Anlage B 45

2. Note

Ref-LA27

Von: [redacted]@kba.de
Gesendet: Donnerstag, 15. Oktober 2015 09:06
An: [redacted]

Cc: [redacted]

Betreff: VW - 2nd Note to the European Type-Approval Authorities
Anlagen: VW - 2 nd Note - KBA to the TAA 14 10 2015.docx

Dear colleagues,

please find attached a 2nd note from KBA (German/English).

Best regards

[redacted]

Kraftfahrt-Bundesamt
Vehicle Technology

Tel: +49 (0)461 316[redacted]
Fax: +49 (0)461 316[redacted]

www.kba.de

Kraftfahrt-Bundesamt

E-Mail

KBA

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg • Germany

European Approval Authorities

Your reference / your letter of:

Our reference:
400-52.V001#17
Contact: [redacted]

Phone: +49 461 316-[redacted]
Fax: +49 461 316-[redacted]
E-Mail: [redacted]@kba.de

Date: 14.10.2015

2. Mitteilung des KBA an die Europäischen Genehmigungsbehörden

Nicht-Konformitäten bei Fahrzeugen des VW Konzerns mit Dieselmotoren (EA 189, 1,2 l, 1,6 l und 2,0 l).

Die Fahrzeuge der VW AG, AUDI AG, AUDI Hungaria Motor KFT, SKODA Auto a.s. und SEAT S.A. mit den folgenden Motorkennbuchstaben in Verbindung mit den entsprechenden Abgasstufen sind betroffen:

Motorkennbuchstaben EA189, **EU5**		
CAG	CFF	CLC
CAH	CFG	CBD
CAY	CFH	
CBA	CFJ	
CBB	CFW	
CBE	CGL	
CDB	CJA	
CDC	CJC	
CEG	CKR	

Motorkennbuchstaben EA189, **EU4**		
CAG	CEG	CMG
CAH	CFW	CWX
CAY	CJA	CFF
CBA	CLC	CFH
CBB	CLJ	
CBD	CLL	
CBE	CLN	
CDB	CME	
CDC	CMF	

Motorkennbuchstaben EA 189, **EU3**		
CAG	CBA	CFF
CAH	CDB	
CAY	CDC	

Die Nicht-Konformität betrifft nach unserer Auffassung die Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne des Artikels 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in den Fahrzeugen mit den oben aufgeführten Motorkennbuchstaben.

Der Hersteller VW AG als Genehmigungsinhaber des KBA hat dem KBA am 07.10.2015 einen Zeitplan und Maßnahmenkatalog vorgelegt, um die Konformität der Fahrzeuge bzw. der Motoren wiederherzustellen. Dieser wurde bereits durch das KBA im Grundsatz genehmigt und die Umsetzung angeordnet.
Dieser Katalog sieht die folgenden Maßnahmen vor:

- 1,2 und 2,0 l Motor → reine Softwareanpassung des Motorsteuergeräts
- 1,6 l Motor → Softwareanpassung des Motorsteuergeräte + Hardwareanpassungen

Die SW Lösung für den 2,0 l Motor soll dem KBA bis zum 21.10.2015 vorgestellt werden. Die technische Machbarkeit für die weiteren betroffenen Motoren (1,6l und 1,2l) sollen dem KBA bis zum 15. und 30.11.2015 vorgestellt werden.

Die Details zu diesen technischen Maßnahmen und Zeitplänen sind noch zu prüfen und werden nach Genehmigung durch das KBA umgehend an die Europäischen Genehmigungsbehörden übermittelt.

Der durch das KBA angeordnete Rückruf soll im Jahre 2016 beginnen.

Gleichzeitig bitte ich die Europäischen Genehmigungsbehörden aufgrund unserer Erkenntnisse, die Genehmigungen für Fahrzeuge bzw. Abgassysteme für die Hersteller AUDI AG, AUDI Hungaria Motor KFT, SKODA Auto a.s. und SEAT S.A. erteilt haben, die notwendigen Maßnahmen gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2007/46/EG einzuleiten.

2nd Note of the Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) to the European Approval Authorities

Non-conformities of vehicles of the VW group with compression ignition engines (EA 189, 1,2 l, 1,6 l and 2,0 l).

The vehicles of VW AG, AUDI AG, AUDI Hungaria Motor KFT, SKODA Auto a.s. and SEAT S.A. with the following engine characters in conjunction with the particular emission stages are affected:

Engine characters EA189, **EU5**		
CAG	CFF	CLC
CAH	CFG	CBD
CAY	CFH	
CBA	CFJ	
CBB	CFW	
CBE	CGL	
CDB	CJA	
CDC	CJC	
CEG	CKR	

Engine characters EA189, **EU4**

CAG	CEG	CMG
CAH	CFW	CWX
CAY	CJA	CFF
CBA	CLC	CFH
CBB	CLJ	
CBD	CLL	
CBE	CLN	
CDB	CME	
CDC	CMF	

Engine characters EA 189, **EU3**		
CAG	CBA	CFF
CAH	CDB	
CAY	CDC	

From our point of view the non-conformity is with regard to the use of a prohibited defeat device according to article 5 of Regulation (EC) No 715/2007 in vehicles with the above mentioned engine characters.

At the 07.10.2015 the approval holder of the KBA, the VW AG, has delivered a time table and a catalogue of technical measures, to bring the vehicles and engines back into conformity.

The basic principle of the catalogue was approved by KBA and the implementation was mandated. This catalogue stipulates the following measures:

- 1,2 and 2,0 l engine → pure adaptation of the software of engine control unit
- 1,6 l engine → adaptation of software of the control unit and hardware of the engine

The new software for the 2,0 l engine shall be presented to KBA until the 21.10.2015. The technical feasibility for the other engines affected (1,6l and 1,2l) shall be presented to KBA until 15. and 30.11.2015.

The details of the technical measures and time schedules are still to be checked and will be communicated immediately to the European Approval Authorities after approval by KBA.

The recall mandated by KBA shall start in 2016.

On the basis of our findings I request the European Approval Authorities which granted approvals for vehicles or exhaust emissions for the manufactures AUDI AG, AUDI Hungaria Motor KFT, SKODA Auto a.s. and SEAT S.A. to initiate the necessary measures according to article 30 of directive 2007/46/EC.

[redacted]

1. Note

Ref-LA27

Von: [redacted]@kba.de
Gesendet: Freitag, 25. September 2015 17:18
An: [redacted]

Betreff: VW - Note to the European Type-Approval Authorities
Anlagen: VW - Note - KBA to the TAA.DOCX

Dear colleagues,

please find attached a note from KBA (German / English).

I wish you all a nice weekend and hope to see you soon in Paris.

Best regards

[redacted]

Best regards

[redacted]

Kraftfahrt-Bundesamt
Vehicle Technology

Tel: +49 (0)461 316[redacted]
Fax: +49 (0)461 316[redacted]

www.kba.de

Kraftfahrt-Bundesamt

E-Mail

KBA

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg • Germany

Your reference / your letter of:

Our reference:
400-52.V001#017
Contact: [redacted]

Phone: 0461 316-[redacted]
Fax: 0461 316-[redacted]
E-Mail:
[redacted]@kba.de

Date: 25.09.2015

European Approval Authorities

Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) an die Europäischen Genehmigungsbehörden

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat die durch die US-EPA aufgedeckten Manipulationen der Abgasemissionen im gesetzlichen Prüfzyklus bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren durch den VW Konzern in den USA zur Kenntnis genommen und am 21.09.2015 eigene Untersuchungen begonnen.

VW hat eingeräumt auch bei den in der EU gesetzlich vorgeschriebenen Abgastests Manipulationen vorgenommen zu haben.

Diese Manipulationen betreffen Euro-5-Fahrzeuge mit Dieselmotoren (EA 189, 1,2 l, 1,6 l und 2,0 l).

Der Hersteller ist bereits vom KBA aufgefordert worden, sowohl einen Maßnahmenkatalog als auch einen genauen Zeitplan zu erarbeiten, um die Konformität der Fahrzeuge wiederherzustellen.

Parallel dazu führt das KBA eigene Untersuchungen durch, ob weitere Fahrzeuge mit Euro 5 Motoren betroffen sind.

Nach Aussage des VW Konzerns sind die Euro-6-Fahrzeuge mit Dieselmotoren (EA 288) der laufenden Produktion nicht von Manipulationen betroffen.

Das KBA wird ab 28.09.2015 mit eigenen Abgasmessungen beginnen und die Euro-6-Fahrzeuge mit Dieselmotoren des VW Konzerns und auch weiterer Hersteller im Hinblick auf Manipulationen bei der gesetzlich geforderten Abgasmessung überprüfen.

Note of the Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) to the European Approval Authorities

The Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) took note about manipulations of the exhaust emissions of vehicles with compression ignition engines of the VW group during the legally required test cycle identified by the US-EPA and started own investigations on Monday 21.09.2015.

VW acknowledged also manipulations in the European Union during the legally required emission type-approval test.

This manipulations affect the Euro 5 vehicles with compression ignition engines (EA 189, 1,2l, 1,6 l und 2,0 l).
The manufacturer is already requested by the KBA to present a detailed package of measures and a time table to bring the vehicles back into conformity.

In parallel the KBA is doing their own investigations to check, if more vehicles with Euro 5 engines are affected.

The Euro 6 vehicles with compression ignition engine (EA 288) which are now in production are not affected by manipulations, according to statement by VW.

At 28.09.2015 the KBA will start with own emission measurements to check if the Euro 6 vehicles with compression ignition engines of VW and further manufacturers are manipulated during the legally required emission tests.

[redacted]

Hinweisblatt

Anlage B 45 – Lfd. Nr. 6, Blatt 16-19

Blatt 16-19 sind nicht vom Klageantrag erfasst. Sie betreffen die Vorbereitung einer Telefonkonferenz mit der US-EPA, ohne Bezug auf Maßnahmen des KBA gegen Volkswagen zu nehmen.

Z. d. A. LA27/7357. 6/2

[redacted] 27.7

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 19:20
An: [redacted]
Cc: [redacted]@state.gov'; [redacted]
Betreff: AW: Volkswagen - defeat device -- Contact with EPA

Dear [redacted]
Yes, I agree. As you already outlined in an earlier email, we should avoid parallel information activities. I'm happy with our agreement how to proceed with specific follow-up questions.
Best regards
[redacted]

Von: [redacted] [mailto[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 18:52
An: [redacted]
Cc: [redacted]@state.gov; [redacted]
Betreff: Fw: Volkswagen - defeat device -- Contact with EPA

Dear [redacted],

Given the telephone call earlier today with EPA's Office of Transportation and Air Quality [redacted], we assume that we also have responded to the attached (separate) information request.

As we discussed, if there are specific follow-up questions, we will do our best to respond via e-mail within the constraints dictated by the ongoing investigation.

Best,
[redacted]

[redacted]
U.S. Environmental Protection Agency (EPA)
Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564.[redacted] Fax: (+1) 202.565.[redacted]
e-mail: [redacted]@epa.gov
http://www2.epa.gov/international-cooperation

From: [redacted]
Sent: Wednesday, September 23, 2015 9:23 AM
To: [redacted]
Cc: [redacted]@kba.de'; [redacted]
Subject: RE: Volkswagen - defeat device

[redacted] and all,

Thank you for your outreach. Please allow me a couple days to confer internally to ensure we have the right group convened for a call.

Best Regards,
[redacted]

[redacted] Mobile Source Enforcement Branch, Air Enforcement Division
National Coordinator for Administrative Litigation, Office of Civil Enforcement
Office of Enforcement and Compliance Assurance
United States Environmental Protection Agency
202-564-[redacted]

From: [redacted] [mailto[redacted]@bmvi.bund.de]
Sent: Wednesday, September 23, 2015 7:34 AM
To: [redacted]
Cc: [redacted]@kba.de'; [redacted]
Subject: WG: Volkswagen - defeat device

Dear [redacted]
Regarding the Volkswagen issue [redacted] provided the information, that you are the responsible contact person at EPA. Together with my colleague [redacted] and colleagues from our type approval agency (KBA) we are very much interested in a phone conference with you. Would it be possible for you to have such a phone conference this Friday (25th).
Thanks in advance.
Best Regards
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 13:21
An: [redacted]
Betreff: WG: Volkswagen - defeat device

Von: [redacted] [mailto[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Montag, 21. September 2015 14:39
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: RE: Volkswagen - defeat device

Hello [redacted]!

I can imagine that this has caused quite the stir in Germany. You can reference the Notice of Violation that we sent to VW: http://www3.epa.gov/otaq/cert/documents/vw-nov-caa-09-18-15.pdf

This should help answer some of your questions. For now you may contact [redacted] here at EPA. ([redacted]@epa.gov, 001-202-564-[redacted])

If you would like to talk this morning, I am available after 3 PM your time.

Best Regards,

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 19:11
An: [redacted]
Cc: [redacted] WASH VERK-1 [redacted] (verk-1 @wash.auswaertiges-amt.de)'; [redacted] @state.gov'; '.WASH WI-2 [redacted]
Betreff: AW: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24 CONFIRMED

Dear [redacted]
Thanks for the kind email and the additional information . I have to thank you for enabling and organizing the phone conference. We consider the phone conference as very useful. The information and explanation given by [redacted] are very important for us to understand the situation. I think with this first exchange of views we set a good basis, and if needed we will continue and proceed as agreed.
Best regards
[redacted]

Von: [redacted] [mailto [redacted] @epa.gov]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 18:28
An: [redacted]
Cc: [redacted] WASH VERK-1 [redacted] (verk-1@wash.auswaertiges-amt.de)'; [redacted] @state.gov; .WASH WI-2 [redacted]
Betreff: Re: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24 CONFIRMED

Dear [redacted],

Thank you for your help in arranging the telephone call earlier today which EPA hopes that you and your colleagues found useful.

[redacted] also has asked me to clarify that it will be important not to rely solely on New European Drive Cycle testing because the vehicles are likely to pass. The dynamometers should be run in many different test conditions beyond the official test They should be tested in different, off-cycle testing modes to determine their "real world emissions".

As discussed, we encourage you and your colleagues to review all of the information available on the EPA website:

http://www3.epa.gov/otaq/cert/violations.htm

If needed, and if possible within the constraints that we discussed, we will do our best to respond to specific follow-up questions via e-mail.

Best,
[redacted]

[redacted]
U.S. Environmental Protection Agency (EPA)

Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564. *Fax: (+1) 202.565.*
e-mail: *@epa.gov*
http://www2.epa.gov/international-cooperation

From:
Sent: Wednesday, September 23, 2015 1:28 PM
To:
Cc: WASH VERK-1 (verk-1@wash.auswaertiges-amt.de)'; @state.gov; .WASH WI-2
Subject: Re: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24 CONFIRMED

, thank you for informing us that will not be available but we appreciate your confirming the call with on **Thursday, September 24th at 11:00 a.m.** Washington time. Can you please provide additional information on position in the Ministry?

We can use the following conference lines:

From Germany (toll free): 08001818637

From the U.S. (toll free) 1-866-299-3188

Conference Code: 2025646419#

I also am copying colleagues at the U.S. Embassy in Berlin so that they are aware of the call and can participate if schedules permit.

Best regards,

U.S. Environmental Protection Agency (EPA)
Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564. *Fax: (+1) 202.565.*
e-mail: *@epa.gov*
http://www2.epa.gov/international-cooperation

From: @bmvi.bund.de>
Sent: Wednesday, September 23, 2015 1:15 PM
To:
Cc: WASH VERK-1 (verk-1@wash.auswaertiges-amt.de)';
Subject: AW: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24

7357.3/2 Ø für USA Akte 24.09.2015

Telefonkonferenz mit US-EPA am 24. September 2015, 2. Sitzung der Untersuchungskommission „Volkswagen"

BMVI-internes Ergebnisprotokoll

Teilnehmer: [redacted] (US-EPA) und Mitarbeiter [redacted] (BMVI), [redacted] KBA)
Deutsche Botschaft USA

Ziel der Telefonkonferenz war ein erster Informationsaustausch auf Fachebene.

