

000171

Von: [REDACTED]
Gesendet: Freitag, 29. Januar 2016 12:39
An: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]@brue.auswaertiges-amt.de); [REDACTED]
[REDACTED]@brue.auswaertiges-amt.de);
Betreff: Eberhardt, Oliver; IG I 6
Anlagen: Weisung für den 2571. AStV (1. Teil) II, TOP 36
2751 Weisung Sonder-AStV 1 II IG I 6 Euro-5-6-RDE.doc
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

die Weisung zum TOP:

36. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009 as regards the reduction of pollutant emissions from road vehicles (First reading) (Legislative deliberation)

– State of play

ist beigefügt.

I.A.

[REDACTED]
KI II 2 / Europa-Referat / Europe-Division Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Hausanschrift: Köthener Str. 2-3, 10963 Berlin

Post- und Lieferanschrift: 11055 Berlin

Tel.: +49-30 18305-[REDACTED]

Fax: +49-30 18305-[REDACTED]

[REDACTED]@bmub.bund.de

AA/ BMWi

Weisung erstellt vom BMUB (IG I 6), abgestimmt mit BMVI (LA 27) und BMWi (IV D4 und IV D 3)

2571. AStV-1 am 29.01.2016

II-Punkt

- 36. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009 as regards the reduction of pollutant emissions from road vehicles (First reading) (Legislative deliberation) [Euro 5/6/VI]
State of play**

Weisung

1. Ziel des Vorsitzes

Information der MS über den Stand der Arbeiten sowie Vorbereitung der weiteren Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament (EP) und der Europäischen Kommission (KOM) zum Euro 5/6/VI-Dossier.

2. Deutsches Verhandlungsziel/ Weisungstenor

Betonen, dass ein schnelles Inkrafttreten der RDE-Regelung notwendig ist, um das reale Emissionsverhalten der Fahrzeuge zu verbessern.

Unterstützung der Bemühungen, dass eine Ablehnung des 2. RDE-Verordnungspakets im EP-Plenum vermieden wird (Abstimmung am 3.2.2016).

Die KOM-Erklärung vom 28.01.2016 wird in ihrer grundsätzlichen Zielrichtung zur Erreichung der besseren Einhaltung der Umweltvorschriften unterstützt. Dies darf aber keine Vorfestlegung im Hinblick auf den KOM-Vorschlag für die Überarbeitung der Rahmenrichtlinie sein, die erheblich in das Typgenehmigungsverfahren eingreift. Es muss schon aus zeitlichen Gründen bei einer getrennten Behandlung von Rahmenverordnung und RDE-Regelung bleiben. Konkrete Zusagen hinsichtlich der Details der Inhalte der zukünftigen Rahmenverordnung für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und der

000173

Revision des finalen Konformitätsfaktors können daher nicht Bestandteil eines Kompromisspaketes sein, welches die Präsidentschaft dem EP anbietet.

Zustimmung für weitere kurzfristige Sondierungsverhandlungen der Präs mit dem EP für ein mögliches Kompromisspaket. Die Präs wird gebeten, hierbei auch die Bereitschaft des Rates zur Findung angemessener politischer Kompromisse zum Ausdruck zu bringen.

3. Sprechpunkte

- DE dankt der Präs, dass sie vor dem Hintergrund der [am 3.2.2016] anstehenden Abstimmung im EP zum 2. RDE-Verordnungspaket nochmals die Möglichkeit eröffnet hat, im AStV mögliche politische Kompromisslinien zu erörtern. Diese sollen insbesondere dazu dienen, ein Scheitern des KOM-Vorschlags zu RDE im EP zu vermeiden. Es muss gelingen, RDE schnellstmöglich in Kraft zu setzen.
- DE unterstützt die Präs, intensiv auf eine politische Lösung hinzuwirken. Dies sollte aus DE Sicht sehr kurzfristig ggü. dem EP angestoßen werden.
- DE dankt auch der KOM für ihr non-paper vom 28.01.2016, in dem das Zusammenspiel der Dossiers RDE, Euro 5/6/VI sowie der Rahmen-VO zur Typgenehmigung dargestellt wird. **DE unterstützt grundsätzlich die Zielrichtung des KOM-Papiers**, durch ein Bündel von Maßnahmen für eine bessere Einhaltung der Umweltvorschriften Sorge zu tragen.
- Dies darf aber keine Vorfestlegung im Hinblick auf den KOM-Vorschlag für die Überarbeitung der Rahmenrichtlinie sein, die erheblich in das Typgenehmigungsverfahren eingreift. Es muss schon aus zeitlichen Gründen bei einer getrennten Behandlung von Rahmenverordnung und RDE-Regelung bleiben. Zu dem von der KOM vorgelegten Entwurf für eine Rahmenverordnung vom 27.01.2016 konnte die Prüfung erst begonnen werden. Eine inhaltliche Bewertung ist deshalb noch nicht möglich.
- Letzteres gilt auch für eine Konkretisierung der Revision des Konformitätsfaktors. Die Absenkung des Konformitätsfaktors bis 2023 auf 1 (+minimale Irrtumskorrektur) bedarf einer intensiven fachlichen Prüfung. Was das weitere Verfahren betrifft, bleibt für uns weiter der Komitologiebeschluss vom 28. Oktober 2015 maßgeblich.

