

Answers to the written follow-up questions

of the Committee of Inquiry into Emission Measurements in the Automotive Sector of the European Parliament to

Mr Alexander Dobrindt, Federal Minister of Transport and Infrastructure of Germany

(EN version)

Frage 1:

Können Sie dem Ausschuss im Nachgang zu der während der Anhörung aufgeworfenen Frage erläutern, ab welchem Zeitpunkt das Ministerium erkannt hat, dass es Probleme bei der Auslegung des Art. 5 der Verordnung (EU) Nr. 715/2007 gibt? Während der Anhörung erwähnten Sie, dass Dieselgate überraschend kam und die Emissionsgesetzgebung der EU seit 2007 zu viel Auslegungsspielraum bietet, obwohl die Abweichungen zwischen den unter Laborbedingungen und auf der Straße gemessenen Emissionen bereits seit einigen Jahren bekannt waren und zudem eine EU-Arbeitsgruppe (RDE-LDV-Gruppe) zur Umsetzung neuer Tests eingerichtet wurde. Auf die Frage, in der die Europaabgeordnete Gesine Meißner während der Anhörung darauf hinwies, dass dies die Gesetze seien, denen auch die deutsche Regierung zugestimmt habe, entgegneten Sie, dass man mit den Personen sprechen müsse, die 2007 dabei waren, um zu verstehen, was 2007 geschehen sei. Könnten Sie uns daher schriftlich genau erläutern, wie sich die Frage der Auslegung des Artikels 5 durch das Ministerium seit 2007 entwickelt hat, und könnten Sie die Erkenntnisse sowie die Tatsachen anführen, aufgrund derer sich die Auslegung ggfs. verändert hat?

Antwort 1:

Die Vorschrift des Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 war sinngemäß schon in der Richtlinie 98/69/EG (Euro 3, 4) enthalten. Bis September 2015 gab es keinerlei Hinweise darauf, dass der Art. 5 zu viel Auslegungsspielraum bietet. Erst mit Bekanntwerden der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung und auf Grundlage der Ergebnisse der Felduntersuchung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) wurde deutlich, dass die Vorschriften konkretisiert werden müssen.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass sich die Technik in den vergangenen Jahren erheblich weiterentwickelt hat und bestehende Regelungen daraufhin angepasst werden müssen.

Frage 2:

Sie sagten während der Anhörung, dass Sie sich nicht zum Treffen der RDE-LDV-Expertengruppe äußern könnten. Wir sind sehr enttäuscht über diese Antwort, da die Entwicklung der RDE-Tests von der deutschen Regierung als Antwort auf alle Probleme im Zusammenhang mit den Abweichungen präsentiert wurde. Wir wären daher froh, wenn wir einen schriftlichen Bericht zum RDE-Prozess aus deutscher Perspektive erhalten könnten. Was ist die Erklärung der deutschen Regierung dafür, dass die Verhandlungen über einen neuen Test für Emissionen im realen Straßenbetrieb so lange, nämlich von 2011 bis 2015, gedauert haben? Was waren Ihrem Verständnis nach die maßgeblichen Hindernisse für eine schnellere Umsetzung dieser neuen Tests? Hatten die Mitgliedstaaten technische oder politische Schwierigkeiten und welche genau waren das?

Antwort 2:

Die Einführung wirksamer Prüfverfahren zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) wurde und wird seitens der Bundesregierung mit Nachdruck unterstützt. Die Einführung des Prüfverfahrens ist wichtiger Baustein, um künftig die Realemissionen deutlich zu reduzieren und zugleich auch Manipulationen zu verhindern.

Da es sich um ergänzende Prüfvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 handelt, werden die RDE-Anforderungen im Komitologieverfahren (TCMV) in Brüssel in verschiedenen Verordnungspaketen verabschiedet:

1. PEMS-Messprozedur und Start einer Monitoringphase (verabschiedet am 19.05.2015),
2. Konformitätsfaktoren („Grenzwerte“) und deren Anwendungsdaten (verabschiedet im TCMV am 28.10.2015),
3. Erweiterung der Messprozedur um Partikelanzahlkontrolle (in 2016) und
4. spätere Überprüfung bereits in Verkehr befindlicher Fahrzeuge „In-Service-Conformity“ (in 2016).

Der von der KOM am 28.10.2015 nach schwierigen Verhandlungen im „Technischen Ausschuss Kraftfahrzeuge“ (TCMV) vorgelegte Kompromissvorschlag zum 2. Verordnungspaket zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) ist ein vertretbares Ergebnis und wird helfen, die innerstädtische Luftqualitätssituation zukünftig zu verbessern.

