

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay,
Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/12702 –**

Maßnahmen der Bundesregierung zur Reduzierung der Feinstaubemissionen bei Benzinfahrzeugen mit Direkteinspritzung

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zusammenhang mit dem aktuellen ADAC EcoTest wurde bekannt, dass bestimmte Benzinfahrzeuge mit Direkteinspritzung den derzeit für Dieselfahrzeuge geltenden Feinstaubgrenzwert im Durchschnitt um das 4,6-fache überschreiten, bei einem smart for two sogar um das bis zu 138-fache (vgl. ADAC EcoTest vom März 2017, www.adac.de/infotestrat/tests/eco-test/emissionen_in_der_uebersicht/default.aspx?ComponentId=288644&SourcePageId=31832).

Die Deutsche Umwelthilfe fordert ein entsprechendes Fahrverbot (www.wiwo.de/unternehmen/auto/feinstaub-bei-benzinern-wenn-ein-smart-so-dreckig-wie-ein-luxusdampfer-ist/19785582-all.html).

Pressemeldungen zufolge sollen auch im Rahmen der Partikelreinigung Manipulationen erfolgen, zum Beispiel durch eine Simulation des Vorhandenseins eines nicht existenten Partikelfilters bzw. dessen in Wahrheit nicht gegebener Funktionstüchtigkeit (vgl. z. B. Deutschlandfunk, Beitrag vom 12. Januar 2017 „Partikelfilter im großen Umfang manipuliert“ vom www.deutschlandfunk.de/diesel-skandal-partikelfilter-im-grossen-umfang-manipuliert.697.de.html?dram:article_id=376200 zuletzt abgerufen am 22. Mai 2017).

Gemäß eines im Dezember 2016 veröffentlichten Berichts der Europäischen Umweltagentur vom 16. August 2016 starben im Jahr 2013 europaweit etwa 467 000 Menschen vorzeitig an den Folgen von Luftverschmutzung. Die Verschmutzung aus dem Verkehr, insbesondere die Belastung mit Feinstaubpartikeln spielt hierbei eine hervorgehobene Rolle (vgl. www.eea.europa.eu/de/articles/luftqualitaet-fuer-viele-europaeer-noch, zuletzt abgerufen am 22. Mai 2017).

Laut Berechnungen der statista GmbH beläuft sich der je zum Ersten des Jahres festgestellte Bestand an Benzinfahrzeugen jeweils in den Jahren 2016 auf 29 978 635 und 2017 auf 29 825 223, bei Dieselfahrzeugen auf jeweils 15 089 392 in 2016 und 14 532 426 in 2017 (vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/4270/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland-nach-kraftstoffarten/>, zuletzt abgerufen am 31. Mai 2017).

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 18/12468) geht hervor, dass die Bundesregierung keine eigenen Kenntnisse zu den oben genannten Messergebnissen hat. In der Antwort zu Frage 12 teilt die Bundesregierung mit, dass im Jahr 2015 80 Prozent der gesamten Pkw-bedingten Partikelemissionen auf Diesel-Pkw und 20 Prozent auf Benzin-Pkw entfallen.

1. Geht die Bundesregierung den presseöffentlichen Hinweisen auf stark erhöhte Feinstaubpartikel und auf mögliche Manipulationen nach?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Maßnahmen wurden bislang konkret ergriffen, und welche sind beabsichtigt?

Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung oder welche Weisungen hat das Bundesverkehrsministerium in Wahrnehmung der Fach- und Rechtsaufsicht an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erteilt, um diesen Hinweisen auf massive Feinstaubbelastungen durch Benzinfahrzeuge mit Direkteinspritzung nachzugehen?

Die Bundesregierung geht grundsätzlich konkreten Hinweisen nach, z. B. indem entsprechende Nachprüfungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) veranlasst werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der Studie der Europäischen Gesundheitsagentur zu den Zahlen an vorzeitigen Todesfällen durch Luftverschmutzung, insbesondere durch Feinstaubpartikel, die zu einem großen Teil vom Straßenverkehr emittiert werden?

