messdaten vorliegen.

Der Kommissionsvorschlag sieht zwar vor, dass die Zahl der Messstationen erheblich erhöht wird (vgl. Artikel 8 bis 10 des KOM-Vorschlags), dies wird jedoch nur dazu führen, dass wahrscheinlich vermehrt Überschreitungsgebiete auszuweisen sein werden. In diesen – heute noch gar nicht bekannten Gebieten – wird es dann zu Beschränkungen wirtschaftlicher und zivilgesellschaftlicher Aktivitäten – auch und gerade im Mobilitätssektor – kommen müssen und zwar schon sehr zeitnah, da die Grenzwerte ab 2030 gelten sollen.

Wir sprechen uns gegen eine Vorgehensweise aus, Grenzwerte festzulegen, ohne die Auswirkungen auf die Mitgliedstaaten, Regionen oder Kommunen wirklich abschätzen zu können.

Der erhebliche Abstand zwischen der vorgefundenen Immissionssituation und den ambitionierten neuen Grenzwerten erfordert eine große zeitliche Streckung des Übergangszeitraums bis zur Geltung der neuen Grenzwerte. Eine Einhaltung der Grenzwerte für NO<sub>x</sub> und PM 2.5 wird nur durch die Umsetzungsmaßnahmen in anderen Politikfeldern, insbesondere im Klimaschutz möglich sein (Hochlauf der Elektromobilität, Wasserstofftransformation etc.). Deren Effekte werden aber erst weit in den 2030er Jahren hinaus spürbar sein.

Die Umsetzungsfristen für die Luftqualitätsrichtlinie müssen sich daher an der Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen orientieren. Im Jahr 2030 kann noch nicht abgesehen werden, welche Erfolge zum Beispiel durch das „Fit for 55 package“ in anderen Sektoren wie Verkehr, Gebäude und Einschränkung von Verbrennungsmotoren hinsichtlich der Luftqualität erreicht sein werden.

So wurde im Rahmen des Fit for 55 package zum Beispiel ein äußerst ambitionierter 100-Prozent-Reduktionspfad für CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuzugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ab 2035 vereinbart, was faktisch das Ende der Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bedeutet. Doch selbst für Deutschland mit seinen noch strengeren Klimaschutzzielen würde sich im Jahr 2030 der maximale Hochlauf auf 15,5 Mio. E-Fahrzeuge im Bestand belaufen, davon 14 Mio. rein batterie-elektrische Fahrzeuge. Dieser ambitionierte Hochlauf würde eine Neuzulassungsquote von bereits 95 Prozent für rein batterieelektrische Pkw und so genannte Plug-in-Hybride für 2030 erfordern.

---

<sup>1</sup> Die Daten sind im Internet abrufbar über: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/luft/luftdaten/jahresbilanzen/eJxrWpScv9BwUWXqEiIMDIOMAMK4Fsg==>



Das heißt auch, dass 2030 immer noch rund 30 Mio. Bestands-Pkw mit Verbrennungsmotor in Deutschland vorhanden sein werden, die erst bis 2045 nahezu vollständig durch Nullemissionsfahrzeuge ersetzt werden.<sup>2</sup> Dabei ist zudem zu berücksichtigen, dass die schrittweise Erneuerung der Fahrzeugbestandsflotten in den anderen EU-Mitgliedstaaten unterschiedlich voranschreiten und insbesondere vom durchschnittlichen verfügbaren Einkommen der Bürgerinnen und Bürger sowie staatlicher Fördermaßnahmen abhängen wird.

Es bedarf daher eines um mindestens zehn Jahre verlängerten Umsetzungszeitraums (bis 2040), um ohne unzumutbare Eingriffe in Wirtschaft, Mobilität und Wohnen die Luftqualität auf das von der EU-Kommission vorgeschlagene sehr hohe Niveau anzuheben.

## Artikel 3 – Überprüfungsfrist der Luftqualitätswerte auf zehn Jahre verlängern

### Artikel 3 Nr. 1 – Überprüfungsfrist auf mindestens zehn Jahre verlängern

Die in Artikel 3 vorgesehene regelmäßige Überprüfungsfrist der Luftqualitätswerte durch die Kommission von fünf Jahren ab 2028 ist zu kurz und sollte auf mindestens zehn Jahre angehoben werden.

