



Herrn Mars Di Bartolomeo  
Präsident der Abgeordneten-kammer  
Luxemburg

Luxemburg, den 14. Dezember 2015



Herr Präsident,

gemäß Artikel 80 der Geschäftsordnung der Abgeordneten-kammer, bitte ich Sie, die vorliegende parlamentarische Anfrage an die Umweltministerin sowie an den Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen weiterzuleiten.

Am 28. Oktober 2015 hat ein technischer Regulierungsausschuss in Brüssel Anpassungsfaktoren für den Stickoxidausstoß von Diesel-Fahrzeugen beschlossen. Sie stehen im Zusammenhang mit der Einführung eines neuen Testverfahrens (*real driving emission* kurz: RDE-Tests), das Emissionen realitätsnäher messen soll. Noch Mitte Oktober hatte die Kommission, unterstützt von der luxemburgischen Regierung, Anpassungsfaktoren von 1.6 für 2017 und 1.2 für 2020 vorgeschlagen. Der Vorschlag lag damit nahe an Forderungen des Europäischen Parlaments, das einen strengen Übereinstimmungsfaktor fordert, der nur die möglichen Toleranzwerte des Messverfahrens berücksichtigt.

Allerdings wurden nun im sogenannten Komitologie-Verfahren, im technischen Ausschuss TCMV (*Technical Committee for Motor Vehicles*), von mandatierten Beamten, andere, weitaus höhere, Grenzwerte festgelegt, die nicht parlamentarisch legitimiert sind.

Vor diesem Hintergrund möchte ich folgende Fragen an die zuständigen Minister stellen:

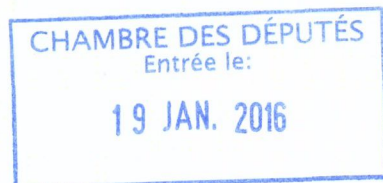
- Können die Minister diese Informationen bestätigen?
- Wenn ja, aus welchen Gründen wurden die Grenzwerte nach oben korrigiert?
- Welchen Auftrag hatte der von der Luxemburger Regierung mandatierte Beamte?
- Wie positioniert die Regierung sich zu den festgelegten Grenzwerten?

Es zeichnet hochachtungsvoll,

Serge Wilmes  
Abgeordneter



Luxembourg, le



**Monsieur Fernand Etgen**  
**Ministre aux Relations avec**  
**le Parlement**

**Service Central de Législation**  
**43, boulevard F.D. Roosevelt**  
**L – 2450 Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse commune à la question parlementaire N°1635 du 14 décembre 2015 de l'honorable député Monsieur Serge Wilmes, concernant les tests d'émissions de gaz polluants NOx, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch**  
**Ministre du Développement durable**  
**et des Infrastructures**

**Réponse commune de Madame Carole DIESCHBOURG, Ministre de l'Environnement et de Monsieur François BAUSCH, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, à la question parlementaire N°1635 du 14 novembre 2015 de Monsieur le Député Serge Wilmes**

In der Sitzung vom 28. Oktober 2015 des „Technical Committee on Motor Vehicles“ (TCMV) in Brüssel wurden Anpassungsfaktoren für die Stickoxidausstöße von Diesel-Kraftfahrzeugen beschlossen. Sie sollen im Rahmen eines ergänzenden Testverfahrens mit Hilfe einer mobilen Messeinrichtung die Emissionen eines Fahrzeugs im realen Fahrbetrieb abbilden.

Bei dieser Gelegenheit hat Luxemburg den ambitionierten Vorschlag der EU-Kommission unterstützt, der im Fahrbetrieb nur einen geringen Spielraum zwischen den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerten und den realen Emissionen zulässt (Konformitätsfaktoren von 1,6 für 2017 und 1,2 für 2020). Allerdings konnte keine Mehrheit für den Vorschlag der EU-Kommission erzielt werden, da die Positionen der EU-Mitgliedsstaaten stark divergierten.

Die EU-Kommission unterbreitete daher überarbeitete Konformitätsfaktoren von 2,1 für die erste Phase (ab September 2017 bzw. 2019) und 1,5 für die zweite Phase (ab Januar 2020 bzw. 2021). Diese Grenzwerte entsprechen dem Stand der Technik und den Empfehlungen der „Europäischen Vereinigung der Zulieferer für Automobilhersteller“ (CLEPA), die über ausgewiesenen und unabhängigen Sachverstand im Bereich der Innovationsmöglichkeiten im Automobilsektor verfügt.

Luxemburg hat eine deutliche Präferenz für ambitioniertere Grenzwerte und diese Position auch stets vertreten. Der luxemburgische Vertreter im Ausschuss stimmte nach Rücksprache mit der Ministerin für Umwelt sowie mir selbst für die von der EU-Kommission angepassten Werte, da es keine Mehrheiten für einen ambitionierteren Vorschlag gab und eine rasche Einigung notwendig ist, um nach jahrelangem Tauziehen endlich konkrete Schritte von der Automobilindustrie zu fordern.

Wird diese Entscheidung in die Praxis umgesetzt, bedeutet dies einen deutlichen Rückgang der Emissionen der Fahrzeuge:

Die derzeit im Umlauf befindlichen Fahrzeuge weisen noch deutlich höhere Emissionswerte auf, als die beschlossenen Konformitätsfaktoren. Aus einer Studie des „The International Council on Clean Transportation“ (ICCT) vom Oktober 2014 geht hervor, dass die getesteten EURO 6-Fahrzeuge im Schnitt eine fünf- bis siebenfache Überschreitung der Grenzwerte aufzeigen. Durch die neue Reglementierung ist in der ersten Phase eine Verbesserung zwischen 58% und 70% und in der zweiten Phase zwischen 70% und 80% zu erreichen. Diese deutliche Verbesserung hat schließlich dazu bewogen, die vorgeschlagenen Konformitätsfaktoren zu

übernehmen, um eine weitere Verzögerung zu vermeiden und somit schnellstmöglich umweltfreundlichere Diesel-Fahrzeuge auf den Straßen vorzufinden.

Ich weise den Abgeordneten jedoch darauf hin, dass die Umsetzung der Entscheidung des technischen Regierungsausschusses sich jetzt verzögert: Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hat in seiner Sitzung vom 14. Dezember 2015 das Prinzip von neuen Abgastests mit Emissionsspielräumen grundsätzlich zurückgewiesen. Sollte das Plenum des Europaparlaments im Februar 2016 diese Entscheidung bestätigen, muss auf EU-Ebene erneut über die Ausrichtung der neuen Abgastests diskutiert werden.

Die Luxemburger Regierung ist im Rahmen der EU-Ratspräsidentschaft den Einwänden des Europaparlaments zu den Abgastests entgegengekommen und zeigt sich weiterhin prinzipiell für jegliche Vorschläge offen, die kurzfristig ambitioniertere Grenzwerte im realen Fahrbetrieb garantieren.