Im aktuellen Bericht schätzt die Europäische Umweltagentur (EEA) für Deutschland, dass 73 400 vorzeitige Todesfälle auf die Belastung der Bevölkerung mit Feinstaub zurückzuführen sind. Für dasselbe Jahr zeigen Berechnungen des Umweltbundesamtes mit 43 500 vorzeitigen Sterbefällen einen deutlich niedrigeren Wert. Auch die Ergebnisse des Institute for Health Metrics and Evaluation an der Universität Washington liegen für die Jahre 2010 und 2015 mit 40 993 und 43 117 klar unter dem Wert, den die EEA berechnet hat. Die Weltgesundheitsorganisation schätzt für das Jahr 2012 26 160 vorzeitige Todesfälle. Es gibt Hinweise darauf, dass die EEA andere Annahmen bei der methodischen Vorgehensweise wählt als die oben genannten Institutionen und es kann davon ausgegangen werden, dass die EEA für Feinstaub die tatsächliche Krankheitslast überschätzt.

3. Welche weiteren Kenntnisse liegen der Bundesregierung zu den Auswirkungen von Verkehrsemissionen, insbesondere zu Feinstaubpartikeln, auf Leben und Gesundheit von Menschen vor?

Welche Studien hat die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren hierzu selbst in Auftrag gegeben?

Der Bundesregierung liegen derzeit die bereits unter Frage 2 erwähnten Ergebnisse zum Feinstaub vor (weitere Details siehe: www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-der-bevoelkerung-in-deutschland). Aus methodischen Gründen können derzeit in der Betrachtung der Feinstaubauswirkungen in dieser Zeitreihe nur die ländliche und städtische Hintergrundbelastung berücksichtigt werden. Die Hot-Spots mit hoher Feinstaubbelastung, z. B.

durch den Verkehr im städtischen Bereich, werden bislang nicht in die Modellierungen integriert. Pilotprojekte zur stärkeren Berücksichtigung der Hot-Spot-Lastungen und somit auch des Verkehrs wurden bereits durchgeführt (weitere Details siehe: www.umweltbundesamt.de/publikationen/pilotprojekt-quantifizierung-der-verkehrsbezogenen). Das Umweltbundesamt setzt seine Forschung immer in den Kontext der internationalen Forschung und bedient sich der Erkenntnisse anderer wissenschaftlicher Institutionen und den dort durchgeführten Studien.

4. Ergibt sich nach Einschätzung der Bundesregierung aufgrund der veröffentlichten Zahlen zur Feinstaubbelastung durch Direkteinspritzer ein dringender akuter Handlungsbedarf, den hohen Partikelemissionen unverzüglich entgegenzuwirken?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen bzw. beabsichtigt diese?

Die Bundesregierung hat sich aktiv dafür eingesetzt, dass die mit der Verordnung (EU) Nr. 459/2012 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) festgesetzten Partikelanzahlanforderungen für Fahrzeuge mit fremdgezündetem Direkteinspritzmotor frühestmöglich unter realen Betriebsbedingungen auf der Straße geprüft werden. Dies wurde mit dem 3. Verordnungspaket zu RDE erfolgreich umgesetzt. Die Bundesregierung beobachtet die Auswirkung dieser Maßnahme und prüft darüber hinaus fortlaufend die Weiterentwicklung der Emissionsgrenzwerte.

5. Aus welchen Gründen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bislang für Benzinfahrzeuge mit Direkteinspritzung im Gegensatz zu Dieselfahrzeugen aktuell keine gesetzliche Grenzwertregelung auf europäischer Ebene?
- a) Welche Überlegungen haben dazu geführt, dass Grenzwerte für Feinstaub für Benzinfahrzeuge mit Direkteinspritzung erst in zweiter Stufe eingeführt werden, wie in der Antwort zu Frage 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/12468 dargelegt?
- b) Seit wann und aus welchen Quellen ist der Bundesregierung bekannt, dass Benzinfahrzeuge mit Direkteinspritzung sehr hohe Feinstaubpartikelmassen emittieren?
- c) Seit wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Technik des Direkteinspritzens in Benzinfahrzeugen serienmäßig eingesetzt?