Voraussetzung für das Erreichen der angestrebten ambitionierten Grenzwerte des Kommissionsvorschlags sind branchenübergreifende (Transformations-)Strategien, die nicht von heute auf morgen umgesetzt werden können. Hierzu zählen insbesondere das Auslaufen der Verbrennungsmotoren und das Fortschreiten der Elektromobilität im Verkehrssektor sowie die industrielle Transformation zu einer Wasserstofftechnologie. Die Grenzwerte befinden sich bereits heute auf einem Niveau, das für Anlagen, die unter die IED fallen, durch einzelne technische Maßnahmen und eine Umsetzung der Anforderungen aus BVT nicht mehr beeinflussbar ist.

Auch sollte der Beginn des ersten Überprüfungszyklus im Jahr 2028 überdacht werden. Wenn die überarbeitete Luftqualitätsrichtlinie 2024 in Kraft treten sollte und die Mitgliedstaaten eine zweijährige Umsetzungszeit haben, wäre es zu früh bereits im Jahr 2028 die Werte erneut zu überprüfen.

### Artikel 3 Nr. 2 Absatz 2 – Entscheidung der Politik statt Verweis auf WHO-Guidelines

Nr. 2 Absatz 2 scheint mit der Formulierung „ensuring alignment with the WHO Air Quality Guidelines“ eine (faktische) dynamische Verweisung auf die WHO-Richtlinien festzuschreiben, was abzulehnen ist. Die EU hat keinen regulatorischen Zugriff auf das WHO-Regelwerk und es ist nicht vorhersehbar, welchen Inhalt dieses Regelwerk in Zukunft haben wird. Die EU sollte selbst über Grenzwerte entscheiden können – gerade vor dem Hintergrund der verschiedenen mit dem Green Deal verfolgten politischen Ziele und möglicher Zielkonflikte.

### Artikel 3 Nr. 2 Absatz 3 – Ergänzung des Review um Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkte

In Artikel 3 Nr. 2 Absatz 3 sollte bei den von der EU-Kommission im Rahmen der Überprüfung zu berücksichtigenden Aspekten eine generelle Verhältnismäßigkeitsprüfung („proportionality of measures“) festgeschrieben werden. Wichtig wäre zudem zu ergänzen, dass die EU-Kommission im Review auch Aspekte wie die Auswirkungen von Luftqualitätsmaßnahmen auf die Mobilität, die Infrastruktur und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Mitgliedstaaten berücksichtigt. Dies ist deswegen

---

<sup>2</sup> Das sind zentrale Ergebnisse der BDI/BCG-Studie: Klimapfade 2.0: Klimapfade 2.0 – Ein Wirtschaftsprogramm für Klima und Zukunft (bdi.eu)

erforderlich, weil die WHO-Guidelines lediglich die wissenschaftlichen Erkenntnisse widerspiegeln, ohne jedoch den Anspruch zu haben, die Umsetzbarkeit in der Praxis zu beurteilen.

## **Artikel 7-10 – Erweiterung der Beurteilungspunkte und der Überwachung der Luftqualität**

### **Artikel 7-10 – Fehlende Erkenntnisse zur Feinstaubbelastung (PM 2,5) – zunächst Messprogramme auflegen**

Es ist notwendig, zunächst die Erkenntnisse über die Immissionssituation in den Mitgliedstaaten zu verbessern – insbesondere für den Parameter Feinstaub PM 2,5 – und dann erst Maßnahmen und Grenzwerte festzulegen.

Der BDI spricht sich gegen eine Vorgehensweise aus, jetzt Grenzwerte festzulegen, ohne die Auswirkungen auf Mitgliedstaaten, Regionen oder Kommunen wirklich abschätzen zu können. Daher sollten die Beratungen über die Richtlinie ausgesetzt werden, damit die Mitgliedstaaten zunächst Messprogramme durchführen können, um die Erkenntnisse zur Luftqualität – insbesondere für den Parameter Feinstaub PM 2,5 – zu verbessern.

