

000090

Sachstandsbericht

- TCMV 01.07.2015 und RDE-LDV 26.06.2015 (Detaildiskussionen)

Die KOM hat den Austausch mit den Mitgliedstaaten zum 2. RDE-Verordnungspaket begonnen. Ein Verordnungsvorschlag der KOM lag noch nicht vor. Die KOM berichtete über den aktuellen Stand der Fachdiskussionen zur Anpassung bestehender und Festlegung neuer, dynamischer Randbedingungen für die PEMS-Messfahrten, die insbesondere auf Vorschläge der Automobilindustrie zurückgehen. Hier bestehen keine grundlegenden Kontroversen, Details sind jedoch weiterhin in der Diskussion (siehe unten). Abschließende Vorschläge werden für den TCMV im September 2015 erwartet. Zudem wurden die Grundsätze zur Festlegung der Übergangs- und finalen Konformitätsfaktoren diskutiert, die geplante Vorgehensweise der KOM wurde grundsätzlich unterstützt. Von Seiten der Mitgliedstaaten wurde die KOM aufgefordert, eine schnellstmögliche Verabschiedung zu gewährleisten. Frankreich forderte eine Verabschiedung im TCMV spätestens Ende 2015. Deutschland sprach sich dafür aus, eine Verabschiedung spätestens für Oktober 2015 anzustreben.

Im Detail:

1) Randbedingungen (vorrangig Diskussionen in RDE-LDV):

Durchschnittliche Geschwindigkeit (städtisch):

Die KOM akzeptiert eine Anhebung der oberen Grenze der Durchschnittsgeschwindigkeit für den derzeitigen geschwindigkeitsbasierten Ansatz von 30 km/h auf 35 km/h. Allerdings weigert sie sich strikt, eine Anhebung der unteren Grenze (15 km/h) zu unterstützen. Die Bedenken der KOM entsprechen denen, die auch auf deutscher Seite vorhanden sind, weswegen wir den Vorschlag nur mit einem Zusatzkriterium unterstützen könnten, dass kartenbasiert weiterhin 15 km/h sicher stellt. Einzige Lösung wäre derzeit eine Umstellung auf kartenbasiert, hier sind jedoch die Zuordnungsprobleme U/R/H weiterhin ungelöst. JRC hat hier anscheinend keine Fortschritte gemacht, betreibt dieses allerdings auch nicht mit Nachdruck. Es werden von der Industrie Vorschläge erwartet.

Leerlaufanteil:

Die KOM ist bereit, die untere Grenze von derzeit 10% auf [5%] abzusenken und gleichzeitig eine obere Grenze von 35 % einzuführen. 5% sind derzeit noch in der Prüfung, evtl. zu niedrig, daher ist der deutsche Vorschlag 6 - 35% ein realistischer Kompromiss.

Maximale einzelne Stoppzeiten:

Die KOM schlägt 180s vor. Allerdings nicht mit der Folge, dass die Fahrt ansonsten ungültig wird, es sollen lediglich die nächsten 2 Minuten Messdaten nicht gewertet werden.

Parameter für Fahrdynamik (Fahrzeugbeschleunigungen) zum Ausschluss extremer Fahrweisen/Beschleunigungen:

Die Vorschläge der RDE Data Evaluation Task Force für eine obere Limitierung der basierend auf v^* (95%) und untere Limitierung durch das RPA-Kriterium wird grundsätzlich unterstützt. TNO hat jedoch Untersuchungen vorgelegt, die zeigen sollen, dass dieses nicht für NL passt (NL hat daher im TCMV auch einen Vorbehalt eingebracht). Dieses wird noch geprüft und in der TF geklärt werden (Hinweis: Heinz Steven und Klaus Steininger stützen die TNO-Aussagen nicht).

Kumulierte positive Höhenmeter:

Der deutsche Vorschlag (1100 Hm/100km) wurde prinzipiell positiv aufgenommen. JRC hatte eigene umfangreiche Auswertungen von PEMS-Fahrten vorgelegt. Es wurde vereinbart, den Aspekt noch detaillierter zu prüfen, um sicher zu stellen, dass das Kriterium nicht PEMS-Fahrten ausschließt, die als normal angesehen werden. Österreich hatte hierzu Prüfvorbehalt im TCMV eingebracht, da gewährleistet sein muss, dass die bzgl. Luftqualität kritischen Strecken (u.a. Graz) abgedeckt sind.

2) Festlegung der CFs

Finale CF:

Es bestand Einvernehmen, dass die „Euro 6“-Grenzwerte basierend auf den Vorgaben der EG-Verordnung grundsätzlich sowohl für das Labor als auch für den Realbetrieb unter allen normalen Betriebsbedingungen gelten (CF=1). Darüber hinaus sind nur die Toleranzen der PEMS-Messprozedur als Aufschläge zu berücksichtigen.