[redacted] berichtete über das Schreiben der US-EPA vom 18. September 2015 (Notice of Violation) an die Volkswagen AG, die Audi AG und die Volkswagen Group of America Inc. Den Firmen wird ein Verstoß gegen das Verbot zur Nutzung von Abschalteinrichtungen der Emissionskontrolle. Die verwendete Zykluserkennung führt zu einer Emissionserhöhung bis zum Faktor 40 im Realverkehr. Emissionserhöhungen bei bestimmten VW und Audi Dieselfahrzeugen sind seit 2014 bekannt. Es konnte bisher seitens der Hersteller keine akzeptablen technischen Lösungen zur Verbesserung der Emissionen vorgestellt werden.

[redacted] berichtete über die Einrichtung einer Untersuchungskommission durch Bundesminister [redacted], unmittelbar nach bekanntwerden der Vorwürfe aus den USA. VW hatte die Untersuchungskommission unterrichtet, dass bei weiteren Untersuchungen auch bei den auf dem europäischen Markt befindlichen Dieselfahrzeugen Manipulationen durch fehlerhaftes Verhalten entdeckt wurden. Hier sei laut VW der Fall jedoch etwas anders gelagert als in den USA. Darüber hinaus wurde über Emissions-Nachprüfungen an verschiedenen Euro5 und 6 Dieselfahrzeugen, die vom KBA in Auftrag gegeben werden, informiert.

Zwischen BMVI, KBA und US-EPA wurde vereinbart den Informationsaustausch weiterzuführen. Laut [redacted] kann die US-EPA bis auf weiteres aber keine zusätzlichen Informationen über die veröffentlichten hinaus geben, da es sich um ein laufendes Verfahren handelt.

MDir [redacted] MR [redacted]

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 15:38
An: [redacted]
Cc: [redacted]@kba.de'; [redacted]@kba.de'
Betreff: WG: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24 CONFIRMED

Hallo [redacted]
Planung der Telefonkonferenz mit US-EPA ist abgeschlossen.

Die Übersetzerin wird in ihr Büro kommen. Sie müssten sich mit untenstehender Telefonnummer einwählen und mit dem Konferenzcode anmelden (Abschluss mit #).

[redacted] hat die Einwahldaten und er wird sich dann von Flensburg einwählen.

[redacted] und ich schalten uns von hier aus zu.

Gruß
[redacted]

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 15:09
An: [redacted]
Betreff: Re: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24 CONFIRMED

Thank you for this helpful information, [redacted]

We look forward to speaking with [redacted] and colleagues in a few hours.

Best,
[redacted]

~~~~~~

[redacted]
U.S. Environmental Protection Agency (EPA)
Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564[redacted] Fax: (+1) 202.565[redacted]
e-mail: [redacted]@epa.gov
http://www2.epa.gov/international-cooperation
~~~~~~

From: [redacted]@bmvi.bund.de>
Sent: Thursday, September 24, 2015 8:51 AM
To: [redacted]
Subject: WG: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24 CONFIRMED

Dear [redacted]
Some additional information:
[redacted] is [redacted] Directorate LA2 (Road Traffic and Transport). This directorate is also responsible for the requirements of approval and registration of vehicles, as well as for market surveillance issues.

Please inform me in case you need some more information in advance of the phone call.

Best Regards
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 24. September 2015 12:27
An: [redacted]
Betreff: AW: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24 CONFIRMED

Dear [redacted]
I will send you soon more detailed information about [redacted]. He is my boss and is deeply involved in the work of the task force group, lead by state secretary [redacted]

Currently our plan is, that the following persons will attend from our side to the phone conference:

[redacted] will phone with [redacted]

[redacted] our type approval agency (KBA) will also attend, as well as my colleague [redacted] and myself.

Best Regards
[redacted]

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 19:29
An: [redacted]
Cc: [redacted]; .WASH VERK-1 [redacted]; [redacted] (verk-1@wash.auswaertiges-amt.de)'; [redacted]; [redacted]@state.gov; .WASH WI-2 [redacted]; [redacted]
Betreff: Re: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24 CONFIRMED

[redacted], thank you for informing us that [redacted] will not be available but we appreciate your confirming the call with [redacted] on **Thursday, September 24th at 11:00 a.m.** Washington time. Can you please provide additional information on [redacted] position in the Ministry?

We can use the following conference lines:

From Germany (toll free): 08001818637

From the U.S. (toll free) 1-866-299-3188

Conference Code: 2025646419#

I also am copying colleagues at the U.S. Embassy in Berlin so that they are aware of the call and can participate if schedules permit.

Best regards,
[redacted]

[redacted]
U.S. Environmental Protection Agency (EPA)
Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564[redacted] Fax: (+1) 202.565[redacted]
e-mail: [redacted]@epa.gov
http://www2.epa.gov/international-cooperation

From: [redacted] <[redacted]@bmvi.bund.de>
Sent: Wednesday, September 23, 2015 1:15 PM
To: [redacted]
Cc: [redacted] '.WASH VERK-1 [redacted], [redacted]verk-1@wash.auswaertiges-amt.de)'; [redacted]; [redacted]
Subject: AW: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24

Dear [redacted],

Unfortunately state secretary [redacted] will not be available for a call tomorrow. On behalf of him, [redacted] from the German Ministry for Transport and Digital Infrastructure would like to phone with [redacted] tomorrow, 11:00 a.m. Washington time (as proposed by you). Please provide me with the contact information.

Best Regards
[redacted]

Von: [redacted] <[redacted]@epa.gov>
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 17:31
An: .WASH VERK-1 [redacted]; .WASH WI-2 [redacted]
Cc: [redacted]@state.gov;
Betreff: Re: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24

Dear [redacted],

Due to a recent change in [redacted] schedule, he will no longer be available for a call with [redacted] on Tuesday, September 29th as we originally offered. As I'm sure you can imagine, this issue is putting tremendous pressure on his schedule which is subject to constant changes.

[redacted] is still available for a call tomorrow (Thursday, September 24th) at 11:00 a.m Washington time but I'm afraid that is the only near-term option available at this point.

Please let us know as soon as possible whether it will be possible to arrange the call tomorrow so we can finalize the logistics.

Also FYI, we have received a separate information request on this issue from an expert within the Federal Ministry of Transportation. We are planning to recommend that they coordinate internally so that there is a single channel of communication with EPA to increase efficiency and to avoid confusion and potential misinformation. I will copy you and [redacted] directly on our response and would appreciate your help in facilitating coordination on the German side.

Many thanks...
[redacted]

[redacted]
U.S. Environmental Protection Agency (EPA)
Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564[redacted] Fax: (+1) 202.565[redacted]
e-mail: [redacted]@epa.gov
http://www2.epa.gov/international-cooperation

From: .WASH VERK-1 [redacted] <verk-1@wash.auswaertiges-amt.de>
Sent: Tuesday, September 22, 2015 2:49 PM
To: [redacted]; .WASH WI-2 [redacted]
Cc: [redacted]@state.gov; [redacted]
Subject: AW: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA

Dear [redacted],

thank you very much for the quick response to our request. I have copied in [redacted] to the State Secretary [redacted] who will be in touch with you shortly in order to arrange the phone call.

Best regards
[redacted]

[redacted]
Counselor
Transportation, Digital Infrastructure and Building

EMBASSY OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY /
BOTSCHAFT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
4645 Reservoir Road Washington, DC 20007
Tel: +1 (202) 298[redacted]
Fax: +1 (202) 298[redacted]
E-mail: [redacted]@wash.auswaertiges-amt.de

http://www.germany.info

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Dienstag, 22. September 2015 14:07
An: .WASH WI-2 [redacted]
Cc: .WASH VERK-1 [redacted]@state.gov; [redacted]
Betreff: Re: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA

Dear [redacted],

I have consulted within EPA on this request and can confirm that [redacted] of EPA's Office of Transportation and Air Quality, is available for a telephone call with Secretary of State [redacted] at the following times:

Thursday, September 24, 2015, 11 AM -11:30 AM EDT
2) Tuesday, September 29, 2015, 9 AM – 10 AM EDT

Please let me know if these times will work for [redacted] and I will provide the call-in numbers.

I also am copying colleagues at the U.S. Embassy in Berlin for their information and to invite their participation.

Best,
[redacted]

[redacted]
U.S. Environmental Protection Agency (EPA)
Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564[redacted] Fax: (+1) 202.565[redacted]
e-mail:[redacted]@epa.gov
http://www2.epa.gov/international-cooperation

From: .WASH WI-2 [redacted] <wi-2@wash.auswaertiges-amt.de>
Sent: Tuesday, September 22, 2015 10:24 AM
To: [redacted]
Cc: .WASH VERK-1 [redacted]
Subject: AW: EPA charges against VW

Dear [redacted],

Thanks for helping out on this matter.

The German Ministry for Transportation and Digital Infrastructure has established a task force under the chairmanship of State Secretary [redacted]. The State Secretary would like to speak with the responsible EPA representatives. I am including my transport colleague [redacted] who will be able to give you further information and get you in touch with his German colleagues.

I hope you are able to help us out organizing a call or video conference.

Many thanks,

[redacted]

[redacted]
Energy Policy Advisor

Embassy of the Federal Republic of Germany
4645 Reservoir Road NW
Washington, DC 20007
Tel: +1 (202) 298 [redacted]
Fax: +1 (202) 298 [redacted]
E-mail: wi-2@wash.diplo.de
Our Choices Matter - www.transatlantic-climate-bridge.org

www.Germany.info

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Dienstag, 22. September 2015 08:17
An: .WASH WI-2 [redacted]
Betreff: Re: EPA charges against VW

[redacted], I have shared your questions with relevant EPA experts and I will let you know as soon as I receive their response.

Best,
[redacted]

[redacted]
U.S. Environmental Protection Agency (EPA)
Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564.[redacted] Fax: (+1) 202.565.[redacted]
e-mail [redacted]@epa.gov
http://www2.epa.gov/international-cooperation

From: .WASH WI-2 [redacted] <wi-2@wash.auswaertiges-amt.de>
Sent: Monday, September 21, 2015 1:44 PM
To: [redacted]
Subject: EPA charges against VW

Dear [redacted],

Good seeing you this morning. As briefly discussed, here are our questions regarding the Volkswagen law suit:

1. What is the judicial/legal process that will now follow (and how is the interplay between EPA and DoJ)?

2. Apart from a federal law suit, is there a possibility that Volkswagen will also face further court action by individual states (or even class action litigation)?

3. We understand the clean air act is the basis for EPA's action. Could you provide us with an overview of similar actions against car makers over the last years which were based on violations of the clean air act?

Many thanks for your help in this time sensitive matter.

[redacted]

[redacted]
Energy Policy Advisor

Embassy of the Federal Republic of Germany
4645 Reservoir Road NW
Washington, DC 20007
Tel: +1 (202) 298 [redacted]
Fax: +1 (202) 298
E-mail: wi-2@wash.diplo.de
Our Choices Matter - www.transatlantic-climate-bridge.org

www.Germany.info

INVALID HTML
INVALID HTML

[redacted]

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 18:31
An: [redacted]@kba.de'
Cc: [redacted]@kba.de'; [redacted]

Betreff: VW-Thema

Sehr geehrter [redacted]

[redacted] hat mich gebeten, Ihnen folgende Informationen zu übermitteln:

1) [redacted] wird morgen um 17:00 Uhr ein Telefongespräch mit [redacted] von der US-EPA führen. Er bittet um Ihre Teilnahme an der Telefonkonferenz. Nähere Informationen werden Ihnen morgen übermittelt.

2) [redacted] bittet Sie, von dem heutigen Gespräch bei VW ein Protokoll zu erstellen.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 17:36
An: [redacted]
Betreff: WG: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24

Wichtigkeit: Hoch

Z.w.V.

Mit freundlichem Gruß

[redacted]

Von: [redacted] <[redacted]@epa.gov>
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 17:31
An: .WASH VERK-1 [redacted]; .WASH WI-2 [redacted]
Cc: [redacted]@state.gov; [redacted]
Betreff: Re: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA on September 24

Dear [redacted],

Due to a recent change in [redacted] schedule, he will no longer be available for a call with [redacted] on Tuesday, September 29th as we originally offered. As I'm sure you can imagine, this issue is putting tremendous pressure on his schedule which is subject to constant changes.

[redacted] is still available for a call tomorrow (Thursday, September 24th) at 11:00 a.m Washington time but I'm afraid that is the only near-term option available at this point.

Please let us know as soon as possible whether it will be possible to arrange the call tomorrow so we can finalize the logistics.

Also FYI, we have received a separate information request on this issue from an expert within the Federal Ministry of Transportation. We are planning to recommend that they coordinate internally so that there is a single channel of communication with EPA to increase efficiency and to avoid confusion and potential misinformation. I will copy you and Steffen directly on our response and would appreciate your help in facilitating coordination on the German side.

Many thanks...
[redacted]

~~~~~~

[redacted]
U.S. Environmental Protection Agency (EPA)
Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564[redacted] Fax: (+1) 202.565[redacted]
e-mail: [redacted]@epa.gov
http://www2.epa.gov/international-cooperation
~~~~~~

From: .WASH VERK-1 [redacted] <verk-1@wash.auswaertiges-amt.de>
Sent: Tuesday, September 22, 2015 2:49 PM
To: [redacted]; .WASH WI-2 [redacted]
Cc: [redacted]@state.gov; [redacted]
Subject: AW: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA

Dear [redacted],

thank you very much for the quick response to our request. I have copied in [redacted] to the State Secretary C[redacted] who will be in touch with you shortly in order to arrange the phone call.

Best regards
[redacted]

[redacted]
Counselor
Transportation, Digital Infrastructure and Building

EMBASSY OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY /
BOTSCHAFT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
4645 Reservoir Road Washington, DC 20007
Tel: +1 (202) 298 4[redacted]
Fax: +1 (202) 298 [redacted]
E-mail: [redacted]@wash.auswaertiges-amt.de

http://www.germany.info

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Dienstag, 22. September 2015 14:07
An: .WASH WI-2 [redacted]
Cc: .WASH VERK-1 [redacted]@state.gov; [redacted]
Betreff: Re: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA

Dear [redacted],

I have consulted within EPA on this request and can confirm that [redacted] of EPA's Office of Transportation and Air Quality, is available for a telephone call with Secretary of State [redacted] at the following times:

Thursday, September 24, 2015, 11 AM -11:30 AM EDT
2) Tuesday, September 29, 2015, 9 AM – 10 AM EDT

Please let me know if these times will work for [redacted] and I will provide the call-in numbers.

I also am copying colleagues at the U.S. Embassy in Berlin for their information and to invite their participation.

Best,

[redacted]

[redacted]
U.S. Environmental Protection Agency (EPA)
Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564[redacted] Fax: (+1) 202.565[redacted]
e-mail: [redacted]@epa.gov
http://www2.epa.gov/international-cooperation

From: .WASH WI-2 [redacted] <wi-2@wash.auswaertiges-amt.de>
Sent: Tuesday, September 22, 2015 10:24 AM
To: [redacted]
Cc: .WASH VERK-1 [redacted]
Subject: AW: EPA charges against VW

Dear [redacted],

Thanks for helping out on this matter.

The German Ministry for Transportation and Digital Infrastructure has established a task force under the chairmanship of State Secretary [redacted]. The State Secretary would like to speak with the responsible EPA representatives. I am including my transport colleague [redacted] who will be able to give you further information and get you in touch with his German colleagues.

I hope you are able to help us out organizing a call or video conference.

Many thanks,

[redacted]

[redacted]
Energy Policy Advisor

Embassy of the Federal Republic of Germany
4645 Reservoir Road NW
Washington, DC 20007
Tel: +1 (202) [redacted]
Fax: +1 (202) [redacted]
E-mail: wi-2@wash.diplo.de
Our Choices Matter - www.transatlantic-climate-bridge.org

www.Germany.info

Von: [mailto:[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Dienstag, 22. September 2015 08:17
An: .WASH WI-2 [redacted]
Betreff: Re: EPA charges against VW

[redacted], I have shared your questions with relevant EPA experts and I will let you know as soon as I receive their response.