Der Parameter PM 2.5 wird in Deutschland nur an verhältnismäßig wenigen Messstationen gemessen. Auch führt die Kommission einen neuen 24-Stunden-Wert ein, über dessen Einhaltung kaum Messdaten vorliegen. Der Jahreswert für PM 2.5 wird bundesweit sehr häufig überschritten. In diesem Zusammenhang sind auch die gemessenen Maximal-Jahresmittelwerte von Bedeutung, denn sie verdeutlichen, dass es viele Gebiete gibt, in denen das Erreichen der von der Kommission vorgeschlagenen neuen Immissionsgrenzwerte in so kurzer Zeit nicht realistisch ist, weil sie – wenn überhaupt – nur mit schwerwiegenden und unverhältnismäßigen Eingriffen in die wirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Aktivitäten (Stichworte: Industrie, Gewerbe, Straßenverkehr, Gebäudeheizungen, Landwirtschaft) denkbar wäre.

Die vorgeschlagenen Regelungen in Artikel 7-10 werden dazu führen, dass in den Mitgliedstaaten an mehr Messpunkten mehr Parameter gemessen werden. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings wird dies dazu führen, dass wahrscheinlich vermehrt Überschreitungsgebiete auszuweisen sein werden. In diesen – heute noch gar nicht bekannten Gebieten – wird es dann zu Beschränkungen wirtschaftlicher und zivilgesellschaftlicher Aktivitäten kommen – auch und gerade im Mobilitätssektor – kommen und zwar schon sehr zeitnah, da die Grenzwerte ab 2030 gelten sollen.

### **Artikel 7 Nr. 2 – Beurteilung der Gebiete im 10-Jahres-Rhythmus**

Es sollte in Erwägung gezogen werden, die in Artikel 7 geregelte Frist für das Beurteilungsverfahren von fünf auf zehn Jahre zu verlängern.

Die Überprüfung der Einstufung aller Gebiete und Ballungsräume in den Mitgliedstaaten anhand der in der Richtlinie festgelegten Beurteilungsschwellen in einem 5-Jahres-Rhythmus ist mit Blick auf die bisherigen Erfahrungen praktisch nicht möglich. Ein Review alle zehn Jahre ist dagegen eher möglich und kann tatsächlich sichere und verwertbare Erkenntnisse liefern.

## **Artikel 7 – Mittelwertbildung ermöglichen**

Das Überwachungssystem sollte um eine Methode erweitert werden, die es ermöglicht, geeignete Mittelwerte zwischen verschiedenen Messstellen zu bilden. Extreme oder ungewöhnliche Abweichungen sollten auf diese Weise vernachlässigt werden können.

## **Artikel 12 – Regelungen für Gebiete, in denen die Werte unterhalb der (neuen) Grenzwerte liegen**

### **Artikel 12 – Klarstellung, dass Grenzwerte des Artikels 12 erst ab 2040 gelten**

Artikel 12 sollte auch erst ab dem Jahr gelten, ab dem nach Artikel 1 die Grenzwerte einzuhalten sind (Momentan regelt der KOM-Vorschlag eine Geltung der Grenzwerte ab 2030, realistisch wäre wie oben ausgeführt eine Geltung der Grenzwerte ab dem Jahr 2040).

Die Grenzwerte der Richtlinie sollen nach Artikel 1 Nr. 2 des Kommissionsvorschlags ab 2030 eingehalten werden. Artikel 12 Nr. 1 führt aber faktisch zu einer Einhaltung der Werte aus Annex 1 ab sofort. Das passt nicht zusammen. Damit entsteht im Zeitraum bis 2030 eine unklare Rechtslage.

Es ist nach der aktuellen Formulierung nicht eindeutig, was Mitgliedstaaten in diesem Übergangszeitraum konkret bei der Zulassung von potenziell direkt oder indirekt emittierenden Projekten (Verkehrswege, Häfen, Industrievorhaben, Kraftwerke) zu beachten haben. Faktisch gelten die Grenzwerte damit auch in den Nicht-Überschreitungsgebieten sofort, was die Handlungsfähigkeit der Mitgliedstaaten und die Durchführung von Projekten erheblich erschwert.

### **Artikel 12 Nr. 1 und Nr. 2 – Zielwerte beibehalten**

Die Zielwerte für Metalle (Arsen, Kadmium und Nickel) in Artikel 12 Nr. 1 und Nr. 2 in Verbindung mit Annex I sollten beibehalten werden. Der Kommissionsvorschlag sieht vor, die bisherigen Zielwerte in Grenzwerte zu ändern.