Die Inhalte des 3. und 4. Paketes zu RDE wurden seitens der Kommission in öffentlich zugänglichen Dokumenten für den TCMV dargelegt.

Im Gesamtkontext gesehen ist der Zeitraum von insgesamt vier Jahren für die Implementierung neuer Regelungen auf EU-Ebene nicht ungewöhnlich.

Frage 3:

Hält die deutsche Regierung die Europäische Kommission vollständig auf dem Laufenden, was die ergriffenen Maßnahmen bezüglich der Untersuchungen zu weiteren möglichen Abschaltvorrichtungen im Nachgang der VW-Enthüllungen angeht? Hat die deutsche Regierung der Kommission sämtliche relevante technische Dokumentation zur Verfügung gestellt? Können Sie, angesichts dessen, dass die VW-Abschaltvorrichtungen als unzulässig bestätigt wurden, erklären, warum Sie VW nicht mit Sanktionen belegt haben, wie es laut EU-Recht vorgeschrieben wäre?

Antwort 3:

Das Ministerium hat seit September 2015 zum VW-Fall regelmäßig in den europäischen Gremien berichtet sowie die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten informiert. Das KBA hat zudem in den Sitzungen des TCMV und der gemeinsamen Expertengruppe der europäischen Typgenehmigungsbehörden (TAAEG) über seine Aktivitäten berichtet sowie als zuständige Typgenehmigungsbehörde entsprechend den Vorgaben der Typgenehmigungsrichtlinie 2007/46/EG die anderen europäischen Typgenehmigungsbehörden über die formalen Schritte im Verwaltungsverfahren zum VW-Fall informiert.

Das BMVI hat die Kommission frühzeitig über die Ergebnisse der Untersuchungskommission unterrichtet.

Das KBA hat als zuständige Genehmigungsbehörde im Oktober 2015 eine Nebenbestimmung zur Typgenehmigung der betroffenen Fahrzeuggruppen erlassen. Diese zwingt den VW-Konzern, die in Europa rund 8,5 Mio. betroffenen Diesel-Kraftfahrzeuge im Rahmen einer Rückrufaktion in einen vorschriftenkonformen Zustand zu bringen.

Frage 4:

Sie haben in der Anhörung wiederholt, dass Sie Hinweise von Nichtregierungsorganisationen erhalten haben, Sie aber keine konkreten Anhaltspunkte oder Beweise für das Vorhandensein von Abschaltvorrichtungen hatten. Laut ADAC wurde das deutsche Bundesumweltministerium 2010 über die Abweichungen zwischen den NOx-Werten in der Typgenehmigungsprüfung und dem realistischen EcoTest informiert. Die Deutsche Umwelthilfe bat die deutschen Behörden im Jahr 2011 und einige weitere Male darum, angesichts der alarmierenden Ergebnisse, die sie ermittelt hatte, eigene Untersuchungen in Auftrag zu geben. Dies sind nur zwei konkrete Beispiele, sie werden jedoch sowohl durch alle seit 1998 in Deutschland und Europa zu Cycle Beating (Manipulation von Messungen) durchgeführten Studien unterfüttert als auch dadurch, dass trotz der Einführung von Euro 5 und Euro 6 die NOx-Konzentration in der Luft nicht gesunken ist. Welche Nachweise waren für die deutsche Regierung notwendig, um Untersuchungen anzustoßen? Denken Sie, dass es Deutschland – angesichts der Informationen, die es zur Verfügung hatte –, versäumt hat, angemessene Maßnahmen (abgesehen von der Umsetzung der RDE-Tests) zu ergreifen?

Antwort 4:

Weder andere Behörden noch Nichtregierungsorganisationen haben dem BMVI bekannt gemacht, dass konkrete Verdachtsfälle für unzulässige Abschaltvorrichtungen bestehen.

Direkt nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegenüber VW - also im September letzten Jahres – wurde das KBA seitens des BMVI aufgefordert, Untersuchungen hinsichtlich der möglichen Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen durchzuführen. Diese Untersuchungen wurden nicht nur auf VW beschränkt, sondern auch auf Diesel-Fahrzeuge anderer in- und ausländischer Hersteller ausgeweitet. Das KBA hat daraufhin alle relevanten im Markt befindlichen Diesel-Fahrzeuge der Abgasgrenzwertstufen „Euro 5“ und „Euro 6“ in seine Felduntersuchung aufgenommen.