Wie viele Direkteinspritzer sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell zugelassen?

- d) Auf welchen Quellen und Messungen basieren die Angaben der Bundesregierung in der Antwort zu Frage 12 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/12468?

Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass die PM (Partikelmasse)-Emissionen von Diesel-Pkw 80 Prozent beträgt, obwohl für Diesel-Pkw zum einen ein Grenzwert vorgegeben ist, und zum anderen der Bestand nur etwa die Hälfte im Vergleich zu Benzin-Pkw beträgt?

- e) Ist beabsichtigt, aufgrund der hohen Partikelemissionen speziell von Benzin-Pkw mit Direkteinspritzung diese zukünftig statistisch gesondert zu erfassen (vgl. Antwort zu Frage 12 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/12468)?

Wenn nein, warum nicht?

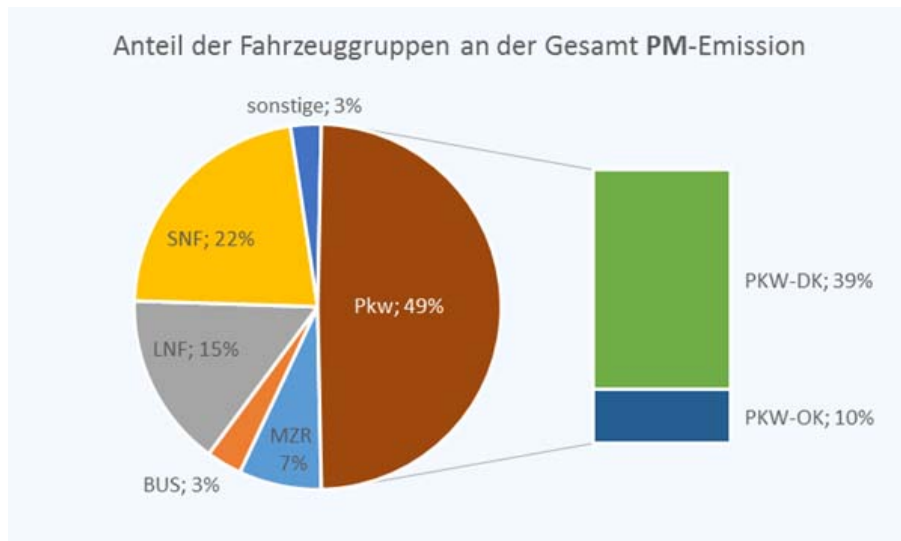
Welche Position hat die Bundesregierung zu den in Frage 5 erfragten Aspekten bislang auf der Ebene der Europäischen Gesetzgebung vertreten, und welche vertritt sie aktuell (bitte die jeweiligen Begründungen angeben)?

Zur Frage 5a wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Partikelemissionen bei Benzin-Pkw mit Direkteinspritzung“ auf Bundestagsdrucksache 18/12468 verwiesen.

Zur Frage 5b wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Zur Frage 5c wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 10 bis 15 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Partikelemissionen bei Benzin-Pkw mit Direkteinspritzung“ auf Bundestagsdrucksache 18/12468 verwiesen.

Zur Frage 5d: Die in der Antwort zu der Frage 12 der genannten Kleinen Anfrage von Bündnis 90/DIE GRÜNEN angeführten Zahlen stammen aus dem Rechenmodell TREMOD 5.64 mit Daten aus dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) Version 3.2 als Grundlage.



Partikelmasse-Emissionsanteil der jeweiligen Fahrzeuggruppen in Deutschland in 2015 bezogen auf den Straßenverkehr (Quelle: TREMOD 5.64)

Zur Frage 5e: Unter Berücksichtigung der Nachfrage zu Statistiken zu weiteren Themen wird auch heute bereits das Portfolio kontinuierlich erweitert bzw. angepasst. Speziell zu umweltrelevanten Merkmalen veröffentlicht das KBA jährlich die „Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen (FZ 14)“.