Ozon ist im Kommissionsvorschlag weiterhin als Zielwert ausgestaltet, dies sollte auch für die genannten Metalle gelten. Die Metalle sollten entsprechend in Nr. 1 gestrichen und in Nr. 2 eingefügt werden. Ähnlich wie bei Ozon sind für diese Metalle in der geltenden Luftqualitätsrichtlinie keine Grenzwerte, sondern Zielwerte festgelegt worden, da sie komplexe Merkmale aufweisen, die bei der Bewertung der Einhaltung der WHO-Werte berücksichtigt werden müssen. Die natürlichen Quellen sind dabei relevant sowie auch externe Faktoren wie instabile meteorologische Bedingungen (trockenes Wetter, thermische Inversion) oder die örtliche geografische Lage, die bei bestimmten Messstationen zu berücksichtigen ist.

### **Artikel 12 Nr. 4 – Entscheidung der Politik statt Verweis auf die WHO-Guidelines vorsehen**

Der faktisch rechtliche und dynamische Verweis auf die Air Quality Guidelines der WHO sollte nicht eingefügt werden. Die EU hat keinen regulatorischen Zugriff auf das WHO-Regelwerk und keiner kann vorhersehen, welchen Inhalt dieses Regelwerk in Zukunft hat.

## **Artikel 12 Nr. 4 – Keine Rechtsunsicherheit durch unklare Begriffe und Ziele schaffen**

Artikel 12 Nr. 4 sollte möglichst nicht verändert werden, um keine Rechtsunsicherheit zu erzeugen.

Nach Artikel 12 Nr. 4 sollen sich die Mitgliedstaaten bemühen, die beste Luftqualität zu erreichen und aufrechtzuerhalten sowie ein hohes Maß an Umwelt- und Gesundheitsschutz unter Berücksichtigung der WHO-Guidelines einzuhalten. Unklar ist dabei, wie der Begriff „bemühen“ („endeavour to achieve“) am Ende durch die Gerichte ausgelegt wird und was „the best ambient air quality“ ist oder wie hoch der „high level of environmental and human health protection“ sein muss.

Die Rechtsunsicherheit durch die Verwendung der neuen Begriffe und unklaren Ziele könnte zur Verzögerung von Projekten in den Nicht-Überschreitungsgebieten und zu gerichtlichen Auseinandersetzungen mit ungewissem Ausgang führen.

## **Artikel 13 – Grenzwerte und Zielwerte zum Schutz der Gesundheit**

### **Artikel 13 – Klarstellung, dass Vorgaben des Artikels 13 erst ab 2040 gelten**

Artikel 13 sollte auch erst ab dem Jahr gelten, ab dem nach Artikel 1 die Grenzwerte einzuhalten sind.

### **Artikel 13 Nr. 1 – Verhältnismäßigkeitsklausel aufnehmen**

In Artikel 13 Nr. 1 sollte eine Verhältnismäßigkeitsklausel aufgenommen werden, ähnlich der Klausel in Nr. 2 („necessary measures not entailing disproportionate costs“).

### **Artikel 13 Nr. 1 und Nr. 2 – Zielwerte beibehalten**

Die Zielwerte für Metalle (Arsen, Kadmium und Nickel) in Artikel 13 Nr. 1 und Nr. 2 in Verbindung mit Annex I sollten beibehalten werden. Die Metalle sollten entsprechend in Nr. 1 gestrichen und in Nr. 2 eingefügt werden (vgl. zu Artikel 12).

### **Artikel 13 Nr. 3 – Verhältnismäßigkeitsklausel nicht streichen**

Die Streichung der Verhältnismäßigkeitsklausel in Nr. 3 sollte rückgängig gemacht werden.

## **Artikel 16 – Beiträge aus natürlichen Quellen und Beiträge aus indirekten menschlichen Aktivitäten gleichstellen**

Indirekt auf menschliche Tätigkeiten zurückzuführende Emissionen sollten den Emissionen aus natürlichen Quellen gleichgesetzt werden, insbesondere wenn eine Renaturierung oder Rekultivierung, die im Umweltschutz- und Klimaschutzinteresse liegt, angestrebt wird.

Bei näherer Betrachtung ist die Grenze zwischen einem Beitrag aus einer natürlichen Quelle und einem Beitrag aus indirekter menschlicher Tätigkeit nicht eindeutig zu ziehen. Insbesondere Eingriffe in die Landschaft durch Landwirtschaft, Steinbrüche, Kiesabbau, Tagebau, Rekultivierung, Bautätigkeiten mit Freilegung von Flächen und Böschungen, Renaturierung und Herstellung von Böschungen sowie Sandstrände an künstlichen Teichen und Seen können nicht den direkten menschlichen Aktivitäten zugerechnet werden, wenn hier Staub durch den Wind abgetragen wird.

