

Dienstreisebericht TAAEG

TAAEG SG MÜ 13.06.2016 (Vormittag)

Top 1. Die Agenda wurde ohne Änderungen angenommen.

Top 2. Die KOM / JRC stellte die 2. Version, insbesondere die Modifikationen nach der letzten Sitzung, des gemeinsamen Testprotokolls vor. Die Konsistenz und Vergleichbarkeit der Messprozeduren in der EU seien wichtig.

KOM bittet um Anmerkungen zu dem Vorschlag innerhalb der nächsten 2 Wochen.

DEU/KBA wird das Dokument prüfen und ist bereit an einer Verbesserung aktiv mitzuarbeiten und weist aber darauf hin, dass es keine rechtliche Relevanz im Typgenehmigungsverfahren hat. Die vorgeschlagenen „Konformitätsfaktoren“ könnten kritisch sein, da die Hersteller eventuell bei Diskussionen über Abschaltvorrichtungen darauf hinweisen werden, dass die Fahrzeuge doch die Faktoren erfüllen und somit konform sind. Eine Unterschreitung dieser Faktoren bedeutet nicht automatisch, dass keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen vorhanden sind. Flexibilität bei der Messung muss erhalten bleiben.

Es wird betont, dass eine Anpassung der gesetzlichen Emissionsvorschrift absolut notwendig ist.

ITL will das Dokument insbesondere hinsichtlich der Faktoren prüfen. Weiterhin fragt ITL nach, wer die Tests bezahlt, falls die hier nun von der KOM gefordert werden. Anforderungen an die Testreports könnten auch in das Dokument aufgenommen werden.

GBR wird das Dokument prüfen und an der Verbesserung aktiv mitarbeiten. Hat die gleichen Bedenken wie DEU, dass das Dokument legal nirgends eingebunden ist und daher eventuelle Auffälligkeiten problematisch zu bewerten sind. Eine Guideline ist daher nicht ausreichend. Die Gesetzgebung sollte daher angepasst und verbessert werden, da sie zz. zwischen den Behörden und Herstellern unterschiedlich ausgelegt wird. Vor diesem Hintergrund ist auch die Frage wichtig, was man mit den problematischen EU5 Fahrzeugen macht, die auf Basis des problematischen Textes genehmigt wurden. Für die neuen Fahrzeuge könnte der angepasste Text gelten.

Weiterhin muss für die MS die Möglichkeit des individuellen Testens weiter bestehen.

NDL wird das Dokument noch im Detail prüfen und versteht die Anmerkungen von GBR und DEU und unterstützt eine Anpassung der VO. Weiterhin merkt der Vertreter an, dass die CO2 Emissionen auch berücksichtigt werden müssen.

SWE teilt die Bedenken von DEU und GBR und plädiert für eine Verbesserung der Gesetzgebung. Wird das Dokument auch im Hinblick auf sein jetzt beginnendes ISC-Test Programm prüfen.

TOP 3

GBR erläutert sein Testprogramm, welches inhaltlich stark dem deutschen ähnelt. Es wurde keine weitere Testerkennung bei Fahrzeugen festgestellt. GBR sieht die üblichen Betriebsbedingungen als die Temperaturen an, die im Zyklus gefordert sind, da dies so aus dem Test interpretiert werden kann und somit dem Wortlaut entspricht, sicher aber nicht dem „Spirit“ der VO.

GBR versteht den Motorschutz nur zur Verhinderung einer katastrophalen Folge für den Motor. Dies kann man jedoch dem Wortlaut der Vorschrift nicht eindeutig entnehmen, so dass auch eine andere Interpretation noch heute für EU 6 Fahrzeuge akzeptiert werden müsste.

Hinsichtlich der CO₂ Messungen führt GBR aus, dass die bei der NO_x Emissionsmessung ermittelten CO₂ Werte nicht direkt übernommen werden können und somit hinsichtlich der Aussagekraft relativiert werden müssen.