000174

Ergänzend zu RDE:

- Die Bundesregierung sieht dringenden Handlungsbedarf, die Schadstoffemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zukünftig wirkungsvoller zu begrenzen und unterstützt daher das neue Verfahren zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE).
- Der nun vorliegende KOM-Vorschlag zu RDE, der am 28. Oktober vom zuständigen Komitologieausschuss (TCMV) mit großer Mehrheit unterstützt wurde, ist ausgewogen und realistisch. Er ist letztendlich ein gutes Ergebnis in Hinblick auf Umwelt- sowie ökonomische Anforderungen und wird helfen, die innerstädtische Luftqualitätssituation zu verbessern.
- DE appelliert auch an das EP, RDE nicht abzulehnen. Ein Scheitern des RDE-Pakets im EP würde zu einer deutlichen Verzögerung der Einführung der RDE-Anforderungen führen. Das würde weder der Umwelt noch der Gesundheit helfen und zudem die notwendige Planungssicherheit für die Industrie gefährden.
- Wie auch von der KOM in ihrem non-paper vom 28.1 ausgeführt, hält DE ein Mitentscheidungsverfahren zur Anpassung der Konformitätsfaktoren nicht für angemessen, da es sich dabei um Anpassungen von Toleranzfaktoren gemäß des technischen Fortschritts handelt.

Zur engeren Einbindung des EP/delegierte vs. Durchführungs-Rechtsakte:

- Die Position des Rates zur Festlegung der Maßnahmen unter Artikel 5 (3) der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Durchführungsrechtsakten wird von DE im Grundsatz weiterhin unterstützt.
- Mit Blick auf die weiteren Verhandlungen muss aber zur Kenntnis genommen werden, dass auf Basis dieser Forderung bislang kein Fortschritt und keine Einigung mit EP erreicht werden konnte. Dies scheint auch kaum absehbar. Insofern ist DE offen, hier dem EP im Rahmen eines politischen Kompromisses entgegen zu kommen.
- So könnte der Forderung des EP nach *delegierten Rechtsakten* unter Artikel 5(3) [der Verordnung (EG) Nr. 715/2007] bspw. in einem klar begrenzten Rahmen und nur für bestimmte Maßnahmen nachgekommen werden. Mit Blick auf die letztendliche Ausgestaltung ist es jedoch unabdingbar, hierfür ein rechtlich belastbares und zugleich praktikables Konstrukt zu finden.
- Aber auch die Stellung der Mitgliedstaaten sollte bei Nutzung delegierter Rechtsakte noch einmal gestärkt werden. Hierzu sollte an geeigneter Stelle die Konsultation nationaler Experten gemäß den Vorgaben des sog.

000175

„Interinstitutionellen Agreements zu besserer Rechtsetzung“ vorgesehen werden. DE ist gerne bereit, auch hierfür konkrete Vorschläge vorzulegen.

4. Hintergrund/ Sachstand

a) Euro 5/6/VI-Verordnung

Mit dem Vorschlag sollen eine Reihe von Anpassungen an den bestehenden Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 (Euro 5/6) und (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI) zur Typgenehmigung und zur Verringerung der Schadstoffemissionen von leichten und schweren Straßenfahrzeugen vorgenommen werden.

Trotz keines inhaltlichen oder verfahrensmäßigen Zusammenhangs wird das Dossier derzeit politisch mit den Arbeiten zu RDE verknüpft.

Verfahrensstand:

Die EU-KOM hat den Vorschlag Rat und Parlament am 31. Januar 2014 zur Beratung zugeleitet. Beratungen sind bislang unter GR, IT, LET und LUX Präsidentschaft erfolgt. Die NL Präs möchte das Dossier (mit Einigung in 1. Lesung) abschließen. Bisher fanden 2 Trilogie (am 21. Oktober und 19. November 2015) statt und es wurde eine Einigung mit EP und KOM zu nahezu allen Aspekten des Vorschlags erreicht.