Da die Information, ob es sich um ein Fahrzeug mit oder ohne Direkteinspritzung handelt weder im Rahmen der Fahrzeugzulassung erhoben wird noch aus den Typdaten hervorgeht, ist es aktuell nicht möglich, eine solche Auswertung in das Veröffentlichungsprogramm des Kraftfahrt-Bundesamtes aufzunehmen.

6. Welche Möglichkeiten der Manipulation der Feinstaubpartikelreinigung an Benzinfahrzeugen sind der Bundesregierung und deren nachgeordneten Behörden bekannt?

Inwieweit können nach Kenntnis der Bundesregierung Manipulationen bereits durch die Hersteller vorgenommen werden, inwieweit durch Halterinnen und Halter bzw. Werkstätten im Rahmen von Wartungsarbeiten?

7. Liegen der Bundesregierung die diesbezüglichen protokollarischen Aussagen und Stellungnahmen der von den im 5. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode „Abgasskandal“ mit der Stellungnahme zu Manipulationsmöglichkeiten bei der Abgasreinigung beauftragten Sachverständigen vor?

Wenn ja, wie bewertet sie diese?

8. Welche Kenntnisse und Hinweise liegen der Bundesregierung über den derzeitigen tatsächlichen Einsatz von Manipulationstechniken vor?

Auf welche Weise bzw. mit welchen Verfahren sind Manipulationen nach Kenntnis der Bundesregierung identifizierbar, und wer ist für die jeweiligen Prüfungen zuständig?

Die Fragen 6 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse zu Manipulationen bei Benzinfahrzeugen mit Direkteinspritzung vor.

9. Mittels welcher Maßnahmen und Anweisungen an nachgeordnete Behörden stellt die Bundesregierung sicher, dass das Kraftfahrt-Bundesamt rechtswidrige Manipulationen an der Feinstaubpartikelreinigung an Direkteinspritzern identifiziert, und welchen Informationsaustausch führt die Bundesregierung und nachgeordnete Behörden diesbezüglich mit den für die Erteilung der Betriebszulassung zuständigen Behörden der Bundesländer?

10. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein verlässlicher Informations- und Fachaustausch innerhalb des Kraftfahrt-Bundesamtes bei Auftreten von technischen Auffälligkeiten oder Unregelmäßigkeiten, die in den Prüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes auftreten, gewährleistet?

Wie wird gewährleistet, dass die entsprechenden Erkenntnisse an die relevanten Abteilungen der Bundesministerien (vor allem Verkehr, Umwelt, Gesundheit, Verbraucherschutz) gelangen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) steht im regelmäßigen fachlichen Austausch mit den Abteilungen „Typgenehmigung“ und „Marktüberwachung“ des KBA. Das BMVI sorgt für die Weitergabe von Erkenntnissen des KBA an andere betroffene Ressorts bzw. an die zuständigen Bund-Länder-Fachausschüsse.

11. Nach welchen Kriterien gehen die Bundesregierung und nachgeordnete Behörden Hinweisen von externen Institutionen auf Unregelmäßigkeiten bei Messungen auf der Basis des Amtsermittlungsgrundsatzes gemäß § 24 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach?
12. Welche Vorgaben und Fachanweisungen hat diesbezüglich die Bundesregierung an die nachgeordneten Behörden, insbesondere das Kraftfahrt-Bundesamt sowie das Umweltbundesamt, wann erteilt (bitte diesbezügliche Anweisungen der letzten zehn Jahre angeben)?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es gelten die Grundsätze des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die Grundsätze der Fachaufsicht der Bundesministerien über den Geschäftsbereich.

13. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die von Dritten und insbesondere so genannten Hinweisgebern (Whistleblowern) aufgestellten Behauptungen über Missstände von diesen auch zu beweisen sind (bitte begründen)?
Wenn ja, wie sollen derartige Beweise nach Auffassung der Bundesregierung beschaffen sein, damit diese als „belastbar“ gelten?

