

Redmann, Stephan

Von: Ref-LA23
Gesendet: Freitag, 3. Juni 2016 15:42
An: 'Eberhardt, Oliver'; Redmann, Stephan; [REDACTED];
[REDACTED]@bmwi.bund.de' ([REDACTED]@bmwi.bund.de)'
Cc: [REDACTED]
Betreff: TTE-Rat - Entwurf Vorschlag Vorschriftenanpassung - NOx
Anlagen: EILT SEHR: DEU-Papier zu NOx (Ratsdok 9667/16)

Sehr geehrte Kollegen,

als Anlage übersende ich die Endfassung des D-Dokumentes, wie es soeben an den Rat übersandt worden ist. Weitere redaktionelle Änderungen wurden hier in der Hausleitung vorgenommen. Inhaltliche Konsequenzen ergeben sich daraus nicht.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Dr. Frank Albrecht

Dr. Frank Albecht
Ministerialrat
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Leiter des Referates LA 23
Straßenverkehrsrecht (Zulassung von Fahrzeugen
zum Straßenverkehr, Gebührenrecht, KBA)
Tel. 030/2008 [REDACTED]
Mail: [REDACTED]@bmvi.bund.de

Im Rahmen der Untersuchungen zeigte sich, dass die europäische Gesetzgebung zu zulässigen und unzulässigen Formen der Beeinflussung der Abgasnachbehandlung unterschiedlich interpretiert wird.

Deutschland hält vor diesem Hintergrund im Einzelnen folgende Maßnahmen für erforderlich:

1. Die Regelung des Art. 5 Abs. 2 Satz 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sollte zeitnah wie folgt gefasst werden (Änderungen fett und kursiv):

„(2) Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn:

a) unter Einbeziehung der besten verfügbaren Technologien keine andere Technologie zur Verfügung steht, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;“

Begründung:

Hierdurch würde konkretisiert, dass Abschaltvorrichtungen nur noch dann zulässig sind, wenn sie zum Schutz des Motors, unter Verwendung der besten verfügbaren Technik, notwendig sind. Ob eine solche andere beste verfügbare Technik zur Verfügung steht, ist zum Zeitpunkt der Erteilung der Typgenehmigung zu prüfen. Durch diese Konkretisierung würde die Rechtssicherheit hinsichtlich der Anwendung des Verbots von aus Motorschutzgründen nicht notwendigen Steuerungen zur Reduzierung der Abgasnachbehandlung erhöht und dessen rechtliche Durchsetzung ggf. auch mit einschneidenden Mitteln erleichtert. Aus deutscher Sicht sollte die Konkretisierung auch bereits im Rahmen des derzeit laufenden Mitentscheidungsverfahrens zur Anpassung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und Nr. 595/2009 erfolgen.

2. Ungeachtet dessen sollten weiterhin gleichzeitig die in den USA gesammelten Erfahrungen mit Richtlinien zur Unterscheidung zulässiger und unzulässiger Abschaltvorrichtungen von der Europäischen Kommission ausgewertet und in geeigneter Form zur kurzfristigen Fortschreibung der europäischen Rechtsakte berücksichtigt werden.
3. Unabhängig von diesen Maßnahmen müssen auch die Arbeiten zur Verabschiedung der ergänzenden Regelungen bei „Real-driving emissions“ (RDE, 3. und 4. RDE-Paket) zügig und umfassend zum Abschluss gebracht werden.
4. Die europäischen Vorschriften müssen außerdem bezüglich der Durchführung von Nachkontrollen im Verkehr befindlicher Fahrzeuge weiter verbessert werden, um einen qualitativen und quantitativen Rahmen vorzugeben, damit Nachuntersuchungen einheitlich streng in Europa durchgeführt werden und damit eine mögliche Wettbewerbssituation der Typgenehmigungsbehörden vermieden wird. Dazu müssen die Instrumentarien und Prüfumfänge zur einheitlichen Anwendung in den Einzelvorschriften verankert werden. Dabei sind auch geeignete Testverfahren mit Messungen im Labor und mit portablen Messinstrumenten auf der Straße zu entwickeln und einzuführen, um unzulässige Abschaltvorrichtungen zukünftig erkennen und möglichst rechtssicher nachweisen zu können.