Best,
[redacted]

[redacted]
U.S. Environmental Protection Agency (EPA)
Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564[redacted] Fax: (+1) 202.565[redacted]
e-mail: [redacted]@epa.gov
http://www2.epa.gov/international-cooperation

From: .WASH WI-2 [redacted] <wi-2@wash.auswaertiges-amt.de>
Sent: Monday, September 21, 2015 1:44 PM
To: [redacted]
Subject: EPA charges against VW

Dear [redacted],

Good seeing you this morning. As briefly discussed, here are our questions regarding the Volkswagen law suit:

1. What is the judicial/legal process that will now follow (and how is the interplay between EPA and DoJ)?
2. Apart from a federal law suit, is there a possibility that Volkswagen will also face further court action by individual states (or even class action litigation)?
3. We understand the clean air act is the basis for EPA's action. Could you provide us with an overview of similar actions against car makers over the last years which were based on violations of the clean air act?

Many thanks for your help in this time sensitive matter.

[redacted]

[redacted]
Energy Policy Advisor

Embassy of the Federal Republic of Germany
4645 Reservoir Road NW
Washington, DC 20007
Tel: +1 (202) 298 [redacted]
Fax: +1 (202) 298 [redacted]
E-mail: wi-2@wash.[redacted].de

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 17:06
An: Ref-LA27; [redacted]
Betreff: WG: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA

Hallo [redacted],

wie soeben besprochen übersende ich Ihnen anliegende Mail.

Viele Grüße
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 12:59
An: [redacted]
Cc: [redacted], .WASH VERK-1 [redacted]
Betreff: WG: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA

Lieber [redacted],

Wie mit Sts [redacted] besprochen, bitte den morgigen Termin mit den Amerikanern wahrnehmen. Es sollte auch [redacted] teilnehmen.

Bitte mit der beigefügten Kollegin [redacted] den Termin abstimmen.

Danke.

Mit freundlichem Gruß

[redacted]

Von: .WASH VERK-1 [redacted] <verk-1@wash.auswaertiges-amt.de>
Gesendet: Dienstag, 22. September 2015 20:50
An: [redacted]; .WASH WI-2 [redacted]
Cc: [redacted]@state.gov; [redacted]
Betreff: AW: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA

Dear [redacted],

thank you very much for the quick response to our request. I have copied in [redacted] to the State Secretary [redacted] who will be in touch with you shortly in order to arrange the phone call.

Best regards
[redacted]

[redacted]
Counselor
Transportation, Digital Infrastructure and Building

EMBASSY OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY /
BOTSCHAFT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
4645 Reservoir Road Washington, DC 20007
Tel: +1 (202) 298
Fax: +1 (202) 298
E-mail: @wash.auswaertiges-amt.de

http://www.germany.info

Von: [mailto: @epa.gov]
Gesendet: Dienstag, 22. September 2015 14:07
An: .WASH WI-2
Cc: .WASH VERK-1 @state.gov;
Betreff: Re: EPA charges against VW -- Telephone Call with EPA

Dear ,

I have consulted within EPA on this request and can confirm that of EPA's Office of Transportation and Air Quality, is available for a telephone call with Secretary of State at the following times:

Thursday, September 24, 2015, 11 AM -11:30 AM EDT
2) Tuesday, September 29, 2015, 9 AM – 10 AM EDT

Please let me know if these times will work for and I will provide the call-in numbers.

I also am copying colleagues at the U.S. Embassy in Berlin for their information and to invite their participation.

Best,

~~~
~~~

Thanks for helping out on this matter.

The German Ministry for Transportation and Digital Infrastructure has established a task force under the chairmanship of State Secretary [redacted]. The State Secretary would like to speak with the responsible EPA representatives. I am including my transport colleague [redacted] who will be able to give you further information and get you in touch with his German colleagues.

I hope you are able to help us out organizing a call or video conference.

Many thanks,

[redacted]

[redacted] Advisor

Embassy of the Federal Republic of Germany
4645 Reservoir Road NW
Washington, DC 20007
Tel: +1 (202) 298 [redacted]
Fax: +1 (202) 298 [redacted]
E-mail: wi-2@wash.diplo.de
Our Choices Matter - www.transatlantic-climate-bridge.org

www.Germany.info

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Dienstag, 22. September 2015 08:17
An: .WASH WI-2 [redacted]
Betreff: Re: EPA charges against VW

[redacted], I have shared your questions with relevant EPA experts and I will let you know as soon as I receive their response.

Best,
[redacted]

[redacted]
U.S. Environmental Protection Agency (EPA)
Office of International & Tribal Affairs
Washington, D.C. 20460

Tel: (+1) 202.564[redacted] Fax: (+1) 202.565[redacted]
e-mail: [redacted]@epa.gov
http://www2.epa.gov/international-cooperation

From: .WASH WI-2 [redacted] <wi-2@wash.auswaertiges-amt.de>
Sent: Monday, September 21, 2015 1:44 PM
To: [redacted]
Subject: EPA charges against VW

Dear [redacted],

Good seeing you this morning. As briefly discussed, here are our questions regarding the Volkswagen law suit:

1. What is the judicial/legal process that will now follow (and how is the interplay between EPA and DoJ)?
2. Apart from a federal law suit, is there a possibility that Volkswagen will also face further court action by individual states (or even class action litigation)?
3. We understand the clean air act is the basis for EPA's action. Could you provide us with an overview of similar actions against car makers over the last years which were based on violations of the clean air act?

Many thanks for your help in this time sensitive matter.

[redacted]

[redacted] Advisor

Embassy of the Federal Republic of Germany
4645 Reservoir Road NW
Washington, DC 20007
Tel: +1 (202) 298 [redacted]
Fax: +1 (202) 298 [redacted]
E-mail: wi-2@wash.diplo.de
Our Choices Matter - www.transatlantic-climate-bridge.org

www.Germany.info

INVALID HTML
INVALID HTML

[redacted]

Von: [redacted] <[redacted]@epa.gov>
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 15:23
An: [redacted]
Cc: [redacted]@kba.de'; [redacted]
Betreff: RE: Volkswagen - defeat device

[redacted] and all,

Thank you for your outreach. Please allow me a couple days to confer internally to ensure we have the right group convened for a call.

Best Regards,
[redacted]

[redacted]
Chief, Mobile Source Enforcement Branch, Air Enforcement Division
National Coordinator for Administrative Litigation, Office of Civil Enforcement
Office of Enforcement and Compliance Assurance
United States Environmental Protection Agency
202-564-[redacted]

From: [redacted] [mailto:[redacted]@bmvi.bund.de]
Sent: Wednesday, September 23, 2015 7:34 AM
To: [redacted]
Cc: [redacted]@kba.de'; [redacted]
Subject: WG: Volkswagen - defeat device

Dear [redacted]
Regarding the Volkswagen issue [redacted] provided the information, that you are the responsible contact person at EPA. Together with my colleague [redacted] and colleagues from our type approval agency (KBA) we are very much interested in a phone conference with you. Would it be possible for you to have such a phone conference this Friday (25th).
Thanks in advance.
Best Regards
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 13:21
An: [redacted]
Betreff: WG: Volkswagen - defeat device

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Montag, 21. September 2015 14:39
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: RE: Volkswagen - defeat device

Hello [redacted]

I can imagine that this has caused quite the stir in Germany. You can reference the Notice of Violation that we sent to VW: http://www3.epa.gov/otaq/cert/documents/vw-nov-caa-09-18-15.pdf

This should help answer some of your questions. For now you may contact [redacted] here at EPA. ([redacted]@epa.gov, 001-202-564-[redacted])

If you would like to talk this morning, I am available after 3 PM your time.

Best Regards,

[redacted]

[redacted] Light-duty Vehicles and Small Engines Center
USEPA/OTAQ/ASD
2000 Traverwood Drive
Ann Arbor MI 48105
Tel: +1-734-214-[redacted]
Mobile: [redacted]
Fax: +1-734-214-[redacted]0
[redacted]@epa.gov

From: [redacted] [mailto[redacted]@bmvi.bund.de]
Sent: Monday, September 21, 2015 4:31 AM
To: [redacted]
Cc: [redacted]
Subject: Volkswagen - defeat device
Importance: High

Dear [redacted],
how are you? You may imagine that the EPA case against Volkswagen regarding use of defeat devices is causing some turbulences here in Germany.

KBA – the German type approval authority – is currently investigating the case. Of course they are in direct contact with Volkswagen, but currently most of our information is still based on press announcements. Therefore I would like to ask you whether US EPA can provide us more information.

If you are not involved can you please provide us the right contact persons for an official request?

Best regards
[redacted]

Federal Ministry of Transport and digital Infrastructure
Division LA27
Automotive Engineering (Environment)

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn, GERMANY

Tel.: +49 (0)228-300-[redacted]
Fax: +49 (0)228-300-807-[redacted]
email:[redacted]@bmvi.bund.de

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 13:34
An: [redacted]@epa.gov'
Cc: [redacted]@epa.gov)'; [redacted]@kba.de'; [redacted]
Betreff: WG: Volkswagen - defeat device

Dear [redacted]
Regarding the Volkswagen issue [redacted] provided the information, that you are the responsible contact person at EPA. Together with my colleague [redacted] and colleagues from our type approval agency (KBA) we are very much interested in a phone conference with you. Would it be possible for you to have such a phone conference this Friday (25th).
Thanks in advance.
Best Regards
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 13:21
An: [redacted]
Betreff: WG: Volkswagen - defeat device

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Montag, 21. September 2015 14:39
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: RE: Volkswagen - defeat device

Hello [redacted]!

I can imagine that this has caused quite the stir in Germany. You can reference the Notice of Violation that we sent to VW: http://www3.epa.gov/otaq/cert/documents/vw-nov-caa-09-18-15.pdf

This should help answer some of your questions. For now you may contact [redacted] here at EPA. ([redacted]@epa.gov, 001-202-564-[redacted])

If you would like to talk this morning, I am available after 3 PM your time.

Best Regards,

[redacted]

[redacted] Light-duty Vehicles and Small Engines Center
USEPA/OTAQ/ASD
2000 Traverwood Drive
Ann Arbor MI 48105
Tel: +1-734-214-[redacted]
Mobile: [redacted]
Fax: +1-734-214-[redacted]

[redacted]@epa.gov

From: [redacted] [mailto:[redacted]@bmvi.bund.de]
Sent: Monday, September 21, 2015 4:31 AM
To: [redacted]
Cc: [redacted]
Subject: Volkswagen - defeat device
Importance: High

Dear [redacted],
how are you? You may imagine that the EPA case against Volkswagen regarding use of defeat devices is causing some turbulences here in Germany.

KBA – the German type approval authority – is currently investigating the case. Of course they are in direct contact with Volkswagen, but currently most of our information is still based on press announcements. Therefore I would like to ask you whether US EPA can provide us more information.

If you are not involved can you please provide us the right contact persons for an official request?

Best regards
[redacted]

Federal Ministry of Transport and digital Infrastructure
Division LA27
Automotive Engineering (Environment)

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn, GERMANY

Tel.: +49 (0)228-300-[redacted]
Fax: +49 (0)228-300-807-[redacted]
email: [redacted]@bmvi.bund.de

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 23. September 2015 13:21
An: [redacted]
Betreff: WG: Volkswagen - defeat device

Von: [redacted] [mailto:[redacted]@epa.gov]
Gesendet: Montag, 21. September 2015 14:39
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: RE: Volkswagen - defeat device

Hello [redacted]

I can imagine that this has caused quite the stir in Germany. You can reference the Notice of Violation that we sent to VW: http://www3.epa.gov/otaq/cert/documents/vw-nov-caa-09-18-15.pdf

This should help answer some of your questions. For now you may contact [redacted] here at EPA. ([redacted]@epa.gov, 001-202-564-[redacted])

If you would like to talk this morning, I am available after 3 PM your time.

Best Regards,

[redacted]

[redacted] - Light-duty Vehicles and Small Engines Center
USEPA/OTAQ/ASD
2000 Traverwood Drive
Ann Arbor MI 48105
Tel: +1-734-214-[redacted]
Mobile: [redacted]
Fax: +1-734-214-[redacted]
[redacted]@epa.gov

From: [redacted] [mailto:[redacted]@bmvi.bund.de]
Sent: Monday, September 21, 2015 4:31 AM
To: [redacted]
Cc: [redacted]
Subject: Volkswagen - defeat device
Importance: High

Dear [redacted]
how are you? You may imagine that the EPA case against Volkswagen regarding use of defeat devices is causing some turbulences here in Germany.

KBA – the German type approval authority – is currently investigating the case. Of course they are in direct contact with Volkswagen, but currently most of our information is still based on press announcements. Therefore I would like to ask you whether US EPA can provide us more information.

If you are not involved can you please provide us the right contact persons for an official request?

Best regards
[redacted]

Federal Ministry of Transport and digital Infrastructure
Division LA27
Automotive Engineering (Environment)

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn, GERMANY

Tel.: +49 (0)228-300-[redacted]
Fax: +49 (0)228-300-807-[redacted]
email: [redacted]@bmvi.bund.de

Hinweisblatt

Anlage B 45 – Lfd. Nr. 6, Blatt 43-48

Unterlage gemäß Anlage B 45 vollständig als öffentlich verfügbar gekennzeichnet

Anlage B 46

Hinweisblatt

Anlage B 46 – Lfd. Nr. 1

Lfd. Nr. 1 ist nicht vom Klageantrag erfasst. Sie enthält Ausführungen zu Messverfahren wie RDE, WLTP, usw., verhält sich aber nicht zu Maßnahmen des KBA gegenüber Volkswagen.

Referat: LA27 Bonn, 27.09.2015
[redacted] Hausruf: [redacted]
Bearbeiter: [redacted] Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

48. Sitzung des Ausschusses für Verkehrund digitale Infrastruktur am 30.09.2015

TOP 2

Thema **Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zum Schutz der Verbraucher – Unzutreffende Angaben beim Spritverbrauch und Schadstoffausstoß von PKW beenden, BT-Drucksache 18/6070**

I. Inhalt/Sachverhalt

- Der Antrag kritisiert die zunehmende Diskrepanz zwischen den im Rahmen der Typgenehmigung ermittelten Werten für die Abgasemissionen von Pkw und den tatsächlich im realen Betrieb auftretenden Emissionen (hier: CO_2/Kraftstoffverbrauch und Stickoxide). Zudem wird auf die Möglichkeit von Manipulationen der Hersteller, u. a. mit Verweis auf die aktuelle Diskussion zur Verwendung von Abschalteinrichtungen durch VW, sowie das behördliche Versäumnis unabhängiger Nachprüfungen verwiesen.
- Der Antrag fordert die Bundesregierung auf, zukünftig unabhängige Nachtests im Rahmen der Typgenehmigung durchzuführen sowie unabhängige Überwachungsprogramme (die so genannte „Feldüberwachung") zu stärken und die Testergebnisse öffentlich zur Verfügung zu stellen. Zudem sollen die bestehenden Testverfahren zur Ermittlung der CO2- und Schadstoffemissionen durch die Einführung des WLTP und von RDE ersetzt bzw. ergänzt werden, um zukünftig realistischere Werte im Rahmen der Typgenehmigung zu ermitteln.

II. Votum

- (Zustimmende) Kenntnisnahme;
nicht vollumfänglich, aber in vielen Aspekten, siehe detaillierte Stellungnahme unter III.

...