Offen ist die Frage der anzuwendenden Rechtsetzungsverfahren zum Erlass von „Maßnahmen“, also technischen und administrativen Verfahren (insbesondere Testverfahren, wie RDE und WLTP¹). Hier fordert das EP (unterstützt von KOM) delegierte Rechtsakte, der Rat hat bislang Durchführungsrechtsakte gefordert. Die LUX Präs hatte in der RAG am 26. November als möglichen Kompromissweg angedeutet, dass zumindest für bestimmte „Maßnahmen“, die für das EP hohe Bedeutung haben, *delegierte Rechtsakte* vorgesehen werden könnten.

Die Bundesregierung hat diese Idee aufgegriffen und einen konkreten Textvorschlag erarbeitet. Die NL Präs hat diesen bislang aufgrund in der Tendenz eher ablehnender (IT und ES, ggf. auch FR) sowie zumindest zurückhaltender (UK) Haltungen nicht aufgegriffen. Mit Blick auf die Notwendigkeit einer Einigung mit dem EP dürften Arbeiten in dieser Richtung aber weiterhin aktuell sein.

b) RDE

¹ Weltweit harmonisierte Testprozedur = Labortestverfahren, das den heutigen NEFZ ablösen und deutlich realistischere CO₂-Emissionswerte bringen soll

000176

Die Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) werden auch in Deutschland in Gebieten mit hohem Straßenverkehrsanteil sehr häufig überschritten. Als ursächlich gelten insbesondere die noch immer hohen Stickstoffoxidemissionen von Dieselfahrzeugen. Die zukünftige wirkungsvolle Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gilt daher als eine entscheidende Maßnahme zur zukünftigen Verbesserung der Luftqualitätssituation.

Die KOM hat in 2011 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der ein zusätzliches Prüfverfahren mit portabler Messtechnik (PEMS) entwickelt wird, das zukünftig im Rahmen der Typgenehmigung die Wirksamkeit von „Euro 6“ im Realbetrieb kontrollieren und sicher stellen soll. Mit den zukünftigen RDE-Anforderungen wird zudem eine Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen deutlich erschwert werden.

Beratungsstand zu RDE:

Die RDE-Anforderungen werden im Komitologieverfahren (Komitologie-Ausschuss TCMV) in 4 Verordnungspaketen verabschiedet:

1. PEMS-Messprozedur und Start einer Monitoringphase (positive Stellungnahme des TCMV am 19.05.2015),
2. Konformitätsfaktoren („Grenzwerte“) und deren Anwendungsdaten (positive Stellungnahme im TCMV am 28.10.2015),
3. Erweiterung der Messprozedur um Partikelanzahlkontrolle (in 2016)
4. spätere Überprüfung bereits in Verkehr befindlicher Fahrzeuge (vgl. 2. Quartal 2016).

Die KOM hat dem TCMV am 28.10.2015 nach schwierigen Verhandlungen schlussendlich einen Vorschlag zur Stellungnahme vorgelegt, der folgende wesentliche Elemente enthielt:

Konformitätsfaktoren und Anwendungstermine:

- | | | |
|-----------|------|-------------------------|
| 1. Stufe: | 2,1; | 01.09.2017 / 01.09.2019 |
| 2. Stufe: | 1,5; | 01.01.2020 / 01.01.2021 |

Der KOM-Vorschlag wurde bei 1 Gegenstimme (NL) und 1 Enthaltung (CZ) vom TCMV unterstützt und von der KOM mittlerweile Rat und EP im Rahmen des „Regelungsverfahrens mit Kontrolle“ zugeleitet.

EP und Rat können nun innerhalb von 3 Monaten nach Befassung zum Entwurf Stellung nehmen, und diesen ggf. auch ablehnen. Dies kann allerdings nur mit der Mehrheit der Mitglieder des EP oder vom Rat mit qualifizierter Mehrheit erfolgen. Eine Ablehnung muss zudem damit begründet sein, dass der vorgelegte Verordnungsvorschlag über die im Basisrechtsakt vorgesehenen Durchführungsbefugnisse hinausgeht. Es zeichnet sich allerdings im EP

000177

insbesondere Kritik an den aus ihrer Sicht späten Umsetzungsfristen und zu hohen Konformitätsfaktoren ab. Eine Ablehnung des RDE-Vorschlags am 3.2.2016 kann deshalb nicht ausgeschlossen werden.