Nach § 24 Absatz 2 der VwVfG sind „alle für den Einzelfall bedeutsamen [...] Umstände zu berücksichtigen“.

14. Welche Vorkehrungen haben die Bundesregierung und die nachgeordneten Behörden zum Schutz von Whistleblowern getroffen?

Im Strafgesetzbuch betreffen verschiedene Normen die Verletzung von Geheimhaltungspflichten. In erster Linie geht es um § 353b StGB (Verletzung des Dienstgeheimnisses und einer besonderen Geheimhaltungspflicht). Danach macht sich strafbar, wer ein Geheimnis, das ihm u. a. als Amtsträger anvertraut worden oder sonst bekannt geworden ist, unbefugt offenbart und dadurch wichtige öffentliche Interessen gefährdet. Das bedeutet, dass nicht jeder Verstoß gegen dienstliche Geheimhaltungspflichten per se strafbar ist, sondern es einer Gesamtwürdigung bedarf, in die das Interesse der Allgemeinheit an der Aufdeckung von Missständen mit einfließt.

Sofern es sich bei dem offenbarten Geheimnis um ein Privat- oder Geschäftsgeheimnis handelt, wäre zwar auch § 203 StGB anwendbar, dürfte aber für den typischen Fall des Whistleblowings nicht einschlägig sein. Verpflichtet zur Geheimhaltung sind nur bestimmte Personen, nämlich zum einen Amtsträger und vergleichbare Personen (§ 203 Absatz 2 StGB) oder Angehörige bestimmter Berufe, die durch besondere Schweigepflichten gekennzeichnet sind (§ 203 Absatz 1 StGB). Sofern Amtsträgern in dienstlicher Eigenschaft ein geschäftliches Verhalten bekannt wird, das im öffentlichen Interesse unterbunden werden müsste, dürfte das geeignete Mittel in der Regel nicht die Offenbarung sein, sondern die Untersagung, der Widerruf oder die Rücknahme einer Genehmigung bzw. die Aufnahme von Auflagen. Bei § 203 StGB entfällt aber das Erfordernis der Gefährdung wichtiger öffentlicher Interessen.

Sollte im Einzelfall dennoch ein tatbestandsmäßiges Verhalten nach § 353b StGB oder § 203 StGB vorliegen, kommt immer noch eine Rechtfertigung aufgrund besonderer Befugnisnormen oder aus Notstandsgesichtspunkten in Betracht.

Im Bereich des gewerblichen Rechtsschutzes erarbeitet die Bundesregierung derzeit einen Gesetzentwurf zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/943 über den

Schutz vertraulichen Know-hows und vertraulicher Geschäftsinformationen (Geschäftsgeheimnisse) vor rechtswidrigem Erwerb sowie rechtswidriger Nutzung und Offenlegung. Der Entwurf wird unter anderem auch Vorschriften zur Umsetzung des zivilrechtlichen Schutzes von Whistleblowern in Artikel 5 Buchstabe b der Richtlinie beinhalten.

Whistleblowing steht im Spannungsfeld zwischen beamtenrechtlichen Pflichten, z. B. Verschwiegenheitspflicht gemäß § 67 Absatz 1 BBG, Pflicht der Beachtung des Dienstweges bzw. der Verschwiegenheitspflicht gemäß § 3 TVöD i. V. m. den gesetzlichen Vorschriften auf der einen Seite und zu der Verpflichtung zu Recht und Gesetz, d. h. zur rechtmäßigen Dienstaussübung, Beratung und Remonstration und der Überschreitung des Remonstrationsrechts auf der anderen Seite.