## Artikel 18 – Ausnahme für Transformationsprojekte schaffen

### Artikel 18 – Ausnahme für Transformationsprojekte schaffen

Es sollte eine neue Nr. 1a) eingeführt werden, die einen Ausnahmetatbestand zum Schutz der industriellen Investitionen in Transformationstechnologien enthält.

Für solche Transformationsprojekte (z.B. Wasserstofftransformation in der Industrie) sollte es keines Verfahrens nach Nr. 2 bedürfen, wenn die maßgeblichen Emittenten innerhalb oder außerhalb von Luftreinhalteplänen nach Artikel 19 anlagenbezogene Pläne mit den Behörden vereinbaren. Diese besonderen Pläne sollten für einen Zeitraum von bis zu zehn Jahren Überschreitungen erlauben, wenn sie auf lange Sicht Überschreitungen von Grenzwerten in Annex 1 erheblich verringern.

### Artikel 18 Nr. 1 – Ausnahme auch für SO<sub>2</sub> vorsehen

Artikel 18 Nr. 1 über die Verschiebung der Fristen zur Einhaltung der Grenzwerte für Partikel (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sollte auch für SO<sub>2</sub> gelten. Ein Aufschub sollte gewährt werden, wenn die Grenzwerte aufgrund standortspezifischer Bedingungen örtlich begrenzt überschritten werden. Externe Faktoren wie klimatische und meteorologische Bedingungen und lokale geografische Gegebenheiten beeinflussen ebenfalls die Einhaltung der SO<sub>2</sub>-Luftqualitätsnormen. Diese Faktoren sollten bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität gemeinsam berücksichtigt werden. Der Verringerung der SO<sub>2</sub>-Emissionen sind technologische Grenzen gesetzt, so dass ein anhaltend hohes Investitionsniveau zu geringeren Verbesserungen als in den vergangenen Jahren führt. Wenn strengere Luftqualitätsnormen festgelegt werden, sollten die technische und wirtschaftliche Machbarkeit sowie die Zeit, die die Industrie für die Anpassung benötigt, berücksichtigt werden.

## Artikel 19 – Luftreinhaltepläne

### Artikel 19 Nr. 1 – Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ergänzen

In Nr. 1 sollte der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ausdrücklich aufgenommen werden.

Unverhältnismäßige Maßnahmen wie z. B. die Verringerung von Emissionen, die technisch nur schwer oder gar nicht zu erreichen sind, sollten nicht getroffen werden.

Durch die Aufnahme des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes könnte auf Besonderheiten im Einzelfall Rücksicht genommen werden. Beispielsweise auf Baustellen lässt sich die Problematik der Staubbelastung bis zu einem gewissen Umfang beherrschen, jedoch unter Umständen nicht komplett verhindern. Auf Baustellen wird sowohl durch die Bautätigkeit an sich Feinstaub freigesetzt als auch durch die Verwendung von Maschinen. Die Besonderheit besteht darin, dass Baustellen überwiegend nur temporär eingerichtet werden und es sich nicht um stationäre Anlagen handelt. Die bisherigen Grenzwerte sind bereits heute für den Bausektor schwer zu erfüllen. Dies ist insbesondere kritisch, da die Bauindustrie durch Infrastruktur- und Wohnungsbau eine zentrale Rolle für die Daseinsvorsorge erfüllt. Erschwerend käme hinzu, dass verschärfte Grenzwerte das Recycling von Baustoffen vor Ort, zum Beispiel das Recycling von Beton, der im ersten Schritt zerkleinert wird, erschweren. Dies hätte einen negativen Effekt auf die Bemühungen des Bausektors im Bereich der Kreislaufwirtschaft.

**Artikel 19 Nr. 1 – Maßnahmen nur gegenüber Verursachern mit signifikanten Beiträgen**

In Artikel 19 sollte geregelt werden, dass sich Maßnahmen in Luftreinhalteplänen nur an diejenigen Verursacher richten dürfen, die auch einen signifikanten Beitrag zur Überschreitung leisten.

