

Berlin, 12. Januar 2015

Entscheidungsvorlage mit Briefentwurf

StM
a.d.D.

Laut Anlage

Betr.:

Beratungen des EU-Parlaments zum Vorschlag der EU-KOM für das zweite Regulierungspaket von Real Driving Emissions (RDE) zur Messung von NOX-Emissionen im realen Straßenbetrieb

Abstimmung im Plenum des EP in der 24.KW

Vom Leitungsbereich auszufüllen	
TGB-Nr.	10303
Eingang Leitung	
V-/U-Nr.	
Reinschrift	
Abzeichnungsleiste	
St	
AL	
UAL	i.V. ■ IVD4 12.01.16
Referatsinformationen	
Referatsleiterin	MRin ■ (-■) ■, IVD4 12.01.16
Bearbeiter	AR Bänsch (-■)
Mitzeichnung	EA1, IVD3 per E-Mail
Referat und AZ	IV D 4 - 36302#007

Bezug: Ablehnung eines neuen Emissions-Messverfahrens zur Ermittlung der „Real-Driving-Emissions“ von PKW und leichten Nutzfahrzeugen im ENVI-Ausschuss des Europäischen Parlaments

I. Votum

Es wird vorgeschlagen, den vorliegenden **Briefentwurf** an ausgewählte Abgeordnete der Fraktion S&D sowie ergänzend an deutsche EP-Abgeordnete, die wesentlichen Einfluss auf den Ausgang der Abstimmung des Plenums im Europäischen Parlament über den Entwurf einer EU-Verordnung zu „Real-Driving-Emissions“ -RDE- nehmen können, zu senden. Brief soll ergänzend zur Antwort von BM Gabriel an den Vorsitzenden der Fraktion S&D vom 16.12.2015, Pitella und an die Stellvertreterin, van Brempt, für den Vorschlag der KOM zum 2. Regelungspaket RDE werben.

II. Sachverhalt und Stellungnahme

1. Der **Umweltausschuss des EPs** -ENVI- hat sich am 14.12. **mit großer Mehrheit gegen** den seitens EU-KOM und MS abgestimmten Vorschlag für ein neues Messverfahren zur Begrenzung der **Real-Driving-Emissions** bei PKW ausgesprochen.

- 2 -

Damit besteht die Gefahr, dass das **Plenum des EPs bereits am 19. Januar gegen die RDE-VO** votiert.

2. Mit Brief vom 16.12.2015 an den Vorsitzenden der Fraktion S&D Gianni Pittella sowie seiner Stellvertreterin Kathleen van Brempt hat BM Gabriel für eine Zustimmung zur RDE-Verordnung geworben und zu Gesprächen eingeladen. BMUB- und BMWi-Gespräche mit Abgeordneten des EPs (MdEP Groote) liefen bisher erfolglos. Die Wahrscheinlichkeit einer Ablehnung im EP-Plenum bleibt hoch, zumal sich Abgeordnete der NLD und DK entsprechend äußern.
3. Eine **Absenkung der Konformitätsfaktoren**, wie vom ENVI-Ausschuss gefordert, **erzeugt wissenschaftlich belegbar marginale bzw. überhaupt keine Verbesserungen der Luftqualität**. Eine **Ablehnung des EPs** dagegen würde die **geplanten Einführungsdaten**, insbesondere für die erste Stufe **grundsätzlich in Frage stellen**, was zu Lasten der Luftsituation in den Städten gehen würde. Hierauf sollte in einem **kurzfristig per E-Mail versandten Schreiben an ausgewählte EP-Abgeordnete** (siehe Anlage) hingewiesen werden.
4. Die **Presse** stellt seit dem TCMV-Beschluss am 28.10.2015 die **Bundesregierung** und andere MS als **Unterstützer der Automobilindustrie ohne Umweltgewissen** dar. Dem sollte durch **geeignete öffentlichkeitswirksame Maßnahmen** bspw. mit Redebeiträgen begegnet werden. **BMWi und BMUB** sollten **aktiv** für die **Einführung des RDE-Messverfahrens eintreten**, insbesondere wenn das EP-den RDE-Vorschlag ablehnen sollte. Im Vorfeld der Plenums-Abstimmung wird folgender Briefentwurf vorgeschlagen.

IV. Brieftextentwurf

Anrede

die Ablehnung der EU-Verordnung zur Einführung eines neuen Messverfahrens zur Ermittlung der sogenannten „Real-Driving-Emissions“ -RDE- im Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit des Europäischen Parlaments habe ich mit Sorge zur Kenntnis genommen.

Der Bundesregierung liegen wissenschaftlich belastbare Studien vor, wonach eine Absenkung der unter RDE zugelassenen Konformitätsfaktoren nur marginale bzw.

- 3 -

überhaupt keine Verbesserungen der Luftqualität erzeugen würde. Der Grund dafür sind die neuen Anforderungen des RDE-Tests, die erheblich anspruchsvoller sind als die bisherigen Tests unter unrealistischen Laborbedingungen. Es besteht daher die ernsthafte Gefahr, dass bei einer Ablehnung des Europäischen Parlaments der so dringend benötigte Systemwechsel im Typgenehmigungsverfahren für PKW auf unbestimmte Zeit verschoben wird. Dies wäre in der aktuellen Debatte um die Emissionen von Dieselfahrzeugen und die Verbesserung der Luftqualität ein falsches Signal.

Der Zeitplan für die Einführung der RDE-Verordnung ist ambitioniert, aber ausgewogen. Extrem hochemittierenden Fahrzeuge bekommen bereits ab 2017 keine Typzulassung mehr. Dafür wird den Herstellern ermöglicht, die neuen Motoren beim Plattformwechsel einzuführen. Auf diese Weise hat der Dieselmotor eine Chance, seine positiven Eigenschaften hinsichtlich CO₂-Emissionen einzubringen. Zudem weichen die Konformitätsfaktoren bei RDE den bisher gültigen Euro 6-Grenzwert für Stickoxide (80 mg NO_x/km) nicht auf, sondern ergänzen ihn und setzen ihn in der Realität um. Für Tests im Labor gilt weiterhin 80 mg/km.

Entscheidend ist jedoch aus meiner Sicht, dass die RDE-Konformitätsfaktoren einer jährlichen Revision unterliegen werden. Das bedeutet, mit zunehmender Genauigkeit mobiler Messgeräte werden die zulässigen Abweichungen für mobile Messungen sukzessive reduziert. Auch hier wurde im Hinblick auf die Luftqualität ein zielführender Weg eingeschlagen.

Ich würde es sehr bedauern, wenn sich die Einführung des RDE-Verfahrens verzögern würde. Wir sollten vielmehr gemeinsam versuchen, auch in Zusammenschau mit den weiteren geplanten Rechtsetzungsvorhaben zu einer guten Lösung zu kommen. Wir haben diesbezüglich bereits den Kontakt gesucht und würden uns über einen konstruktiven Austausch freuen. Ich bin zuversichtlich, dass wir durch die Diskussion zu einer einvernehmlichen Lösung kommen werden, auch im Bezug auf die weitere Fortentwicklung der europäischen Emissionsgesetzgebung.

Mit freundlichen Grüßen