III. Position der Bundesregierung/BMVI

- ~~Den Forderungen der Antragsteller kann, auch wenn die Begründungen im Detail nicht umfassend geteilt werden, größtenteils zugestimmt werden.~~ Die Bundesregierung setzt sich für die meisten der Forderungen bereits dezidiert in den EU-Verhandlungen ein. ~~Bzgl. der Punkte 1 bis~~ 3 (unabhängige Nachtests) sind die Forderungen des Antrags umfangreicher, da hier der Bundesregierung (KBA), ~~aus Sicht des Antragstellers, Versäumnisse vorgeworfen werden.~~

- ~~Unabhängige Nachtests einführen~~ (Punkte 1 bis 3):
  Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) kommt als zuständige Typgenehmigungsbehörde sämtlichen Verpflichtungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 („Abgasemissionen von Pkw und leichten Nfz, Euro 5/6") zur Überprüfung der Konformität von Serienfahrzeugen (Conformity of Production und In-Service Conformity) nach.
  Deutschland hat sich darüber hinaus stets in Brüssel dafür eingesetzt, dass die Bedeutung von nationalen Überwachungsprogrammen (die so genannte „Feldüberwachung") in den europäischen Typgenehmigungsvorschriften gestärkt wird, um neben den bereits in den Vorschriften vorgesehenen Überprüfungen der Konformität der Fahrzeuge auch unabhängige Nachtests zu berücksichtigen. Aktuell gehört Deutschland zu den lediglich vier EU-Mitgliedsstaaten, die solche Programme regelmäßig durchführen. Diese wurden in der Vergangenheit vielfach vom Umweltbundesamt durchgeführt, zuletzt unter Federführung des BMVI durch die Bundesanstalt für Straßenwesen unter Mitwirkung des KBA und UBA.

- ~~Bessere Testverfahren einführen (Punkte 4 bis 7):~~

  ~~4) WLTP:~~
  Die Bundesregierung ist eine der treibenden Kräfte zur Entwicklung der Globalen Technischen Regelung WLTP (aktueller Vorsitz bei der UNECE), mit der zukünftig die Repräsentativität der Kraftstoffverbrauchsangaben erhöht werden soll. Deutschland hat sich neben der Verbesserung der Labortests auch stets für eine umfassende Überarbeitung der administrativen Vorschriften, inkl. der zukünftigen Überprüfung der Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge bzgl. der CO2-Angaben der Hersteller, eingesetzt. Ziel ist es, den WLTP zeitnah in die europäischen Typgenehmigungsvorschriften zu überführen, so dass der WLTP ab September 2017 für neue Fahrzeugtypen Anwendung findet.

  ~~5) RDE:~~
  Deutschland setzt sich in den EU-Verhandlungen mit Nachdruck für die schnellstmögliche Ein-

...

führung einer wirksamen Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ein. ~~Die Bundesregierung fordert eine~~ Verabschiedung des 2. RDE-Verordnungspaketes ~~bis Ende 2015, so dass~~ sollen verbindliche RDE-Anforderungen erstmalig ab September 2017 für neue Fahrzeugtypen gelten.

~~c) WLTP-Ergänzungen in der EU~~:

Die Bundesregierung hat sich dafür eingesetzt, dass im WLTP die Messungen im Labor zukünftig bei 23 °C (+- 2°C) durchgeführt werden, statt wie heute flexibel bei 20 – 30 °C. Da diese Temperatur nicht repräsentativ für die realen europäischen Außentemperaturen ist, hat sich Deutschland massiv dafür stark gemacht, dass es in der EU eine zusätzliche Temperaturkorrektur der CO2-Werte geben wird (Referenztemperatur ca. 14 °C).

Nebenverbraucher sind im Rahmen des WLTP-Tests weiterhin ausgeschaltet. Das Gesamtkonzept der EU sieht jedoch vor, dass relevante Nebenverbraucher separat bewertet und deren Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch dem Verbraucher zukünftig separat ausgewiesen werden. Für die Klimaanlage wurde von Seiten der EU-Kommission bereits ein entsprechendes Verfahren entwickelt.

~~d) CO2-Zielwerte~~:

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass die mit der Einführung des WLTP notwendige Anpassung des CO2-Flottenzielwerte in den CO2-Verordnungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, äquivalent, d. h. mit vergleichbarer Strenge, erfolgen.

IV. Beratung in anderen Ausschüssen

- 69. Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz am Mittwoch, 30.09.2015, 9:00 Uhr.

ANLAGE 4

10

Abteilung Landverkehr
Referat LA27

Bonn, 28.09.2015

Hintergrundinformationen zu WLTP, RDE und Nachprüfung

Nicht repräsentative Kraftstoffverbrauchsangaben -neue weltweit harmonisierte Prüfprozedur (WLTP)

Vor dem Hintergrund der Relevanz des Themas „CO_2-Emissionen von Kraftfahrzeugen" im Rahmen der Klimapolitik wird bereits seit Jahren die Diskrepanz zwischen den in der Typgenehmigung ermittelten Werten zu den realen Kraftstoffverbräuchen bzw. CO_2-Emissionen kritisch in der Öffentlichkeit diskutiert. Neben den teils unrealistischen Testbedingungen wird von Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen insbesondere auch die zunehmende Ausnutzung der Flexibilitäten und Schlupflöcher im Typgenehmigungsverfahren durch die Automobilhersteller kritisiert, die in den vergangenen Jahren zu einer Verschärfung dieser Diskrepanz geführt hat.

Die Europäische Kommission (EU-KOM) und die Mitgliedstaaten haben hieraus bereits frühzeitig Handlungsbedarf abgeleitet. Seit 2009 wurde daher auf internationaler Ebene (UNECE) unter aktiver Beteiligung und aktuell unter Vorsitz des BMVI eine weltweit harmonisierte Testprozedur zur Ermittlung der Abgasemissionen leichter Kraftfahrzeuge (WLTP) entwickelt. Damit soll zukünftig u.a. die Realitätsnähe der Kraftstoffverbrauchangaben erhöht werden. Diese Globale Technische Regelung (GTR) beinhaltet einen neuen, dynamischeren Fahrzyklus, der auf realen Fahrstatistiken beruht. Außerdem wurden die zugehörigen Testverfahren und –parameter grundlegend überarbeitet. Die Verabschiedung des WLTP als GTR Nr. 15 erfolgte am 13. März 2014 im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP.29). Aktuell

Eine GTR ist nicht unmittelbar anwendbar, sondern muss zunächst regional umgesetzt werden. Auf europäischer Ebene sind daher u. a. folgende Aktivitäten erforderlich:

- [redacted] BMVI: Übernahme der GTR in die EU-Typgenehmigungsvorschriften (Verordnung (EG) Nr. 715/2007). Ziel ist die Anwendbarkeit des WLTP für neue Fahrzeugtypen ab September 2017.
- [redacted] BMUB: Die in den CO_2-Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 (Pkw) und Nr. 510/2011 (leichte Nutzfahrzeuge) festgelegten Flottenzielwerte sind auf den heutigen Fahrzyklus (NEFZ) und die heutige Testprozedur bezogen. Mit der Einführung des WLTP müssen

die CO_2-Werte für das CO_2-Monitoring äquivalent, d. h. mit vergleichbarer Strenge, angepasst werden. Marktverwerfungen sollen hierbei möglichst vermieden werden. Im Rahmen der Korrelationsarbeiten zwischen NEFZ und WLTP hat Deutschland den Vorschlag der Kommission unterstützt, die Umstellung auf den WLTP im Rahmen der CO2-Verordnungen 2020/21 vorzunehmen.

- [redacted] BMVI/BMUB, BMWi: Erarbeitung eines Konzeptes zur Berücksichtigung von relevanten Nebenverbrauchern im Rahmen der Verbrauchskennzeichnung. Nebenverbraucher, wie z. B. die Klimaanlage sind im Rahmen des WLTP-Tests ausgeschaltet. Die Europäische Kommission hat ein separates Messverfahren entwickelt, um die Effizienz der Klimaanlage zu bewerten, deren Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch soll für den Verbraucher separat ausgewiesen werden.

Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Real Driving Emissions – RDE)
(inkl. Zusammenhang zum Thematik Abschalteinrichtungen)

Die Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO2) werden auch in Deutschland in Gebieten mit hohem Straßenverkehrsanteil sehr häufig überschritten. Die Europäische Kommission (KOM) hat mit Mahnschreiben vom 18.06.2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen der Überschreitung der NO2-Grenzwerte in insgesamt 29 Gebieten eingeleitet. Als ursächlich gelten insbesondere die Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen. Verschiedene europäische Untersuchungen zeigen, dass die Realemissionen, insbesondere von Dieselfahrzeugen, teils deutlich über den Emissionsgrenzwerten der im Labor ermittelten Werte liegen (Faktor 5 über den Grenzwerten und höher). Als Hauptursache gilt, dass die Automobilhersteller ihre Fahrzeuge im Rahmen der Typgenehmigung hinsichtlich der eingeschränkten Labortestbedingungen CO2- und kostenseitig optimieren (Motorabstimmung und reduzierte Abgasnachbehandlung). Es bestandenen aber bisher keine Erkenntnisse, dass das erhöhte Emissionsverhalten unter realen Fahrbedingungen auf unzulässige Abschalteinrichtungen zurück zu führen ist. Auch offizielle Untersuchungen auf EU Ebene kamen nicht zu dieser Schlussfolgerung.

Die zukünftige wirkungsvolle Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gilt aktuell als entscheidende Maßnahme zur zukünftigen Verbesserung der Luftqualitätssituation. Die KOM hat daher 2011 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der ein zusätzliches Prüfverfahren mit portabler Messtechnik (PEMS) entwickelt wird, das zukünftig

im Rahmen der Typgenehmigung die Wirksamkeit von „Euro 6" im Realbetrieb kontrollieren und sicher stellen soll. Mit den zukünftigen RDE-Anforderungen wird zudem eine Verwendung von unzulässigen Abschalteinrichtungen deutlich erschwert werden. Die Einführung wirksamer Prüfverfahren zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) wird seitens der Bundesregierung mit Nachdruck unterstützt.

Die RDE-Anforderungen werden im Komitologieverfahren (Technischer Ausschuss „Kraftfahrzeuge", TCMV) in Brüssel in verschiedenen Verordnungspaketen verabschiedet:

1. PEMS-Messprozedur und Start einer Monitoringphase (verabschiedet am19.05.2015),
2. Konformitätsfaktoren („Grenzwerte") und deren Anwendungsdaten (bis Ende 2015),
3. Erweiterung der Messprozedur um Partikelanzahlkontrolle (in 2016) und
4. spätere Überprüfung bereits in Verkehr befindlicher Fahrzeuge (vsl. 2. Quartal 2016).

Die KOM beabsichtigt für den TCMV am 06.10.2015 einen ersten vollständigen Entwurf für das 2. RDE-Paket vorzulegen. Die Mehrheit der MS spricht sich wie die Bundesregierung deutlich dafür aus, dass eine Verabschiedung des 2. RDE-Paketes bis Ende 2015 erfolgen muss, so dass verbindliche RDE-Anforderungen erstmalig ab September 2017 für neue Fahrzeugtypen gelten. < Text von oben unter Punkt 5) >

Nachprüfungen zur Kontrolle der Konformität von Fahrzeugen

Die EU-Typgenehmigungsvorschrift, hier Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hinsichtlich der Abgasemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, sieht nach Erteilung der Typgenehmigung folgende stichpunktartigen Kontrollen der Konformität der Serienfahrzeuge vor:

- Übereinstimmung der Produktion, Conformity of Production – CoP.
  (Fahrzeuge, die vom Band kommen)
- Überprüfung der Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeugen, In-Service Conformity – ISC.
  (Fahrzeuge, die bereits beim Kunden sind)

Darüber hinaus besteht die freiwillige Möglichkeit der Durchführung so genannter „nationaler Überwachungsprogramme" (umgangssprachlich als „Feldüberwachung" bezeichnet). Diese werden explizit in den aktuellen Abgasvorschriften zu „Euro 6"(Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) bzw. "Euro VI" (schwere Nutzfahrzeuge und Busse) genannt. Es sind

lediglich vier Mitgliedsstaaten bekannt, die solche Programme regelmäßig durchführen bzw. durchgeführt haben (neben DE auch Niederlande, Schweden und das Vereinigte Königreich). In Deutschland wurden in der Vergangenheit solche Programme vom Umweltbundesamt durchgeführt. Das letzte Programm, welches dieses Jahr abgeschlossen wurde, wurde erstmalig im Auftrag von BMVI (51%) und BMUB (49%) von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) unter Beteiligung von KBA und UBA durchgeführt. Hauptbestandteil eines solchen Programmes ist eine unabhängige Durchführung der ISC, d.h. es wird eine Labormessung gemäß den Prüfvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 durchgeführt und die Einhaltung der Grenzwertanforderungen geprüft. Zukünftig sollen diese Programme um RDE-Messungen mit Portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) erweitert werden. Zusätzlich wird der CO2-Wert im Labor gemessen und mit der Herstellerangabe abgeglichen, die aktuellen Typgenehmigungsvorschriften beinhalten jedoch noch keine Rechtsgrundlage, um bei signifikanten ISC-Abweichungen beim Kraftstoffverbrauch Schritte gegen den Hersteller einzuleiten. Dieses wird mit der Einführung des WLTP in die europäischen Typgenehmigungsvorschriften voraussichtlich geändert werden

Anlage B 47

LA27/7057.2/2

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Donnerstag, 15. Oktober 2015 12:28
An: [redacted]@bmwi.bund.de'; [redacted]@bmwi.bund.de'; [redacted]@bmub.bund.de'; [redacted]@bmub.bund.de'
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; Ref-LA23; [redacted]; [redacted]@kba.de'; [redacted]@kba.de'; [redacted]@bmwi.bund.de'; [redacted]@bmwi.bund.de'
Betreff: Abdruck z. K. - Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Anlagen: 2015-10-14 [redacted].pdf; 22[redacted].pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

Im Rahmen Ihrer Beteiligung erhalten Sie anbei den von der BMVI-Hausleitung freigegebenen Antwortbeitrag zur mündlichen Frage von MdB [redacted] zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
[redacted]

****
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat LA 27 (Kraftfahrzeugtechnik - Umweltschutz)
Robert-Schuman-Platz 1
D-53175 Bonn
E-Mail: Ref-LA27@bmvi.bund.de
****

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 15:20
An: Ref-LA27; Ref-LA18
Cc: Ref-K10; Ref-K11; Ref-K12; Ref-L13; [redacted] PSTS[redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] [redacted] StS-[redacted] StS[redacted] Leitungsregistratur; [redacted]-LA; [redacted]-LA2
Betreff: Kopien der Mündlichen Fragen aus der heutigen Fragestunde BT
Anlagen: 1-2 [redacted].pdf; 3-4 [redacted].pdf; 5-6 [redacted].pdf; 7 [redacted].pdf; 8-9 [redacted].pdf

Wichtigkeit: Hoch

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

die an BMVI gestellten Mündlichen Fragen der heutigen Fragestunde sind alle zu Protokoll gegeben worden. Sie erhalten anliegend die Kopien der Antwortschreiben zur Kenntnis.

Reg.: 154.4/4-01

Mit freundlichen Grüßen
für L 14
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
[redacted]
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: (030) 2008-[redacted]
Fax: (030) 2008-[redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvbs.bund.de

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Frau
[redacted] MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

[redacted] MdB
Beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-[redacted]
FAX +49 (0)30 18-300-[redacted]

post[redacted]@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Datum: Berlin, 14.10.2015
Seite 1 von 1

Fragestunde am Mittwoch, den 14.10.2015
- Bundestagsdrucksache 18/6300

Sehr geehrter Frau Kollegin,

als Anlage übersende ich Ihnen die schriftliche Antwort auf Ihre für die obige Fragestunde gestellte Frage Nr. 7.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

PSt [redacted] BMVI

Drucksache 18/6300 Frage Nr. 7

Abg. [redacted]

Antwort

Das Kraftfahrt-Bundesamt wird seine Prüfung zu den angemessenen Reaktionen weiter fortsetzen. Es bezieht hierbei sämtliche rechtlichen Möglichkeiten ein. Hinsichtlich der Möglichkeiten staatlicher Reaktionen gilt die Antwort auf Frage 23 aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „CO2- und Spritverbrauchsangaben von Pkw" auf Bundestagsdrucksache 18/5656.