Frage 5:

Sie haben beschlossen, den Fahrzeugen, die Abgasemissionen nicht unter 17°C reinigen oder die ihr Emissionsbegrenzungssystem nach 20 Minuten modulieren, keine neue Typgenehmigung zu erteilen bzw. die bestehende Genehmigung nicht zu verlängern. Daher müssen Sie von jetzt an die Emissionsstrategie jedes Fahrzeugherstellers untersuchen. Wenn Sie dies tun, dann aufgrund dessen, dass bereits unter der aktuellen Gesetzgebung eine rechtliche Grundlage dafür besteht. Warum haben Sie diese Tests nicht schon vor dem Skandal in Erwägung gezogen? Sind Sie der Auffassung, dass Sie durch die Tatsache, dass es kein standardisiertes Verfahren zur Überprüfung von Fahrzeugen außerhalb der NEFZ-Tests gab, keine Rechtsgrundlage zur Durchführung eigener Tests hatten? Es wäre Ihnen gestattet gewesen, zu verifizieren, dass die Fahrzeuge die Grenzwerte unter normaler Benutzung nicht überschreiten, was gemäß der aktuellen Gesetzgebung eine Ihrer Rechtspflichten ist.

Antwort 5:

Bis zum Bekanntwerden des VW-Falles im September 2015 gab es keine konkreten Hinweise auf die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen. Gemäß den geltenden europäischen Vorschriften wird bei Konformitätsprüfungen ausschließlich der Labortest im NEFZ auf dem Rollenprüfstand durchgeführt. Bis zur Einführung der RDE-Vorschriften existierte kein allgemein anerkanntes Testverfahren zur Messung der Realemissionen auf der Straße, mit dem eine rechtssichere Bewertung der Vorschriftenkonformität der Fahrzeuge möglich war.

Erst die Erkenntnisse aus dem VW-Fall und die im Rahmen der Nachprüfungen des KBA identifizierten Anpassungen der Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen an Fahr- und Umweltbedingungen, gaben Anlass, im Vorgriff auf die verbindliche Anwendung der Verordnung (EU) 2016/646 die Hersteller zu verpflichten, dem KBA ab sofort die Emissionsstrategien offenzulegen.

Frage 6:

In Ihrem Untersuchungsbericht vom April heißt es, dass Fahrzeuge der Gruppe I (unbedenklich) teilweise höhere Emissionen haben als Fahrzeuge der Gruppe II. Ab welchem Punkt sprechen Sie bei grenzüberschreitender Emissionserhöhung von einer bewussten Täuschung? Wenn Sie dies nicht beantworten können, welche Kriterien sind dann ausschlaggebend für Ihre Entscheidung?

Antwort 6:

Ziel der Untersuchung war, Fahrzeuge auf unzulässige Abschaltvorrichtungen in Analogie zu den von Volkswagen eingeräumten zu untersuchen.

Frage 7:

Vor kurzem wurde Porsche gestattet, Thermofenster für sein "Macan"-Modell zu nutzen. Gilt diese Entscheidung nun für alle Hersteller? Haben Sie dazu ein Rechtsgutachten eingeholt? Worauf basieren Ihre Ansichten?

Antwort 7:

Die Entscheidung, welche durch das KBA als zuständige Genehmigungsbehörde getroffen wurde, bezieht sich auf den Porsche Macan. Thermofenster finden nur dort statt, wo es der Motorschutz erforderlich macht.

Frage 8:

Warum waren in Ihrem Untersuchungsausschuss keine unabhängigen Mitglieder vertreten (z.B. NGOs)?

Antwort 8:

Mitglieder der Untersuchungskommission sind die Beamten des BMVI, des KBA und Prof. Dr.-Ing. Georg Wachtmeister, Ordinarius des Lehrstuhls für Verbrennungskraftmaschinen an der Technischen Universität München. Die Kommission arbeitet unabhängig.

Frage 9:

In Ihrer schriftlichen Beantwortung von Frage 8 sagen Sie, dass Sie eng mit den NGOs zusammenarbeiten. Warum ignorieren Sie alle Hinweise der DUH? Warum haben Sie sich bei jeder Terminanfrage ihrerseits zu einer Ablehnung entschlossen?

Antwort:

Konkrete Hinweise und Belege zu möglichen unzulässigen Abschaltvorrichtungen hatte die DUH vor Bekanntwerden des VW-Falls nicht vorgelegt. Sobald entsprechende konkrete Hinweise vorlagen, ist das KBA diesen stets nachgegangen und hat eigene Nachprüfungen veranlasst.