Vor dem Hintergrund dieser Ausgangssituation erfolgte die Umsetzung mit Artikel 9 des Zivilrechtsübereinkommens über Korruption des Europarates vom 4. November 1999 durch Einführung des § 67 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 BBG und des § 37 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 BeamStG. Das Zivilrechtsübereinkommen soll sicherstellen, dass Beschäftigte, die den zuständigen Personen oder Behörden in redlicher Absicht einen begründeten Korruptionsverdacht mitteilen, vor ungerechtfertigten Nachteilen geschützt werden (vgl. Bundestagsdrucksache 16/4027). Gemäß § 67 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 BBG besteht eine Ausnahme von der Verschwiegenheitspflicht, wenn ein Beamter gegenüber der zuständigen obersten Dienstbehörde oder einer Strafverfolgungsbehörde insbesondere der Staatsanwaltschaft oder einer von der obersten Dienstbehörde bestimmten weiteren Behörde oder außerdienstlichen Stelle, z. B. Ombudsmännern, einen durch Tatsachen begründeten Verdacht einer Korruptionsstraftat nach den §§ 331 bis 337 StGB anzeigt. Der ansonsten vorgeschriebene Dienstweg muss nicht eingehalten werden.

Auch die gemäß Nummer 5.1 der Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung vom 30. Juli 2004 bestellten Ansprechpersonen für Korruptionsprävention üben eine Schutzfunktion aus. Sie sind weisungsunabhängig und haben ein direktes Vortragsrecht bei der Dienststellenleitung.

Schutzzinstrumente sind auch die Personalvertretungen, die nach § 68 Absatz 1 Nummer 3 BPersVG als Annahmestelle von Beschwerden der Beschäftigten dienen. Darüber hinaus „verbleibt dem Beamten die Möglichkeit, sich an einen Abgeordneten oder mit einer Petition an das Parlament als solches zu wenden“ gemäß Artikel 17 GG (vgl. BVerfGE 28, 191).

15. Durch welche Abläufe und Vorgaben ist nach Kenntnis der Bundesregierung die rechtskonforme Anwendung und Auslegung der Vorschriften zur Emissionsminderung durch das Kraftfahrt-Bundesamt sichergestellt?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 11 und 12 verwiesen.

16. Durch welche Vorgaben oder Weisungen an das Kraftfahrt-Bundesamt wird dabei konkret sichergestellt, dass bei in Tests auftretenden Auffälligkeiten (Verdachtsfällen) eine angemessene weitergehende Prüfung, rechtliche Bewertung sowie angemessene Verfolgung stattfindet?

Es ist kein Fall bekannt, in dem das KBA bei in den Tests aufgetretenen Auffälligkeiten (Verdachtsfällen) keine angemessene weitergehende Prüfung, rechtliche Bewertung sowie angemessene Verfolgung durchgeführt hat.

17. Wie stellen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahlen der Anträge auf Typenzulassung (nur Gesamtzulassung und emissionsrelevante Genehmigung) von leichten Nutzfahrzeugen und Personenkraftwagen seit Januar 2016 bis Mai 2017 dar (bitte getrennt nach Monaten darstellen, und bitte nach Benzinfahrzeugen und Dieselfahrzeugen aufschlüsseln)?

Gesamtfahrzeug- und emissionsrelevante Typgenehmigungen (TG) für Fahrzeuge der Kategorien M1 und N1 seit Januar 2016 bis Mai 2017

<i>Monat</i>	
Januar 2016	10
Februar 2016	15
März 2016	22
April 2016	13
Mai 2016	7
Juni 2016	27
Juli 2016	20
August 2016	46
September 2016	30
Oktober 2016	27
November 2016	28
Dezember 2016	24
Januar 2017	24
Februar 2017	48
März 2017	50
April 2017	20
Mai 2017	17
Neue TG gesamt	428

<i>Monat</i>	
Januar 2016	37
Februar 2016	80
März 2016	47
April 2016	62
Mai 2016	131
Juni 2016	111
Juli 2016	79
August 2016	106
September 2016	97
Oktober 2016	84
November 2016	122
Dezember 2016	73
Januar 2017	81
Februar 2017	79
März 2017	65
April 2017	62
Mai 2017	70
Erweiterte TG gesamt	1386

Die Unterscheidung nach Diesel- und Benzinfahrzeugen müsste durch eine aufwendige manuelle Auswertung der Typgenehmigungen vorgenommen werden.