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 08:50
An: St[redacted]
Cc: Ref-LA27; [redacted]; PSTS-[redacted]; [redacted]
Betreff: Mündliche Fragen 1 - 7 der heutigen Fragestunde im Deutschen Bundestag

Anliegend die Mündlichen Fragen 1 bis 7 zur Kenntnis. Die Fragen sind bereits durch Herrn Minister geändert und frei gegeben. Die Änderungen sind farblich gekennzeichnet. Die Fragen zu diesem Themenkomplex gehen alle zu Protokoll und werden damit schriftlich beantwortet.

Mit freundlichen Grüßen
Für L 14

[redacted]

1-2[redacted].doc 3-4[redacted].doc 5-6[redacted].doc 7[redacted].doc

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat L 14 - Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
[redacted]
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: (030) 2008[redacted]
Fax: (030) 2008[redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

[redacted]

Bündnis 90/Die Grünen

Geboren am [redacted] in [redacted]; [redacted] Highschool Abschluss [redacted] Abitur Albert-Schweitzer-Gymnasium [redacted] Studium der Rechtswissenschaften in [redacted] Referendariat am Landgerichtsbezirk [redacted]

[redacted] Rechtsanwältin am Amtsgericht [redacted] seit [redacted] selbständig in eigener Kanzlei in [redacted]

Mitgliedschaft beim [redacted], Deutscher Juristinnenbund, Deutscher Anwaltverein, 1.Vorsitzende des Anwaltsvereins [redacted], Patin bei [redacted], Sprecherin des Kreisverbandes [redacted] von [redacted]

Kommunale Ebene: Vorstandsmitglied des Kreisverbandes [redacted] seit [redacted]; Landesebene: Mitglied der [redacted] und Internationales seit [redacted]; Bundesebene: Delegierte der [redacted] und Internationales seit [redacted]; Wahlämter: Sprecherin des Kreisverbandes seit [redacted] Direktkandidatin im Wahlkreis [redacted], [redacted] und auf Platz [redacted] der [redacted] Landesliste.

Frage Nr. 7:

Wird das KBA ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen VW einleiten (bitte rechtliche Grundlage benennen), und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

~~Die bisherigen Prüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes haben keinen Sachverhalt ergeben, der einen Bußgeldtatbestand erfüllen würde.~~ Das Kraftfahrt-Bundesamt wird seine Prüfung zu den angemessenen Reaktionen weiter fortsetzen. Es bezieht hierbei sämtliche rechtlichen Möglichkeiten ein. Hinsichtlich der Möglichkeiten staatlicher Reaktionen gilt die Antwort auf Frage 23 aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „CO2- und Spritverbrauchsangaben von Pkw" auf Bundestagsdrucksache 18/5656.

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Montag, 12. Oktober 2015 15:33
An: [redacted]; Ref-L14
Cc: StS[redacted]; [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]
Betreff: AW: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Anlagen: 2015-10-12 Fragestunde BT 14.10.2015 - Frage 22 MdB [redacted] B90-Die Grünen-3-bis LA gezeichnet.pdf; 2015-10-12 Fragestunde BT 14.10.2015 - Frage 22 MdB [redacted] B90-Die Grünen-2Antwort.doc

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Frau [redacted]

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Antwortentwurf zur weiteren Verwendung (PDF- und Word Datei).

Bitte senden Sie uns einen Abdruck der von der Hausleitung gebilligten endgültigen Antwort zu.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:29
An: Ref-LA27
Cc: Ref-K10; Ref-K11; Ref-K12; Ref-L13; [redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] [redacted]; [redacted]; StS-[redacted] StS-[redacted] Leitungsregistratur; [redacted]-LA; [redacted]-LA2
Betreff: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Wichtigkeit: Hoch

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

anliegend erhalten Sie die Anforderung zu o.g. Mündliche Frage der MdB [redacted]. Bitte beachten Sie die **Fristeinhaltung** sowie die Bemerkungen in der Anforderung zu den **benötigten Zusatzinformationen** (Sprechzettel, Pressemitteilungen, aktuelle Medienberichte etc.).

Reg.: 154.4/4-01

Mit freundlichen Grüßen
für L 14
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
[redacted]
Invalidenstraße 44

10115 Berlin
Tel.: (030) 2008-[redacted]
Fax: (030) 2008[redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvbs.bund.de

Bonn, den 12.10.2015

Az.: LA 27/~~7351.2/4-2~~ 7357.2/2

Referat: Referat LA 27

[redacted] MR [redacted]
[redacted] ORR [redacted]

Fax:

Tel.: [redacted]
Tel.: [redacted]

Referat L 14

über

[redacted] LA [redacted] 12/10

[redacted] LA 2 *(gezeichnet [redacted] 12.10.2015)*

vorzulegen mit der Bitte um Zustimmung.

Fragen an die Bundesregierung gemäß Ziffer 13 der Richtlinien für die Fragestunde und für die schriftlichen Einzelfragen;
Mündliche Fragen für die Fragestunde des Deutschen Bundestages am 14.10.2015

- Frage/n des MdB [redacted] (Bündnis 90/Die Grünen)
- Frage/n Nr.: 22

Anlage: Antwortentwurf der Bundesregierung

In der Anlage übersende ich Ihnen den Antwortentwurf zu den o. a. mündlichen Fragen. Der *Antwortentwurf wurde mit den zu beteiligenden Ressorts BMUB und BMWi abgestimmt.*

Referat LA 23 hat mitgezeichnet.

[redacted]

Anlage
zum Schreiben
vom

Antworten
der Bundesregierung

auf die mündlichen Fragen für die Fragestunde des Deutschen Bundestages am 14.10.2015.

MdB [redacted] (Bündnis 90/Die Grünen):

Frage 22: (Beteiligung BMUB, BMWi)

Wird das Kraftfahrt-Bundesamt ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen VW einleiten (bitte rechtliche Grundlage benennen), und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die bisherigen Prüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) haben keinen Sachverhalt ergeben, der einen Bußgeldtatbestand erfüllen würde. Das KBA wird seine Prüfung zu den angemessenen Reaktionen fortsetzen. Es bezieht hierbei sämtliche rechtlichen Möglichkeiten ein. Hinsichtlich der Möglichkeiten staatlicher Reaktionen gilt die Antwort auf Frage 23 der Kleinen Anfrage der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/5656.

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 12. Oktober 2015 10:58
An: Ref-LA27
Betreff: AW: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB

Mitgezeichnet.

Von: Ref-LA27
Gesendet: Montag, 12. Oktober 2015 10:26
An: [redacted]-LA2; [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: WG: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr [redacted]

zur beigefügten Anforderung erhalten Sie den Antwortbeitrag **mit der Bitte um kurzfristige elektronische Mitzeichnung.**

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Montag, 12. Oktober 2015 10:26
An: [redacted]-LA2; [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: WG: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Anlagen: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB; 2015-10-12 Fragestunde BT 14.10.2015 - Frage 22 MdB [redacted] B90-Die Grünen-1Anschreiben.doc; 2015-10-12 Fragestunde BT 14.10.2015 - Frage 22 MdB [redacted] B90-Die Grünen-2Antwort.doc

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr [redacted]

zur beigefügten Anforderung erhalten Sie den Antwortbeitrag mit der Bitte um kurzfristige elektronische Mitzeichnung.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Bonn, den 12.10.2015

Az.: LA 27/~~7351.2/4-2~~ 7357.2/2

Referat: Referat LA 27

Fax:

[redacted] MR [redacted]
[redacted] ORR [redacted]

Tel.: [redacted]
Tel.: [redacted]

1. Schreiben:

Referat L 14

über

[redacted] LA

[redacted] LA 2

vorzulegen mit der Bitte um Zustimmung.

Fragen an die Bundesregierung gemäß Ziffer 13 der Richtlinien für die Fragestunde und für die schriftlichen Einzelfragen;
Mündliche Fragen für die Fragestunde des Deutschen Bundestages am 14.10.2015

- Frage/n des MdB [redacted] (Bündnis 90/Die Grünen)
- *Frage/n Nr.: 22*

Anlage: Antwortentwurf der Bundesregierung

In der Anlage übersende ich Ihnen den Antwortentwurf zu den o. a. mündlichen Fragen. Der Antwortentwurf wurde mit den zu beteiligenden Ressorts BMUB und BMWi abgestimmt.

Referat LA 23 hat mitgezeichnet.

2. Abdruck nach Zeichnung Leitung an LA, LA 2, LA 23, KBA, BMUB, BMWi

LA 23
gezeichnet
12.10.2015

LA 27
gezeichnet
12.10.2015

Anlage
zum Schreiben
vom

Antworten
der Bundesregierung

auf die mündlichen Fragen für die Fragestunde des Deutschen Bundestages am 14.10.2015.

MdB [redacted] (Bündnis 90/Die Grünen):

Frage 22: (Beteiligung BMUB, BMWi)

Wird das Kraftfahrt-Bundesamt ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen VW einleiten (bitte rechtliche Grundlage benennen), und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die bisherigen Prüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) haben keinen Sachverhalt ergeben, der einen Bußgeldtatbestand erfüllen würde. Das KBA wird seine Prüfung zu den angemessenen Reaktionen fortsetzen. Es bezieht hierbei sämtliche rechtlichen Möglichkeiten ein. Hinsichtlich der Möglichkeiten staatlicher Reaktionen gilt die Antwort auf Frage 23 der Kleinen Anfrage der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/5656.

Ref-LA27

Von: [redacted]@bmwi.bund.de
Gesendet: Montag, 12. Oktober 2015 09:59
An: Ref-LA27; [redacted]@bmub.bund.de; [redacted]@bmub.bund.de; [redacted]@bmwi.bund.de
Cc: [redacted]; [redacted]; Ref-LA23; [redacted]@kba.de; [redacted]@kba.de; [redacted]@bmwi.bund.de; [redacted]@bmwi.bund.de
Betreff: AW: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB

Ich zeichne mit.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Referat IVD3 - Fahrzeugindustrie
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Postadresse:
Scharnhorststraße 34-37
10115 Berlin

Dienstsitz:
Hannoversche Straße 28-30
10115 Berlin

Telefon: 030 [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmwi.bund.de

Von: Ref-LA27 [mailto:Ref-LA27@bmvi.bund.de]
Gesendet: Montag, 12. Oktober 2015 07:56
An: '[redacted]@bmub.bund.de'; [redacted]@bmub.bund.de)'; [redacted]@bmub.bund.de)'; [redacted]; Ref-LA23; [redacted]; [redacted]@kba.de'; [redacted]; [redacted]
Betreff: WG: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur beigefügten mündlichen Frage von MdB [redacted] (Bündnis90/Die Grünen) ist die Beteiligung des BMUB und *BMWi gefordert. Insofern erhalten Sie hiermit den Antwortentwurf mit der Bitte um kurzfristige Zustimmung,* **möglichst bis heute 10 Uhr.**

Sollten weitere Referate in Ihrem Haus zuständig oder zu beteiligen sein, bitte ich Sie um entsprechende Weiterleitung innerhalb Ihres Hauses.

Hinweis:
Eventuelle Änderungswünsche senden Sie bitte an den gesamten E-Mail-Verteiler.

Die kurze Fristsetzung bitte ich zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
[redacted]

****
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat LA 27 (Kraftfahrzeugtechnik - Umweltschutz)
Robert-Schuman-Platz 1
D-53175 Bonn
E-Mail: Ref-LA27@bmvi.bund.de
****

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:29
An: Ref-LA27
Cc: Ref-K10; Ref-K11; Ref-K12; Ref-L13; [redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; [redacted]; StS-[redacted]; StS-[redacted]; Leitungsregistratur; [redacted]-LA; [redacted]-LA2
Betreff: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Wichtigkeit: Hoch

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

anliegend erhalten Sie die Anforderung zu o.g. Mündliche Frage der MdB [redacted]. Bitte beachten Sie die **Fristeinhaltung** sowie die Bemerkungen in der Anforderung zu den **benötigten Zusatzinformationen** *(Sprechzettel, Pressemitteilungen, aktuelle Medienberichte etc.).*

Reg.: 154.4/4-01

Mit freundlichen Grüßen
für L 14
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
[redacted]
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: (030) 2008-[redacted]
Fax: (030) 2008[redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvbs.bund.de

Ref-LA27

Von: [redacted] <[redacted]@bmub.bund.de>
Gesendet: Montag, 12. Oktober 2015 09:03
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]; Ref-LA23; [redacted]@kba.de'; [redacted]; [redacted]@bmwi.bund.de'; 'BUERO [redacted]@bmwi.bund.de'; [redacted]@bmwi.bund.de'; 'BUERO-[redacted]@bmwi.bund.de'
Betreff: AW: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

für BMUB mitgezeichnet.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Im Auftrag

[redacted]
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Referat IG I 6 "Technik der Luftreinhaltung und Klimaschutz im Verkehr und bei Brenn- und Treibstoffen, Biokraftstoffe"
Robert-Schuman-Platz 3
53175 Bonn
Phone: +49-(0) 228 305-[redacted]
Fax: +49-(0) 228 305-[redacted]
Email: [redacted]@bmub.bund.de

Save paper - do you need to print this e-mail?

Von: Ref-LA27 [mailto:Ref-LA27@bmvi.bund.de]
Gesendet: Montag, 12. Oktober 2015 07:56
An: IG I 6; [redacted]@bmwi.bund.de'; 'BUERO [redacted]@bmwi.bund.de'
Cc: [redacted]; Ref-LA23; [redacted]@kba.de'; [redacted]; [redacted]@bmwi.bund.de'; 'BUERO-[redacted]@bmwi.bund.de'
Betreff: WG: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur beigefügten mündlichen Frage von MdB [redacted] (Bündnis90/Die Grünen) ist die Beteiligung des BMUB und BMWI gefordert. Insofern erhalten Sie hiermit den Antwortentwurf **mit der Bitte um kurzfristige Zustimmung, möglichst bis heute 10 Uhr.**

Sollten weitere Referate in Ihrem Haus zuständig oder zu beteiligen sein, bitte ich Sie um entsprechende Weiterleitung innerhalb Ihres Hauses.

Hinweis:
Eventuelle Änderungswünsche senden Sie bitte an den gesamten E-Mail-Verteiler.

Die kurze Fristsetzung bitte ich zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
[redacted]

****
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat LA 27 (Kraftfahrzeugtechnik - Umweltschutz)
Robert-Schuman-Platz 1
D-53175 Bonn
E-Mail: Ref-LA27@bmvi.bund.de
****

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:29
An: Ref-LA27
Cc: Ref-K10; Ref-K11; Ref-K12; Ref-L13; [redacted]; PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted]; [redacted]; [redacted]; StS-[redacted] StS-[redacted] Leitungsregistratur; [redacted]-LA; [redacted]-LA2
Betreff: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Wichtigkeit: Hoch

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

anliegend erhalten Sie die Anforderung zu o.g. Mündliche Frage der MdB [redacted] *Bitte beachten Sie die* **Fristeinhaltung** sowie die Bemerkungen in der Anforderung zu den **benötigten Zusatzinformationen** (Sprechzettel, Pressemitteilungen, aktuelle Medienberichte etc.).