JRC unterbreitet vsl. im Juli erste Vorschläge für die Fachdiskussion, die KOM richtet hierzu eine Arbeitsgruppe ein. Ein erster KOM-Vorschlag ist ggf. für den TCMV im September zu erwarten.

Deutschland hat im TCMV und RDE-LDV als einziger Mitgliedstaat signalisiert, für entsprechende Diskussionen offen zu sein, falls fundierte Vorschläge zur Neudefinition des Prüfbereichs eingebracht werden. Die Wirksamkeit der RDE-Vorschriften muss hierbei jedoch gewährleistet bleiben.

Das deutsche Statement wurde nicht in der Diskussion aufgegriffen, die KOM stellte jedoch grundlegend klar, dass für sie die notwendige Strenge zur Einhaltung der Luftqualitätsziele maßgebend ist. Sie schließt explizit nicht aus, dass bestimmte Fahrzeugkonzepte (z. B. Kleinwagen) zukünftig nicht mehr als Diesel angeboten werden können, weil sie RDE entweder technisch nicht realisieren können oder dadurch unrentabel werden.

Übergangs-CF:

Es bestand Einvernehmen bzgl. der Grundsätze (keine signifikanten Hardware-Änderungen, jedoch keine „Besitzstandswahrung“, d.h. Ausschluss von Fahrzeugtypen, die deutlich erhöhte Emissionsfaktoren aufweisen, und eine so weit als mögliche vollständige Optimierung des Motors, der zugehörigen Komponenten sowie der vorhandenen Abgasnachbehandlung). Die KOM betonte, dass für sie Fahrzeuge die Basis sind, die zumindest irgendeine Form von Abgasnachbehandlung aufweisen.

Die KOM stellte ihren technologiebasierten Ansatz zur Ermittlung der konkreten Werte vor, dieser wurde grundsätzlich unterstützt. T&E wies jedoch darauf hin, dass zusätzlich ein Abgleich mit den Auswirkungen auf die Luftqualität notwendig ist. DEU und andere Mitgliedstaaten betonten, dass der Ansatz jedoch nicht als wissenschaftliche Übung den Gesamtprozess verzögern darf, am Ende gilt es, pragmatische Lösungen zu finden.

3) Anwendungstermine

Es fand keine detaillierte Diskussion hierzu statt. Die KOM führte lediglich aus, dass 2017/2018 ihre Arbeitsbasis ist (auch wenn ihr bewusst ist, dass dieser Termin sich im politischen Prozess sehr wahrscheinlich ändern wird, sprich 2017/2019) und dass für die finale Stufe der übliche Entwicklungszyklus bei Pkw von 5 Jahren zu Grunde gelegt werden wird.

4) Sonstiges

000093

PN-Messmethodik (RDE-LDV):

Die KOM beabsichtigt den CF bereits jetzt im 2. Paket mit festzulegen. Die Industrie hatte zum Zeitpunkt der Festlegung der PN-Grenzwerte für Ottodirekteinspritzer zugesagt, dass sie 2017/18 die Einhaltung der Werte über Filter aber ggf. auch innermotorisch gewährleisten und dabei in jedem Fall RDE-Konformität sicher stellen wird. Daher ist hier keine Technologiediskussion wie bei NOx erforderlich, d.h. es gilt $CF=1$ mit entsprechenden Messprozeduraufschlägen.

Ich habe geäußert, dass es noch keine Position der Bundesregierung gibt, ich jedoch die Auffassung der KOM grundsätzlich teile (und habe nochmal darauf hingewiesen, dass DEU damals der zweistufigen PN-Grenzwertfestlegung nur unter der Bedingung zustimmte, dass RDE so schnell wie möglich PN abdeckt). Eine frühzeitige Festlegung hat zudem Sinn, da sonst die Industrie wieder argumentiert „das konnten wir ja nicht ahnen, da brauchen wir jetzt aber entsprechende Vorlaufzeit“. Ich habe allerdings zu bedenken gegeben, dass es noch keine Messprozedur und demnach auch noch wenig Erfahrungen gibt, so dass man sicherlich mit einem erhöhtem Aufschlag für die Messprozedurtoleranzen beginnen müssten. Klaus Steininger schätzt auch eher, dass man im Endeffekt bei einem 2-stufigen Ansatz landen wird.

Die Automobilindustrie reagierte kritisch, ging eigentlich davon aus, dass sie sich PN-Anforderungen bei RDE erst in der finalen Stufe stellen müssen. Sie wiesen zudem darauf hin, dass die Marktkraftstoffqualität hier zu Problemen bei der Einhaltung der Anforderungen führen wird, aus ihrer Sicht ist hier zwingend eine Verbesserung erforderlich, da sonst die Realemissionen nicht ausreichend begrenzt werden können. Die KOM sagte zu, dieses zu diskutieren und ggf. Anpassungen zu unterstützen.

FR äußerte im TCMV, dass PN eigentlich erst im 3. Paket festgelegt werden sollte und dass die Diskussion auf keinen Fall die Festlegungen zu NOx verzögern dürfe.