

**Reform der Messung des Schadstoffausstoßes von Pkw:
Position der Bayerischen Staatsregierung**

Vermerk:

1. Anlass

Wesentliche Weichenstellungen zur **Reform der Messung des Schadstoffausstoßes von Pkw** (sog. RDE-Emissionstests – Real Driving Emissions) werden auf EU-Ebene noch in diesem Monat in Brüssel fallen (Verabschiedung des 2. RDE-Pakets am 28.10. im sog. Technical Committee on Motor Vehicles).

2. Position der Bayerischen Staatsregierung

- Die EU-KOM ist mit ihrem Vorschlag hinsichtlich eines sog. „RDE-Messverfahrens“, das sich künftig an realen Fahrsituationen orientiert, **über alle zuvor diskutierten und vereinbarten Eckpunkte hinausgegangen**. Die **Automobilindustrie ist nicht imstande, diese Vorgaben umzusetzen**.
- Die BReg wird deshalb eindringlich gebeten, den Vorschlag abzulehnen und gemeinsam mit den anderen EU-Mitgliedstaaten einen tragfähigen Kompromiss auszuloten.
- Die Kombination eines extrem ambitionierten Zeitplans mit sehr niedrigen Toleranzen bei gleichzeitiger Unklarheit vieler Rahmenbedingungen macht den KOM-Vorschlag für die Automobilindustrie **unerreichbar**.
- **Entscheidend für die Umsetzbarkeit seitens der Automobilindustrie ist die Kombination und das Zusammenwirken von:**
 - a) **Einsatzzeitpunkt;**
 - b) **Konformitätsfaktor (CF)** (Anmerkung: Der CF sagt aus, um wieviel der Messwert größer sein darf als der zulässige Prüfstand-Messwert.);
 - c) **Prüfrahmenbedingungen.**

- Die Automobilindustrie ist kompromissbereit. Ihre Vorschläge zur Reform der Messung des Schadstoffausstoßes stellen eine gute Diskussionsgrundlage für die weiteren Verhandlungen in Brüssel dar.
- Hauptanliegen der Bayerischen Staatsregierung:
 - weniger ambitionierte Konformitätsfaktoren bereits in der Stufe 1;
 - späterer Beginn der Stufe 2 (2020/2021 statt 2019/2020);
 - Einführung von RDE bei Ottomotoren (Partikel) erst in der Stufe 2;
 - Beibehaltung der (vor der KOM ebenfalls vorgeschlagenen) Kriterien („sog. Dynamic Boundary Conditions“) für extreme Fahrsituationen.
 - Stichwort „Transferfunktion“: vgl. Ausführungen unter Punkt 3.

3. Die wichtigsten Forderungen der BMW Group im Einzelnen

- BMW schlägt für Stufe 1 einen CF für Diesel_{NOx} größer 2 vor – wie er dem Unternehmen nach auch von einer ganzen Reihe von Mitgliedsstaaten gefordert wird (zum Vergleich: KOM-Vorschlag: 1,6).
- Für die RDE-Stufe 2 wäre für BMW ein CF für Diesel_{NOx} = 1,5 machbar, wenn die im Gesetz erwähnte Validierung des Messsystems auf dem Prüfstand ebenfalls vorgeschrieben wird (zum Vergleich: KOM-Vorschlag: 1,18).
- Aus Gründen der Einphasung der nächsten Technologiestufe über die gesamte Modellpalette mit nötigen Eingriffen in die Fahrzeugarchitektur ist lt. BMW eine Verschiebung der 2. Stufe auf 2020/21 erforderlich (zum Vergleich: KOM-Vorschlag: 2019/2020).
- BMW fordert zudem eine Verschiebung der Einführung von RDE bei Ottomotoren (Partikelanzahl) auf Stufe 2 (zum Vergleich: KOM-Vorschlag sieht dies bereits in Stufe 1 vor).
- Die von der KOM vorgeschlagenen Abschneidekriterien, sog. „Dynamic Boundary Conditions“ für extrem dynamisches Fahren und für extrem undynamisches Fahren (Beschleunigung * Geschwindigkeit) sollten aus BMW Sicht auf jeden Fall beibehalten werden.

• Stichwort „Transferfunktion“

- Zusätzlich soll gemäß KOM-Vorschlag über eine noch im weiteren Gesetzesfortschritt festzulegende Transferfunktion die Kumulation von besonders hohen und besonders niedrigen Anforderungen entsprechend bewertet werden.
- Sollte die Festlegung einer Transferfunktion im weiteren Verlauf nicht konsensfähig sein, wäre für BMW als „Fallback-Option“ wichtig, eine – analog zu Höhe, Steigung und Temperatur – „Moderat-Grenze“ für die „Dynamic Boundary Conditions“ einzuführen (z.B. eine zusätzliche 75 Perzentil-Kurve analog der bestehenden 95 Perzentil-Kurve).