Reg.: 154.4/4-01

Mit freundlichen Grüßen
für L 14
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
[redacted]
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: (030) 2008-[redacted]
Fax: (030) 2008[redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvbs.bund.de

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Montag, 12. Oktober 2015 07:56
An: [redacted]@bmub.bund.de' [redacted]@bmub.bund.de)'; [redacted]@bmub.bund.de)'; [redacted]@bmwi.bund.de'; 'BUERO [redacted]@bmwi.bund.de'
Cc: [redacted]; [redacted]; Ref-LA23; [redacted]; [redacted]@kba.de'; [redacted]; [redacted]@bmwi.bund.de'; 'BUERO [redacted]@bmwi.bund.de'
Betreff: WG: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Anlagen: 22 Anforderung LA 27.doc; 22 [redacted].pdf; 2015-10-12 Fragestunde BT 14.10.2015 - Frage 22 MdB [redacted] B90-Die Grünen-2Antwort.doc

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur beigefügten mündlichen Frage von MdB [redacted] (Bündnis90/Die Grünen) ist die Beteiligung des BMUB und BMWI gefordert. Insofern erhalten Sie hiermit den Antwortentwurf **mit der Bitte um kurzfristige Zustimmung, möglichst bis heute 10 Uhr.**

Sollten weitere Referate in Ihrem Haus zuständig oder zu beteiligen sein, bitte ich Sie um entsprechende Weiterleitung innerhalb Ihres Hauses.

Hinweis:
Eventuelle Änderungswünsche senden Sie bitte an den gesamten E-Mail-Verteiler.

Die kurze Fristsetzung bitte ich zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
[redacted]

****
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat LA 27 (Kraftfahrzeugtechnik - Umweltschutz)
Robert-Schuman-Platz 1
D-53175 Bonn
E-Mail: Ref-LA27@bmvi.bund.de
****

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:29
An: Ref-LA27
Cc: Ref-K10; Ref-K11; Ref-K12; Ref-L13; [redacted]; [redacted]; PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] [redacted]; [redacted]; [redacted]; StS-[redacted] StS-[redacted] Leitungsregistratur; [redacted]-LA; [redacted]-LA2
Betreff: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Wichtigkeit: Hoch

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

anliegend erhalten Sie die Anforderung zu o.g. Mündliche Frage der MdB [redacted] Bitte beachten Sie die **Fristeinhaltung** sowie die Bemerkungen in der Anforderung zu den **benötigten Zusatzinformationen** (Sprechzettel, Pressemitteilungen, aktuelle Medienberichte etc.).

Reg.: 154.4/4-01

Mit freundlichen Grüßen
für L 14
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
[redacted]
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: (030) 2008-[redacted]
Fax: (030) 2008 [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvbs.bund.de

Anlage
zum Schreiben
vom

Antworten
der Bundesregierung

auf die mündlichen Fragen für die Fragestunde des Deutschen Bundestages am 14.10.2015.

MdB [redacted] (Bündnis 90/Die Grünen):

Frage 22: (Beteiligung BMUB, BMWi)

Wird das Kraftfahrt-Bundesamt ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen VW einleiten (bitte rechtliche Grundlage benennen), und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die bisherigen Prüfungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) haben keinen Sachverhalt ergeben, der einen Bußgeldtatbestand erfüllen würde. Das KBA wird seine Prüfung zu den angemessenen Reaktionen fortsetzen. Es bezieht hierbei sämtliche rechtlichen Möglichkeiten ein. *Hinsichtlich der Möglichkeiten staatlicher Reaktionen gilt die Antwort auf Frage 23* der Kleinen Anfrage der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/5656.

[redacted]

Von: Ref-LA27
Gesendet: Samstag, 10. Oktober 2015 13:49
An: [redacted]
Cc:
Betreff: AW: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB

Hallo Herr [redacted]

Vielen Dank für den konstruktiven Vorschlag. Wir werden ihn übernehmen und gehen damit in die Ressortabstimmung. Falls KBA doch nicht einverstanden ist und Argumente hat, können wir das später noch ändern.

Eine Frage: Sie referenzieren auf die Drucksachennr. der Anfrage. Ist eine Nennung der Drucksachennr. der Antwort (18/5656) nicht erforderlich ?

Gruß
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Samstag, 10. Oktober 2015 13:30
An: [redacted]@kba.de; Ref-LA27; [redacted]@kba.de; Ref-LA23
Cc: [redacted]
Betreff: AW: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB

Sehr geehrte Kollegen,

ich schlage vor, die Antwort wie aus der Anlage ersichtlich zu fassen. Mit dem Vorschlag des KBA entsteht der falsche Eindruck, es bestünden doch keine Sanktionen. Außerdem sind die Prüfungen noch nicht abgeschlossen und es ist durchaus möglich, dass für bestimmte Betroffene doch Bußgeld- oder Straftatbestände einschlägig sind. Diese Prüfung sollte man nicht jetzt schon verkürzen.

Gruß

[redacted]

Von: [redacted]@kba.de [mailto:[redacted]@kba.de]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 18:23
An: Ref-LA27; [redacted]@kba.de; Ref-LA23; [redacted]
Cc: [redacted]

Betreff: AW: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersende ich Ihnen die Antwort des KBA

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Kraftfahrt-Bundesamt
Abteilung Fahrzeugtechnik

24932 Flensburg

Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]

mailto: [redacted]@KBA.de
Internet: www.kba.de

Von: Ref-LA27 [mailto:Ref-LA27@bmvi.bund.de]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 15:54
An: [redacted] Ref-LA23; [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: *WG: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT -* [redacted] MdB
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Herren,

die beigefügte Word-Datei zu der mündlichen Frage MdB [redacted] erhalten Sie **mit der Bitte um Beitrag und kurzfristige Rückmeldung**, da noch eine Ressortabstimmung innerhalb der Frist durchgeführt werden muss.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:29
An: Ref-LA27
Cc: Ref-K10; Ref-K11; Ref-K12; Ref-L13; [redacted]; PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted]; StS-[redacted] StS-[redacted] Leitungsregistratur; [redacted]-LA; [redacted]-LA2
Betreff: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted]

Anlage
zum Schreiben
vom

Antworten
der Bundesregierung

auf die mündlichen Fragen für die Fragestunde des Deutschen Bundestages am 14.10.2015.

MdB [redacted] (Bündnis 90/Die Grünen):

Frage 22: (Beteiligung BMUB, BMWi)

Wird das Kraftfahrt-Bundesamt ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen VW einleiten (bitte rechtliche Grundlage benennen), und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die bisherigen Prüfungen des KBA haben keinen Sachverhalt ergeben, der einen Bußgeldtatbestand erfüllen würde. Das KBA wird seine Prüfung zu den angemessenen Reaktionen fortsetzen. Es bezieht hierbei sämtliche rechtlichen Möglichkeiten ein. Hinsichtlich der Möglichkeiten staatlicher Reaktionen gilt die Antwort auf Frage 23 der Kleinen Anfrage der Abgeordneten [redacted], weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN– Drucksache ~~18/5542~~ 18/5656.

[redacted]

2 Antwort Nr. 2

Ref-LA27

Von: [redacted]@kba.de
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 18:23
An: Ref-LA27; [redacted]@kba.de; Ref-LA23; [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: AW: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Anlagen: 2015-10-09 Fragestunde BT 14 10 2015 - Frage 22 MdB [redacted] B90-Die Grünen-2Antwort.doc

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersende ich Ihnen die Antwort des KBA.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Kraftfahrt-Bundesamt
Abteilung Fahrzeugtechnik

24932 Flensburg

Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]

mailto: [redacted]@KBA.de
Internet: www.kba.de

Von: Ref-LA27 [mailto:Ref-LA27@bmvi.bund.de]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 15:54
An: [redacted]; Ref-LA23; [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: WG: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte [redacted]

die beigefügte Word-Datei zu der mündlichen Frage MdB [redacted] erhalten Sie **mit der Bitte um Beitrag und kurzfristige Rückmeldung**, da noch eine Ressortabstimmung innerhalb der Frist durchgeführt werden muss.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:29
An: Ref-LA27
Cc: Ref-K10; Ref-K11; Ref-K12; Ref-L13; [redacted]; PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted]; StS-[redacted] StS-[redacted] Leitungsregistratur; [redacted]-LA; [redacted]-LA2
Betreff: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Wichtigkeit: Hoch

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

anliegend erhalten Sie die Anforderung zu o.g. Mündliche Frage der MdB [redacted]. Bitte beachten Sie die **Fristeinhaltung** sowie die Bemerkungen in der Anforderung zu den **benötigten Zusatzinformationen** (Sprechzettel, Pressemitteilungen, aktuelle Medienberichte etc.).

Reg.: 154.4/4-01

Mit freundlichen Grüßen
für L 14
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
[redacted]
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: (030) 2008-[redacted]
Fax: (030) 2008 [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvbs.bund.de

Anlage
zum Schreiben
vom

Antworten
der Bundesregierung

auf die mündlichen Fragen für die Fragestunde des Deutschen Bundestages am 14.10.2015.

MdB [redacted] (Bündnis 90/Die Grünen):

Frage 22: (Beteiligung BMUB, BMWi)

Wird das Kraftfahrt-Bundesamt ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen VW einleiten (bitte rechtliche Grundlage benennen), und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Bitte Beitrag KBA / LA 23

Für diese Fallgestaltung gibt es keine Rechtsgrundlage, auf der das KBA ein Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten kann.

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 15:54
An: [redacted]@kba.de'; [redacted]'; Ref-LA23; [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: WG: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Anlagen: 22 [redacted].pdf; 2015-10-09 Fragestunde BT 14.10.2015 - Frage 22 MdB [redacted] B90-Die Grünen-2Antwort.doc

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte [redacted]

die beigefügte Word-Datei zu der mündlichen Frage MdB [redacted] erhalten Sie **mit der Bitte um Beitrag und kurzfristige Rückmeldung**, da noch eine Ressortabstimmung innerhalb der Frist durchgeführt werden muss.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:29
An: Ref-LA27
Cc: Ref-K10; Ref-K11; Ref-K12; Ref-L13; [redacted]; PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted]; [redacted]; StS-[redacted] StS-[redacted] Leitungsregistratur; [redacted]-LA; [redacted]-LA2
Betreff: EILT SEHR!!! Frist: 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Wichtigkeit: Hoch

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

anliegend erhalten Sie die Anforderung zu o.g. Mündliche Frage der MdB [redacted]. Bitte beachten Sie die **Fristeinhaltung** sowie die Bemerkungen in der Anforderung zu den **benötigten Zusatzinformationen** (Sprechzettel, Pressemitteilungen, aktuelle Medienberichte etc.).

Reg.: 154.4/4-01

Mit freundlichen Grüßen
für L 14
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
[redacted]
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: (030) 2008-[redacted]
Fax: (030) 2008 [redacted]
E-Mail [redacted]@bmvbs.bund.de

Anlage
zum Schreiben
vom

Antworten
der Bundesregierung

auf die mündlichen Fragen für die Fragestunde des Deutschen Bundestages am 14.10.2015.

MdB [redacted] [redacted] (Bündnis 90/Die Grünen):

Frage 22: (Beteiligung BMUB, BMWi)

Wird das Kraftfahrt-Bundesamt ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen VW einleiten (bitte rechtliche Grundlage benennen), und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Bitte Beitrag KBA / LA 23

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:29
An: Ref-LA27
Cc: Ref-K10; Ref-K11; Ref-K12; Ref-L13 [redacted] PSTS- [redacted] PSTS- [redacted] PSTS- [redacted] StS- [redacted] StS- [redacted] Leitungsregistratur; [redacted]-LA; [redacted]-LA2
Betreff: EILT SEHR!!! Frist 12.10.2015, 10:00 Uhr !!! Mündliche Frage Arbeitsnummer 22 Fragestunde BT - [redacted] MdB
Anlagen: 22 Anforderung LA 27.doc; 22 [redacted].pdf

Wichtigkeit: Hoch

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

anliegend erhalten Sie die Anforderung zu o.g. Mündliche Frage der MdB [redacted]. Bitte beachten Sie die **Fristeinhaltung** sowie die Bemerkungen in der Anforderung zu den **benötigten Zusatzinformationen** (Sprechzettel, Pressemitteilungen, aktuelle Medienberichte etc.).

Reg.: 154.4/4-01

Mit freundlichen Grüßen
für L 14
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
[redacted]
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: (030) 2008-[redacted]
Fax: (030) 2008 [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvbs.bund.de

Referat L 14
Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten

09.10.2015
Hausruf: [redacted]

Frage/n in der Fragestunde des Deutschen Bundestages zur

m ü n d l i c h e n Beantwortung am 14. Oktober 2015

Nr (n).: 22

MdB: [redacted] (Bündnis 90/Die Grünen)

Federführung: LA 27
Beteiligung:

Beteiligung anderer Ressorts: BMUB, BMWi

Antwortentwurf bis spätestens: **12.10.2015, 10 Uhr Eingang Ref-L 14**

Hinweis zur Federführung
Sind für die Beantwortung der Frage/n ggf. weitere Organisationseinheiten innerhalb des BMVI zu beteiligen, bitte ich Sie, dies als federführende Organisationseinheit zu veranlassen. Soweit die federführende Zuständigkeit nicht bei Ihnen liegt, bitte ich um Weiterleitung an das zuständige Referat und Mitteilung an das Referat L 14.

Der Antwortentwurf ist unter Angabe der Frage-Nr (n). fristgerecht dem Referat L 14 per E-Mail als Word-Datei, unter Hinweis der Zustimmung der zu beteiligenden Ressorts zuzuleiten. *Die Mitzeichnungen von UAL und AL sind einzuscannen und der Email beizufügen.* Die Versendung in Papierform ist nicht erforderlich. Die Einholung der Mitzeichnung der Hausleitung wird durch das Referat L 14 veranlasst.

Gem. ErgGO zur GGO II sind zusätzliche Informationen für eine umfassende Darstellung des Sachstandes beizufügen (Sprechzettel, *Pressemitteilungen, aktuelle Medienberichte*). *Mögliche Zusatzfragen* sind zu formulieren und mit entsprechendem Antwortbeitrag beizufügen.

Den Vordruck finden Sie im Intranet unter: Service & Aufgaben -> Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten -> Parlamentarische Anfragen.

Bitte die in den Fragen genannten Zeitungsartikel, Presseberichte u.ä. der Antwort per Email beifügen.

für L 14
[redacted]

Bundeskanzleramt

Bundeskanzleramt, 11012 Berlin

Kabinett- und Parlamentsreferat

HAUSANSCHRIFT Willy-Brandt-Straße 1, 10557 Berlin
POSTANSCHRIFT 11012 Berlin

TEL +49 (0)1888 400
FAX +49 (0)1888 400
E-MAIL fragewesen@bk.bund.de

Mündliche Frage

Arbeitsnummer 1:	22
Arbeitsnummer 2:	-
Eingang Bundeskanzleramt:	09.10.2015
Fragestunde am:	14.10.2015
Federführung:	BMVI
Beteiligte Ressorts:	BMWi BMUB

Ich bitte, die Frage in Abstimmung mit dem/den beteiligten Ressort/s zu beantworten (§ 29 Abs. 1 GGO).

[redacted]
Mitglied des Deutschen Bundestages
Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen

[redacted] MdB • Platz der Republik 1 • 11011 Berlin

Berlin
Platz der Republik 1
11011 Berlin
☎ (030) 227-[redacted]
FAX (030) 227-[redacted]
✉ [redacted]@bundestag.de

Wahlkreis
[redacted]
31582 Nienburg
☎ (05021) [redacted]
FAX (05021) [redacted]
✉ [redacted]@wk.bundestag.de

Parlamentssekretariat
Eingang:
09.10.2015 09:19

[redacted]

Berlin, 09.10.2015

Mündliche Frage der Bundestagsabgeordneten [redacted] für die Fragestunde am Mittwoch, den 14.10.2015

22 Wird das Kraftfahrt-Bundesamt ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen VW einleiten (bitte rechtliche Grundlage benennen), und wenn nein, warum nicht?