**Artikel 19 Nr. 4 – Keine Aufstellung von Luftreinhalteplänen vor Inkrafttreten der Grenzwerte**

Artikel 19 Nr. 4 sollte gestrichen werden. Dieser sieht vor, dass Luftreinhaltepläne in Zonen aufgestellt werden müssen, in denen zwei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie (also vermutlich 2026) bis 31.12.2029 die (ab 2030 geltenden) Grenzwerte überschritten werden.

Die vorgeschlagene Regelung der Kommission führt dazu, dass unmittelbar nach Inkrafttreten der Richtlinie eine Pflicht zur Aufstellung von Luftreinhalteplänen entsteht. Denn die bekannten Messergebnisse in Deutschland zeigen – wie oben im Detail dargestellt – flächendeckende Überschreitungen der Grenzwerte. Damit müsste faktisch bereits im Jahr 2026 in fast allen Gebieten Deutschlands mit der Aufstellung solcher Pläne begonnen werden. Dies überlastet die planenden Körperschaften und wird zu massiven Rechtsunsicherheiten bei der Zulassung von Projekten führen. Dies würde über Jahre Rechtsunsicherheiten und gerichtliche Auseinandersetzungen provozieren, die sich sehr negativ auf die Wirtschaft, auf die Mobilität und die Infrastruktur in der EU auswirken werden.

**Artikel 19 Nr. 5 – Pläne für die industrielle Transformation**

Die neuen, verschärften Luftqualitätsgrenzwerte können dazu führen, dass Projekte in Überschreitungsgebieten verzögert oder sogar verhindert werden, auch wenn diese der Klimaneutralität und der Transformation dienen.

Dies muss verhindert werden. Es müssen Instrumente gefunden werden, das Interesse der Industrie an einer schnellen Transformation angemessen zu berücksichtigen. Denn eine erfolgreiche Transformation der Industrie ist die Voraussetzung für eine effektive anlagenbezogene Emissionsminderung und entsprechende Luftreinhaltung. Daher sollten bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen Transformationsprojekte spezielle Berücksichtigung finden.

In Nr. 5 sollte neu geregelt werden, dass Betreibern von Anlagen nach der Richtlinie 2010/75/EU (IED) in Überschreitungsgebieten die Möglichkeit eröffnet werden soll, innerhalb oder außerhalb eines Luftreinhalteplanes einen Plan mit der zuständigen Behörde zu vereinbaren, der sicherstellt, dass innerhalb von fünf bis zehn Jahren die Überschreitung vermieden oder zumindest erheblich verringert wird. Es sollte in der Richtlinie klargestellt werden, dass Maßnahmen nach der Luftqualitätsrichtlinie über den Plan hinaus ausgeschlossen sind.

Um die mit Blick auf den Klimaschutz erforderliche (zum Beispiel in die Wasserstofftransformation) und darüberhinausgehende Investitionen in die Industriestandorte der EU nicht zu gefährden, sollten spezielle Pläne für Anlagen, die der Industrieemissionsrichtlinie unterliegen, ermöglicht werden, die weitere Maßnahmen aufgrund der Luftqualitätsrichtlinie ausschließen. Ein solcher Plan muss mit einem Transformationsplan im Sinne von Artikel 27d der IED koppelbar sein.

**Artikel 19 – Leitfaden der EU-Kommission entwickeln**

Die EU-Kommission sollte in einem Leitfaden Maßnahmen zur Minderung der Hintergrundbelastung vorschlagen, die für unterschiedliche Gebietstypen geeignet sind und unter verhältnismäßigen Kosten durchzuführen sind.

## Artikel 22 – Information der Öffentlichkeit

In Artikel 22 Nr. 2 sollte der Vergleich mit den Empfehlungen der WHO gestrichen werden.

Die Kommission schlägt vor, dass ein stündlich aktualisierter, öffentlich zugänglicher Luftqualitäts-Index durch die Mitgliedstaaten erstellt wird. Dieser soll auch Bezug nehmen auf die WHO-Empfehlungen zur Luftqualität. Wie schon oben ausgeführt, lehnen wir faktische Bezugnahmen auf diese WHO-Werte ab, da diese weder durch die Europäische Union beeinflusst werden können noch eine rechtliche Gültigkeit in der EU haben.