SWE erläutert, dass dort seit vielen Jahren ISC Tests nach den TG-Kriterien durchgeführt werden. Zusätzlich wird seit einiger Zeit auch nach den WLTP Kriterien und Artemis gemessen. Entsprechende Auswertungen stehen zur Verfügung.

Die Abweichungen bei den CO₂ Werten seien im Vergleich zu den NO_x Werten nicht ganz so gewaltig.

FIN plant erst ein kleineres Testprogramm von 5 Fahrzeugen. Die Ergebnisse sollen Ende 2016 vorliegen.

Fin begrüßt das Protokoll und wird es berücksichtigen unter einer leichten Temperaturmodifikation. PEMS und SEMS Messungen sind auch geplant.

POL und SLO haben zz. nichts geplant.

NDL agiert schon länger so wie SWE. Testreports sind vorhanden. Hat noch ein zusätzliches Programm aufgelegt, wie GBR und DEU (nur selbst genehmigte Fahrzeuge (25), NEFZ +/- 10 %, invers, 25 Grad, SEMS) und führt Gespräche mit Herstellern. Ein Bericht könnte im September vorliegen.

LUX führt keine Prüfungen durch. Bei AUDI habe man jedoch die CO₂ Werte überprüft.

ITL prüft zz. noch EU 5 Fahrzeuge (insgesamt 25) gemäß des Protokolls. Bisher wurde kein „defeat device“ gefunden. Der Report soll noch dieses Jahr fertig werden.

ESP hat bei seinen Test (30 Fahrzeuge) bisher auch noch keine Abschalteinrichtung gefunden. In zwei Fällen wurden erhöhte Werte festgestellt. Die Gespräche mit den Herstellern laufen. In beiden Fällen werfen diese ein, dass die niedrigen Testtemperaturen das Problem seien. Dies wird von ESP akzeptiert. Der Interimsreport soll in 2 Wochen, der Abschlussbericht Ende des Jahres veröffentlicht werden.

EST führt keine Tests durch. Die Funktionsweise bei niedrigen Temperaturen sei jedoch wichtig.

DEU erläutert seine bisherigen Tests und verweist auf den veröffentlichten UK-Bericht.

TOP 5

Die KOM führt aus, dass die Regelungen zum Verbot der Abschalteinrichtung keinen Bezug zum NEFZ haben. Die Ausnahmen müssen eng ausgelegt werden.

Die Hersteller haben auch Pflichten bei -7 Grad.

Die Ergebnisse der Hot-NEFZ Prüfungen sind zum Teil auffällig. Das sollte zukünftig im Typ 1 Test berücksichtigt werden.

KOM stellt noch einmal fest, dass die Definition in der VO eindeutig ist. Die Dauerhaltbarkeit eines Motors hat nichts mit Motorschutz zu tun. Auch schlechtes Design ist kein Grund dafür. Der Hersteller muss alle Ausnahmen klar erläutern können. Die Auslegung muss streng sein.

GBR: Die Definition zu Abschalteneinrichtungen ist klar, die Ausnahmen jedoch nicht. Es gibt Anforderungen für -7 Grad, ansonsten können die TAA nur Typprüftests durchführen.

DEU,NDL die Diskussion zeigt, dass klare technische Regeln in die Gesetzgebung aufgenommen werden müssen.

NDL weist darauf hin, dass selbst das Ausschalten der Zündung zwischen den Tests zu unterschiedlichen Ergebnissen führen kann.

KOM ermuntert die MS möglichst schnell die Ergebnisse zu den CO2 Tests zu übermitteln.

TAAEG 13.06.2016 (Nachmittag)

KOM berichtet aus dem Verkehrsrat und erläutert, dass dort die Entscheidung getroffen wurde, dass eine Anpassung der Rechtsakte und der Prinzipien nicht erforderlich sei. Mittels eines Leitfadens könnte eine Klarstellung erfolgen. Wichtig sei eine gemeinsame Auslegung und Anwendung. Im Umweltrat wird eine weitere Diskussion stattfinden.