KBA
LA 23

[redacted]
[redacted] MdB

LA27/7357.2/4

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 21. Oktober 2015 13:05
An: Ref-LA27; Ref-WS21; Ref-WS23
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-WS; [redacted]-G3; [redacted]-LA2; [redacted]-WS2; Ref-L16
Betreff: Drucksacheneingang 18/130
Anlagen: 18130.pdf

Anbei übersende ich Ihnen die Drucksache (Plenarprotokoll) des Bundestages zu Ihrer Information.

für L 14
[redacted]

Sitzung v. 15.10.2015

Rede PStS [redacted] TOP 6

S. 12613 - 12616

Hinweisblatt

Anlage B 47 – Lfd. Nr. 2, Blatt 105-111

Unterlage gemäß Anlage B 47 vollständig als öffentlich verfügbar gekennzeichnet

Stand: 14.10.2015 (18:40)

Sprachregelung

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat heute eine rechtsverbindliche Anordnung zum verpflichtenden Rückruf der Fahrzeuge gegenüber VW erlassen.
Der Bescheid des KBA basiert auf § 25 Absatz 2 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung. Dieser sieht vor, dass das KBA zur Beseitigung aufgetretener Mängel und zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit auch bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge nachträglich Nebenbestimmungen anordnen kann. Von dieser Möglichkeit macht das KBA nunmehr Gebrauch.
Der Bescheid

- kommt im Hinblick auf den Sachverhalt zu dem Ergebnis, dass es sich bei den von VW in bestimmte Diesel-Kfz eingebauten Softwareprogrammen um unzulässige Abschalteinrichtungen nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 715/2007 handelt,
- auferlegt VW, die unzulässige Abschalteinrichtung zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit insbesondere der Emissionen des genehmigten Systems nach der Entfernung dieser zu ergreifen und dies durch entsprechende Nachweise zu belegen,
- auferlegt VW außerdem, den von VW am 07.10.2015 vorgelegten Zeit- und Maßnahmenplan einzuhalten und über den Erfolg der Rückrufaktionen dem KBA regelmäßig zu berichten,
- sieht hinsichtlich der Fristen Folgendes vor:
  Für Fahrzeuge mit 2,0l Aggregat ist bis zum 21.10.2015 eine generelle Lösung für die Mängelbehebung anhand eines Fahrzeugs mit Testsoftware verbindlich aufzuzeigen.
  Für Fahrzeuge mit 1,6l Aggregat ist bis zum 15.11.2015 ist eine generelle Lösung für die Mängelbehebung verbindlich aufzuzeigen.
  Für Fahrzeuge mit 1,2l Aggregat ist bis zum 30.11.2015 eine generelle Lösung für die Mängelbehebung verbindlich aufzuzeigen.
- Die entsprechenden Rückrufaktionen hat VW ab Anfang 2016 zugesagt; deren Einleitung und Fortgang wird vom KBA überwacht werden. Das KBA hat die anderen europäischen Typgenehmigungsbehörden über die angeordneten Maßnahmen unterrichtet.

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 16:58
An: Ref-L14; [redacted] Ref-K12
Cc: [redacted] -LA2
Betreff: AW: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min
Anlagen: WG: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min; 2 Anträge zur Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur u. a. Anforderung liegen die Vorlagen Herrn Sts [redacted] vor (s. Anlagen); diese erhalten Sie hiermit vorab und vorbehaltlich der Zustimmung.

Hinweis für [redacted]
Im Sprechzettel zu VW wurde ein Gesprächspunkt entfernt und die Zahlen zu den KBA-Tests eingefügt bzw. korrigiert (ebenfalls korrigierte Anlage 1 zum Sprechzettel – KBA-Tests). Außerdem wird im VW-Sprechzettel ein Absatz noch aktualisiert – siehe markierte Anmerkung dazu.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 16:08
An: Ref-LA27
Cc: StS-[redacted] -LA; [redacted] -LA2; [redacted] Ref-K12; Ref-K10
Betreff: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Liebe Kollegen,

da Hr. Minister nun zu TOP 6 eine Rede im Deutschen Bundestag hält, bitte ich Sie, nachdem die Anträge zu diesem TOP vorliegen (voraussichtlich erst Dienstagabend/ Mittwochmorgen), um Erstellung eines neuen Sprechzettels.

Da Hr. [redacted] (K 12) auf Grundlage Ihres Sprechzettels die Rede erarbeiten muss, bitte ich dann um schnelle Zusendung.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: [redacted]; Ref-L14; Ref-K10
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; [redacted]; [redacted]; StS-[redacted]; StS-[redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 14:31
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Vorbereitung Min-Rede für BT am 15.10.2015

Sehr geehrter Herr [redacted]

wir haben den Auftrag an L 14 zu liefern und gehen davon aus, dass von dort aus weiter koordiniert wird.

Soeben haben wir erfahren, dass eine neue Sprachregelung des KBA erstellt werden soll; insofern wird unser Sprechzettel zu VW diesbezüglich nochmals überarbeitet.

Mit freundlichen Grüßen
i. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 14:09
An: Ref-LA27
Betreff: AW: Vorbereitung Min-Rede für BT am 15.10.2015

Sehr geehrter Herr [redacted]

besten Dank für die Unterlagen.

Laufen diese auch auf Herrn PSts [redacted] zu, der Herrn MIN eventuell morgen vertreten muss?

Mit den besten Grüßen

[redacted]

Leiter Referat K 12 Reden und Texte
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Tel.: 030 [redacted]
Fax: 030 [redacted]
Mobil: [redacted]
Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 12:35
An: [redacted]; Ref-K12
Cc: [redacted]; [redacted]; [redacted]-LA2; [redacted]-LA; StS-[redacted]
Betreff: Vorbereitung Min-Rede für BT am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr [redacted]

wie gestern telefonisch besprochen, benötigen Sie für die Vorbereitung der Min-Rede Informationen zu folgenden Themen:

1) Sachstand VW
2) Was haben wir schon alles für die Abgasreduzierung gemacht (CO_2 Gesetzgebung, NO_x Grenzwertabsenkung)
3) RDE
4) Endrohrmessung AU

Zum Thema RDE (3) übermittle ich Ihnen den Sprechzettel nebst Anlage, der im Zusammenhang mit der BT-Drucksache 18/6070 und der 48. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 30.09.2015 erstellt wurde. Wir haben derzeit keine Rückmeldung aus dem Geschäftsgang, inwieweit Sprechzettel nebst Anlage von der Hausleitung gebilligt worden sind.

Zu den Themen 1, 2 und 4 befinden sich derzeit neu erstellte Sprechzettel im Geschäftsgang und laufen auf L 14 zu.

Gruß

[redacted]

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 12:35
An: [redacted] Ref-K12
Cc: [redacted] [redacted] [redacted]-LA2; [redacted]-LA; StS-[redacted]
Betreff: Vorbereitung Min-Rede für BT am 15.10.2015
Anlagen: 2015-09-26 - SZ - BT-Vk-Ausschuss 30.09.2015 -Antrag Grüne zu WLTP RDE Nachprüfungen _ Anlage.doc; 2015-09-26 - SZ - BT-Vk-Ausschuss 30.09.2015 -Antrag Grüne zu WLTP RDE Nachprüfungen.doc; 18-6070.pdf

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr [redacted]

wie gestern telefonisch besprochen, benötigen Sie für die Vorbereitung der Min-Rede Informationen zu folgenden Themen:

1) Sachstand VW
2) Was haben wir schon alles für die Abgasreduzierung gemacht (CO_2 Gesetzgebung, NOx Grenzwertabsenkung)
3) RDE
4) Endrohrmessung AU

Zum Thema RDE (3) übermittle ich Ihnen den Sprechzettel nebst Anlage, der im Zusammenhang mit der BT-Drucksache 18/6070 und der 48. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 30.09.2015 erstellt wurde. Wir haben derzeit keine Rückmeldung aus dem Geschäftsgang, inwieweit Sprechzettel nebst Anlage von der Hausleitung gebilligt worden sind.

Zu den Themen 1, 2 und 4 befinden sich derzeit neu erstellte Sprechzettel im Geschäftsgang und laufen auf L 14 zu.

Gruß
[redacted]

Hinweisblatt

Anlage B 47 – Lfd. Nr. 2, Blatt 118-124

Blatt 118-124 sind nicht vom Klageantrag erfasst. Der Sprechzettel und das Hintergrundpapier enthalten lediglich Ausführungen zu Messverfahren wie RDE, WLTP usw., verhalten sich aber nicht zu Maßnahmen des KBA gegenüber Volkswagen.

Referat:	LA27	Bonn, 27.09.2015
[redacted]	MR [redacted]	Hausruf: [redacted]
Bearbeiter:	OR [redacted]	Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

48. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 30.09.2015

TOP **2**

Thema **Antrag der Abgeordneten [redacted], weiterer Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zum Schutz der Verbraucher – Unzutreffende Angaben beim Spritverbrauch und Schadstoffausstoß von PKW beenden,**
BT-Drucksache 18/6070

I. Inhalt/Sachverhalt

- Der Antrag kritisiert die zunehmende Diskrepanz zwischen den im Rahmen der Typgenehmigung ermittelten Werten für die Abgasemissionen von Pkw und den tatsächlich im realen Betrieb auftretenden Emissionen (hier: CO_2/Kraftstoffverbrauch und Stickoxide). Zudem wird auf die Möglichkeit von Manipulationen der Hersteller, u. a. mit Verweis auf die aktuelle Diskussion zur Verwendung von Abschalteinrichtungen durch VW, sowie das behördliche Versäumnis unabhängiger Nachprüfungen verwiesen.
- Der Antrag fordert die Bundesregierung auf, zukünftig unabhängige Nachtests im Rahmen der Typgenehmigung durchzuführen sowie unabhängige Überwachungsprogramme (die so genannte „Feldüberwachung") zu stärken und die Testergebnisse öffentlich zur Verfügung zu stellen. Zudem sollen die bestehenden Testverfahren zur Ermittlung der CO2- und Schadstoffemissionen durch die Einführung des WLTP und von RDE ersetzt bzw. ergänzt werden, um zukünftig *realistischere Werte im Rahmen der Typgenehmigung zu ermitteln.*

II. Votum

- (Zustimmende) Kenntnisnahme;
  nicht vollumfänglich, aber in vielen Aspekten, siehe detaillierte Stellungnahme unter III.

III. Position der Bundesregierung/BMVI

- Den Forderungen der Antragsteller kann, auch wenn die Begründungen im Detail nicht umfassend geteilt werden, größtenteils zugestimmt werden. Die Bundesregierung setzt sich für die meisten der Forderungen bereits dezidiert in den EU-Verhandlungen ein. Bzgl. der Punkte 1 bis 3 (unabhängige Nachtests) sind die Forderungen des Antrags umfangreicher, da hier der Bundesregierung (KBA), aus Sicht des Antragstellers, Versäumnisse vorgeworfen werden.

- Unabhängige Nachtests einführen (Punkte 1 bis 3):
  Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) kommt als zuständige Typgenehmigungsbehörde sämtlichen Verpflichtungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 („Abgasemissionen von Pkw und leichten Nfz, Euro 5/6") zur Überprüfung der Konformität von Serienfahrzeugen (Conformity of Production und In-Service Conformity) nach.
  Deutschland hat sich darüber hinaus stets in Brüssel dafür eingesetzt, dass die Bedeutung von nationalen Überwachungsprogrammen (die so genannte „Feldüberwachung") in den europäischen Typgenehmigungsvorschriften gestärkt wird, um neben den bereits in den Vorschriften vorgesehenen Überprüfungen der Konformität der Fahrzeuge auch unabhängige Nachtests zu berücksichtigen. Aktuell gehört Deutschland zu den lediglich vier EU-Mitgliedsstaaten, die solche Programme regelmäßig durchführen. Diese wurden in der Vergangenheit vielfach vom Umweltbundesamt durchgeführt, zuletzt unter Federführung des BMVI durch die Bundesanstalt für Straßenwesen unter Mitwirkung des KBA und UBA.

- Bessere Testverfahren einführen (Punkte 4 bis 7):
  4) WLTP:
  Die Bundesregierung ist eine der treibenden Kräfte zur Entwicklung der Globalen Technischen Regelung WLTP (aktueller Vorsitz bei der UNECE), mit der zukünftig die Repräsentativität der Kraftstoffverbrauchsangaben erhöht werden soll. Deutschland hat sich neben der Verbesserung der Labortests auch stets für eine umfassende Überarbeitung der administrativen Vorschriften, inkl. der zukünftigen Überprüfung der Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge bzgl. der CO2-Angaben der Hersteller, eingesetzt. Ziel ist es, den WLTP zeitnah in die europäischen Typgenehmigungsvorschriften zu überführen, so dass der WLTP ab September 2017 für neue Fahrzeugtypen Anwendung findet.
  5) RDE:
  Deutschland setzt sich in den EU-Verhandlungen mit Nachdruck für die schnellstmögliche Ein-

...

führung einer wirksamen Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ein. Die Bundesregierung fordert eine Verabschiedung des 2. RDE-Verordnungspaketes bis Ende 2015, so dass verbindliche RDE-Anforderungen erstmalig ab September 2017 für neue Fahrzeugtypen gelten.

6) WLTP-Ergänzungen in der EU:

Die Bundesregierung hat sich dafür eingesetzt, dass im WLTP die Messungen im Labor zukünftig bei 23 °C (+- 2°C) durchgeführt werden, statt wie heute flexibel bei 20 – 30 °C. Da diese Temperatur nicht repräsentativ für die realen europäischen Außentemperaturen ist, hat sich Deutschland massiv dafür stark gemacht, dass es in der EU eine zusätzliche Temperaturkorrektur der CO2-Werte geben wird (Referenztemperatur ca. 14 °C).

Nebenverbraucher sind im Rahmen des WLTP-Tests weiterhin ausgeschaltet. Das Gesamtkonzept der EU sieht jedoch vor, dass relevante Nebenverbraucher separat bewertet und deren Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch dem Verbraucher zukünftig separat ausgewiesen werden. Für die Klimaanlage wurde von Seiten der EU-Kommission bereits ein entsprechendes Verfahren entwickelt.

7) CO2-Zielwerte:

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass die mit der Einführung des WLTP notwendige Anpassung des CO2-Flottenzielwerte in den CO2-Verordnungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, äquivalent, d. h. mit vergleichbarer Strenge, erfolgen.

IV. Beratung in anderen Ausschüssen

- 69. Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz am Mittwoch, 30.09.2015, 9:00 Uhr.

ANLAGE

Abteilung Landverkehr
Referat LA27

Bonn, 28.09.2015

Hintergrundinformationen

Nicht repräsentative Kraftstoffverbrauchsangaben -neue weltweit harmonisierte Prüfprozedur (WLTP)

Vor dem Hintergrund der Relevanz des Themas „CO_2-Emissionen von Kraftfahrzeugen" im Rahmen der Klimapolitik wird bereits seit Jahren die Diskrepanz zwischen den in der Typgenehmigung ermittelten Werten zu den realen Kraftstoffverbräuchen bzw. CO_2-Emissionen kritisch in der Öffentlichkeit diskutiert. Neben den teils unrealistischen Testbedingungen wird von Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen insbesondere auch die zunehmende Ausnutzung der Flexibilitäten und Schlupflöcher im Typgenehmigungsverfahren durch die Automobilhersteller kritisiert, die in den vergangenen Jahren zu einer Verschärfung dieser Diskrepanz geführt hat.