## Artikel 27 – Regelung über Zugang zu Gerichten nicht erforderlich

Der neu vorgeschlagene Artikel 27 sollte gestrichen werden.

Die Vorschrift ist unnötig, weil bereits jetzt in der EU und in den Mitgliedstaaten umfassende Klagemöglichkeiten gegen fehlende oder unzureichende Maßnahmen zur Luftreinhalteplanung gegeben sind. Dies hat der Europäische Gerichtshof in seinem jüngsten Urteil (Urteil vom 22.12.2022, Rechtsache C-61/21) noch einmal ausdrücklich bestätigt.

Die Festschreibung eines nahezu bedingungslosen Klagerechtes von NGOs in Nr. 1 letzter Absatz ist unangemessen. Zumindest sollte sich die klageberechtigte Nichtregierungsorganisation für die Verbesserung der Luftqualität beziehungsweise des Gesundheitsschutzes einsetzen.

## Artikel 28 – Entschädigung für Gesundheitsverletzung streichen

Artikel 28, durch den eine Entschädigungsregelung für Gesundheitsschäden neu eingeführt wird, sollte gestrichen werden. Entschädigungsansprüche ungeahnten Ausmaßes wären die Folge.

Der Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 22.12.2022 (Rechtssache C-61/2) ausdrücklich klargestellt, dass es aktuell keine europarechtliche Rechtsgrundlage für ein individuelles Klagerecht auf Schadensersatz eines Unionsbürgers wegen möglicher Gesundheitsschäden durch die Überschreitung von Luftqualitätsgrenzwerten gibt.

Dieser Schadensersatzanspruch sollte auch nicht durch die Novelle der Luftqualitätsrichtlinie eingeführt werden. Die Folgen der von der Kommission vorgeschlagenen Regelung wären dramatisch.

- Die Einführung eines solchen Entschädigungsanspruchs würde zu einer erheblichen Verunsicherung der für die Durchführung der Luftreinhaltepläne zuständigen Behörden führen und bewirken, dass vorsorglich besonders weitgehende und damit potenziell unverhältnismäßige Maßnahmen getroffen werden, um das Risiko von Entschädigungen zu vermeiden.
- Da die Einhaltung der von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte für NO<sub>x</sub> und PM<sub>2,5</sub> im Jahr 2030 äußerst unwahrscheinlich ist und wahrscheinlich Millionen Unionsbürger in Überschreitungsgebieten leben, ist eine Klageflut ungeheuren Ausmaßes absehbar - vor allem da auch Sammelklagen ermöglicht werden sollen (Art. 28 Nr. 2). Die Folgen für den Rechtsfrieden in den Mitgliedstaaten, für die Gerichte, Behörden und den Fiskus der Mitgliedstaaten sind nicht absehbar.

- Die Möglichkeiten nach Art. 28 Nr. 2, dass auch NGOs Sammelklagen einreichen können, wird die Klageflut noch einmal absehbar erhöhen.

## Artikel 29 – Keine Strafvorschriften gegen natürliche und juristische Personen

Die Änderungen in Artikel 29 sollten komplett gestrichen werden.

Die Regelungen, mit denen insbesondere natürliche und juristische Personen mit ganz erheblichen Strafen belangt werden können, werden abgelehnt. Die Richtlinie richtet sich in erster Linie an die Mitgliedstaaten und deren Luftreinhaltepolitik und -planung. Personen, insbesondere auch konkrete Unternehmen, die Luftschadstoffe emittieren, sind nur mittelbar von den Regelungen der Richtlinie betroffen. Eine europarechtliche Vorschrift, die von den Mitgliedstaaten verlangt, gleichwohl Strafvorschriften gegen natürliche und juristische Personen des Privatrechts in ihrem nationalen Recht zu erlassen, ist daher unverhältnismäßig.

Die bisherige Sanktionsregelung ist ausreichend. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass natürliche oder juristische Personen für die Verfehlung von Luftqualitätszielen maßgeblich verantwortlich sind. Vielmehr sollen die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten mit der Novelle mehr in die Pflicht genommen werden. Erweiterte Sanktionsregelungen sind daher weder erforderlich noch normativ gerechtfertigt.



## Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)  
Breite Straße 29, 10178 Berlin  
[www.bdi.eu](http://www.bdi.eu)  
T: +49 30 2028-0

Lobbyregisternummer: R000534

BDI Dokumentennummer: D 1709