Top 3

(siehe Top 3 oben, FRA war bei der Sitzung am Vormittag nicht anwesend)

FRA plant 100 Fahrzeuge zu messen. An dem Bericht wird gearbeitet. Auch FRA bevorzugt eine gesetzliche Regelung anstatt eines Leitfadens.

Die KOM braucht dann eine Aufstellung, wo Unklarheit herrscht.

TOP 4/5/6

Anwendbarkeit von den AES und BES Anforderungen ist mit dem zweiten RDE Packet (16.05.2016 – siehe Präsentation der KOM) möglich.

GBR fragt nach den Anwendungsterminen und den Zuständigkeiten der MS. Wie soll ein Überschreiten der Grenzwerte beurteilt werden? Eine einheitliche Auslegung ist notwendig.

KOM: Es gibt einen Leitfaden der EPA, es sollte geprüft werden, was davon für EU genutzt werden kann.

GBR: Die EPA will die Tests (auch überraschend) selbst bestimmen und variieren. Der Ansatz ist somit anders als der in der EU. Hier ist das Verfahren formalisiert. Trotzdem hat man auch in den USA mehr als ein Jahr gebraucht, den VW Fall aufzudecken

ITL: Hält die Regeln für unklar (was ist erlaubt oder verboten) Der Betrieb auf der Straße ist völlig anders als auf der Rolle. Verweist darauf, dass der gewöhnliche Gebrauch die durchschnittliche, repräsentative Fahrweise ist. Das ist in 90% der Fälle nicht mehr als 20 Minuten und entspricht somit dem Fahrzyklus.

DEU kann dieser Interpretation nicht folgen.

KOM: Unklarheiten sollten durch die MS gemeldet werden, danach kann über die Rechtsform entschieden werden. KOM will den MS genaue Instrumente in die Hand geben.

KOM: Beschreibungen zu AES/BES kann nur bei neuen Typen gefordert werden. Bei der Erweiterung von Typen müssen jedoch die Abschalteinrichtungen geprüft werden. Dazu sind diese Informationen auch in gewisser Weise nötig, da sonst die TAA ja gar keine Entscheidung treffen können.

DEU stellt seine Anforderungen an die Hersteller zu AES/BES auch schon bei Nachträgen dar und wirbt dafür, dass andere TAA ähnlich vorgehen.

NDL: Eine Herstellererklärung ist nicht ausreichend, da alle Hersteller meinen, dass sie die Gesetzgebung erfüllen, trotz der Zweifel der Behörden.

FRA: Auch in FRA sind alle Hersteller der Auffassung wie in NDL. Es besteht Klärungsbedarf.

KOM: Wird die Anmerkungen aufnehmen und die Überlegungen fortsetzen. Zum dritten RDE Packet könnte etwas eingefügt werden.

KOM: Das Artikel 30 Verfahren der RRL soll von den MS berücksichtigt werden. Bittet darum möglichst viele Informationen auszutauschen und auch die KOM berücksichtigen.

TOP 7: KOM wird ein Dokument zu den Meldepflichten der TAA auf CIRCA einstellen. Die MS sind da zum Teil noch im Rückstand.

TOP 8:

1. MAC – Kältemittel bei Kleinserien

ITL ist der Auffassung, dass Kleinserien auch nach dem 01.01.2017 weiterhin mit dem alten Kältemittel zugelassen werden können (Anmerkung: Diese Auffassung wurde bereits vom TAAM abgelehnt). Die KOM teilt mit, dass sie die ITL Auffassung nicht teilt.

2. Start/Stop Systeme

Die NDL bittet um Bestätigung der eigenen Auslegung und des TAAM, dass Start/Stop Systeme bei der Emissions- und CO2-Messung nur berücksichtigt werden dürfen, wenn diese Systeme nicht dauerhaft deaktiviert werden können und bei jedem Motorneustart wieder aktiv sind. KOM bestätigt das.

Sven Paeslack