Die Europäische Kommission (EU-KOM) und die Mitgliedstaaten haben hieraus bereits frühzeitig Handlungsbedarf abgeleitet. Seit 2009 wurde daher auf internationaler Ebene (UNECE) unter aktiver Beteiligung und aktuell unter Vorsitz des BMVI eine weltweit harmonisierte Testprozedur zur Ermittlung der Abgasemissionen leichter Kraftfahrzeuge (WLTP) entwickelt. Damit soll zukünftig u.a. die Realitätsnähe der Kraftstoffverbrauchangaben erhöht werden. Diese Globale Technische Regelung (GTR) beinhaltet einen neuen, dynamischeren Fahrzyklus, der auf realen Fahrstatistiken beruht. Außerdem wurden die zugehörigen Testverfahren und –parameter grundlegend überarbeitet. Die Verabschiedung des WLTP als GTR Nr. 15 erfolgte am 13. März 2014 im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP.29). Aktuell

Eine GTR ist nicht unmittelbar anwendbar, sondern muss zunächst regional umgesetzt werden. Auf europäischer Ebene sind daher u. a. folgende Aktivitäten erforderlich:

- FF BMVI: Übernahme der GTR in die EU-Typgenehmigungsvorschriften (Verordnung (EG) Nr. 715/2007). Ziel ist die Anwendbarkeit des WLTP für neue Fahrzeugtypen ab September 2017.
- FF BMUB: Die in den CO_2-Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 (Pkw) und Nr. 510/2011 (leichte Nutzfahrzeuge) festgelegten Flottenzielwerte sind auf den heutigen Fahrzyklus (NEFZ) und die heutige Testprozedur bezogen. Mit der Einführung des WLTP müssen

ANLAGE

die CO_2-Werte für das CO_2-Monitoring äquivalent, d. h. mit vergleichbarer Strenge, angepasst werden. Marktverwerfungen sollen hierbei möglichst vermieden werden. Im Rahmen der Korrelationsarbeiten zwischen NEFZ und WLTP hat Deutschland den Vorschlag der Kommission unterstützt, die Umstellung auf den WLTP im Rahmen der CO2-Verordnungen 2020/21 vorzunehmen.

- FF BMVI/BMUB, BMWi: Erarbeitung eines Konzeptes zur Berücksichtigung von relevanten Nebenverbrauchern im Rahmen der Verbrauchskennzeichnung. Nebenverbraucher, wie z. B. die Klimaanlage sind im Rahmen des WLTP-Tests ausgeschaltet. Die Europäische Kommission hat ein separates Messverfahren entwickelt, um die Effizienz der Klimaanlage zu bewerten, deren Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch soll für den Verbraucher separat ausgewiesen werden.

Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Real Driving Emissions – RDE)
(inkl. Zusammenhang zum Thematik Abschalteinrichtungen)

Die Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO2) werden auch in Deutschland in Gebieten mit hohem Straßenverkehrsanteil sehr häufig überschritten. Die Europäische Kommission (KOM) hat mit Mahnschreiben vom 18.06.2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen der Überschreitung der NO2-Grenzwerte in insgesamt 29 Gebieten eingeleitet. Als ursächlich gelten insbesondere die Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen. Verschiedene europäische Untersuchungen zeigen, dass die Realemissionen, insbesondere von Dieselfahrzeugen, teils deutlich über den Emissionsgrenzwerten der im Labor ermittelten Werte liegen (Faktor 5 über den Grenzwerten und höher). Als Hauptursache gilt, dass die Automobilhersteller ihre Fahrzeuge im Rahmen der Typgenehmigung hinsichtlich der eingeschränkten Labortestbedingungen CO2- und kostenseitig optimieren (Motorabstimmung und reduzierte Abgasnachbehandlung). Es bestandenen aber bisher keine Erkenntnisse, dass das erhöhte Emissionsverhalten unter realen Fahrbedingungen auf unzulässige Abschalteinrichtungen zurück zu führen ist. Auch offizielle Untersuchungen auf EU Ebene kamen nicht zu dieser Schlussfolgerung.

Die zukünftige wirkungsvolle Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gilt aktuell als entscheidende Maßnahme zur zukünftigen Verbesserung der Luftqualitätssituation. Die KOM hat daher 2011 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der ein zusätzliches Prüfverfahren mit portabler Messtechnik (PEMS) entwickelt wird, das zukünftig

ANLAGE

im Rahmen der Typgenehmigung die Wirksamkeit von „Euro 6" im Realbetrieb kontrollieren und sicher stellen soll. Mit den zukünftigen RDE-Anforderungen wird zudem eine Verwendung von unzulässigen Abschalteinrichtungen deutlich erschwert werden. Die Einführung wirksamer Prüfverfahren zur Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE) wird seitens der Bundesregierung mit Nachdruck unterstützt.

Die RDE-Anforderungen werden im Komitologieverfahren (Technischer Ausschuss „Kraftfahrzeuge", TCMV) in Brüssel in verschiedenen Verordnungspaketen verabschiedet:

1. PEMS-Messprozedur und Start einer Monitoringphase (verabschiedet am19.05.2015),
2. Konformitätsfaktoren („Grenzwerte") und deren Anwendungsdaten (bis Ende 2015),
3. Erweiterung der Messprozedur um Partikelanzahlkontrolle (in 2016) und
4. spätere Überprüfung bereits in Verkehr befindlicher Fahrzeuge (vsl. 2. Quartal 2016).

Die KOM beabsichtigt für den TCMV am 06.10.2015 einen ersten vollständigen Entwurf für das 2. RDE-Paket vorzulegen. Die Mehrheit der MS spricht sich wie die Bundesregierung deutlich dafür aus, dass eine Verabschiedung des 2. RDE-Paketes bis Ende 2015 erfolgen muss, so dass verbindliche RDE-Anforderungen erstmalig ab September 2017 für neue Fahrzeugtypen gelten.

Nachprüfungen zur Kontrolle der Konformität von Fahrzeugen

Die EU-Typgenehmigungsvorschrift, hier Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hinsichtlich der Abgasemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, sieht nach Erteilung der Typgenehmigung folgende stichpunktartigen Kontrollen der Konformität der Serienfahrzeuge vor:

- Übereinstimmung der Produktion, Conformity of Production – CoP.
  (Fahrzeuge, die vom Band kommen)
- Überprüfung der Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeugen, In-Service Conformity – ISC.
  (Fahrzeuge, die bereits beim Kunden sind)

Darüber hinaus besteht die freiwillige Möglichkeit der Durchführung so genannter „nationaler Überwachungsprogramme" (umgangssprachlich als „Feldüberwachung" bezeichnet). Diese werden explizit in den aktuellen Abgasvorschriften zu „Euro 6"(Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) bzw. "Euro VI" (schwere Nutzfahrzeuge und Busse) genannt. Es sind

lediglich vier Mitgliedsstaaten bekannt, die solche Programme regelmäßig durchführen bzw. durchgeführt haben (neben DE auch Niederlande, Schweden und das Vereinigte Königreich). In Deutschland wurden in der Vergangenheit solche Programme vom Umweltbundesamt durchgeführt. Das letzte Programm, welches dieses Jahr abgeschlossen wurde, wurde erstmalig im Auftrag von BMVI (51%) und BMUB (49%) von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) unter Beteiligung von KBA und UBA durchgeführt. Hauptbestandteil eines solchen Programmes ist eine unabhängige Durchführung der ISC, d.h. es wird eine Labormessung gemäß den Prüfvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 durchgeführt und die Einhaltung der Grenzwertanforderungen geprüft. Zukünftig sollen diese Programme um RDE-Messungen mit Portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) erweitert werden. Zusätzlich wird der CO2-Wert im Labor gemessen und mit der Herstellerangabe abgeglichen, die aktuellen Typgenehmigungsvorschriften beinhalten jedoch noch keine Rechtsgrundlage, um bei signifikanten ISC-Abweichungen beim Kraftstoffverbrauch Schritte gegen den Hersteller einzuleiten. Dieses wird mit der Einführung des WLTP in die europäischen Typgenehmigungsvorschriften voraussichtlich geändert werden

Deutscher Bundestag **Drucksache 18/6070**

18. Wahlperiode 23.09.2015

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten [redacted]

und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zum Schutz der Verbraucher – Unzutreffende Angaben beim Spritverbrauch und Schadstoffausstoß von PKW beenden

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Autohersteller sind verpflichtet, die Emissionen ihrer Fahrzeuge deutlich zu vermindern. Die Bundesregierung hat sich in ihrem Aktionsprogramm Klimaschutz dem Ziel verpflichtet, bis zum Jahr 2020 mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgase zu emittieren als im Jahr 1990. Während andere Sektoren deutliche Verminderungsfortschritte vorweisen können, sind die Emissionen im Verkehrsbereich weitgehend konstant auf hohem Niveau geblieben. Nach Angaben des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) ist die Luft in verkehrsreichen Ballungsräumen weiter stark mit Stickstoffdioxid belastet. Aufgrund der Gesundheitsrisiken durch Stickoxide ergibt sich dringender Handlungsbedarf für die Luftqualität in Städten. Zwei Drittel der NO2-Belastungen in Umweltzonen gehen auf den Verkehr und hier im besonderen Maße auf Dieselmotoren zurück.

Verbrauchs- und Abgasmessungen bei Pkw sind manipulationsanfällig und geben den Verbraucherinnen und Verbrauchern keine glaubhafte Auskunft über ihre Autos. Zahlreiche Nachprüfungen weisen darauf hin, dass die Emissionsbeschränkungen für neue Pkw durch EU-Verordnungen keine Wirksamkeit entfalten und Autos lediglich auf dem Papier emissionsärmer geworden sind - und nicht auf der Straße. Der jüngste Skandal um Volkswagen zeigt, dass Autohersteller sogar Software einsetzen, die erkennen kann, wann sich Autos im Testmodus befinden, um den Schadstoffausstoß dann zeitweise gezielt zu senken.

Der tatsächliche Kraftstoffverbrauch neuer Pkw-Modelle weicht de facto immer stärker vom amtlichen Normverbrauch gemäß offiziellem Verbrauchszyklus (NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus) und dementsprechenden Herstellerangaben ab. Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) soll der CO_2-Ausstoß der Neuwagenflotte zwischen den Jahren 2009 und 2013 von 154

auf 136 g CO_2/km zurückgegangen sein (von ca. 6 Litern auf ca. 5,5 Liter pro 100 km). Der International Council on Clean Transportation (ICCT) hat jedoch ermittelt, dass sich die Differenz zwischen Herstellerangaben und tatsächlichem Verbrauch in den Jahren 2009 bis 2013 von 19 auf 38 Prozent verdoppelt hat. Auf Grundlage realer Verbrauchsdaten hat die Deutsche Umwelthilfe (DUH) entsprechende Berechnungen vorgelegt, nach denen der tatsächliche CO_2-Ausstoß zwischen den Jahren 2009 und 2013 nicht gesunken sondern dagegen leicht von 184 auf 188 g CO_2/km angestiegen ist (entspricht etwa 7,5 Litern pro 100 km). Zu ähnlichen Ergebnissen sind der ADAC Eco Test (vgl. Kölner Stadtanzeiger, 19. Mai 2013) und die Zeitschrift „Auto Bild" gelangt (vgl. www.autobild.de/artikel/spritverbrauch-herstellerangabe-gegentestverbrauch-1129421.html).

Da CO_2-Ausstoß und Spritverbrauch zusammenhängen, bedeuten höhere Emissionen auch gleichzeitig mehr Kraftstoffverbrauch. Verbraucherinnen und Verbraucher treffen ihre Kaufentscheidung auch aufgrund der Effizienzangaben der Hersteller. Durch intransparente und unzutreffende Angaben werden die Verbraucherinnen und Verbraucher immer stärker getäuscht und müssen beim Tanken deutlich mehr zahlen, als sie erwartet haben.

Die wachsende Kluft zwischen Herstellerangaben und tatsächlichen Verbrauchswerten hängt zum einen mit den ungenauen Testbedingungen des Prüfzyklus NEFZ zusammen. Dort ist festgelegt, wie die Verbrauchs- bzw. CO_2-Angaben für Pkw im Labor auf dem Rollenprüfstand gemessen werden. Das derzeit praktizierte Verfahren im Labor lässt zahlreiche Schlupflöcher zu (u.a. verlangsamtes Beschleunigen, Einsatz von Leichtlaufreifen und hochwertigen Motorölen, automatisches Abschalten von Aggregaten). Nur wenn diese konsequent unterbunden sind, werden Käuferinnen und Käufer wieder über eine verlässliche Information bei der Wahl ihres Autos verfügen.

Zum anderen führt die bisherige Weigerung der Bundesregierung zur Durchführung von Nachprüfungen dazu, dass die Hersteller ungenaue und fehlende Detailvorgaben des EU-Testverfahrens ausnutzen können. So werden bestimmte relevante Werte wie zum Beispiel die Ergebnisse der Fahrwiderstandsmessung von den Herstellern selbst ermittelt und dann von den nationalen Testbehörden teilweise direkt übernommen. In Deutschland müssen diese Werte - anders als in den USA - bislang nicht veröffentlicht werden. Eine kritische Kontrolle dieser Daten durch die Öffentlichkeit ist in Deutschland daher nicht möglich.

Auch der Schadstoffausstoß liegt bei Pkw oft um ein vielfaches höher als nach offiziellen Angaben. Dem VW-Konzern drohen in den USA Strafen in Milliardenhöhe, weil VW mit Hilfe einer Spezialsoftware die Messung des Schadstoffausstoßes von Dieselfahrzeugen manipuliert hat. Die Software hat bei verschiedenen Dieselmodellen dafür gesorgt, dass die Emissionen im Testbetrieb stark vermindert wurden, um den strengen Vorschriften des Clean Air Act zu genügen. Im Normalbetrieb waren die Stickstoffoxid-Emissionen dieser Autos laut Environment Protection Agency (EPA) dagegen um das 10- bis 40fache höher. Studien aus den Niederlanden, Norwegen und Deutschland gehen bei Stickoxiden aus Dieselfahrzeugen von Überschreitungen vom sieben bis fünfzehnfachen der europäischen Grenzwerte aus. Die Betrugsvorwürfe gegen den Volkswagenkonzern haben gezeigt, dass Manipulationen bei Umwelt- und Gesundheitsschutz einen erheblichen Vertrauensverlust und einen Kursabsturz der Unternehmensaktie zur Folge haben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

Unabhängige Nachtests einführen

1.) das Kraftfahrtbundesamtes (KBA) zu beauftragen, wie in den Directiven (EG) Nr. 715/2007 und 692/2008 vorgeschrieben unabhängige stichprobenartige Nachtests für Abgase und CO_2-Emission regelmäßig durchzuführen;

2.) die Abgas-Feldüberwachung des Umweltbundesamtes (UBA) zu stärken und zwar inklusive der Erhebung der CO_2-Emissionen; zusätzlich zur Überprüfung der Fahrzeuge im Labor dafür auch Straßentests durchführen zu lassen; die Behörden zu verpflichten, die Ergebnisse aller oben genannten Tests mit Nennung des Fahrzeugherstellers, des Modells und der Motorisierung auf ihren Internetseiten zu veröffentlichen;

3.) das KBA anzuweisen, die von den Herstellern übermittelten Werte stichprobenartig zu prüfen, sie zu veröffentlichen und die Testergebnisse Verbraucherschutzorganisationen zur Verfügung zu stellen, damit diese die Ergebnisse kontrollieren und bewerten können;

Bessere Testverfahren einführen

4.) sich gegenüber den anderen EU-Mitgliedstaaten und der EU-Kommission dafür einzusetzen, den realistischeren weltweiten Verbrauchszyklus "Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure" (WLTP) im Jahr 2017 einzuführen;

5.) sich gegenüber den anderen EU-Mitgliedstaaten und der EU-Kommission dafür einzusetzen, die Einführung verbindlicher Straßentests (RDE – „Real Driving Emissions") für Schadstoffe so auszugestalten, dass daraus ein merklicher Beitrag zur Luftreinhaltung in Städten erwächst;

6.) sich gegenüber den anderen EU-Mitgliedstaaten und der EU-Kommission dafür einzusetzen, dass zusätzlich zum WLTP weitere Rahmenbedingungen für die Testverfahren unmissverständlich festgelegt werden (z.B. eine EU-weit vorgeschriebene Testtemperatur und die Berücksichtigung der Klimaanlage im Testverfahren).

7.) sich gegenüber den anderen EU-Mitgliedstaaten und der EU-Kommission dafür einzusetzen, dass bei der für die CO_2-Grenzwerte notwendigen Umrechnung der Ergebnisse des alten Testzyklus (NEFZ) in den neuen Testzyklus Schlupflöcher geschlossen werden und auch in Zukunft geschlossen bleiben.

Berlin, den 22. September 2015

[redacted] **und Fraktion**

Begründung

1.) Laut der Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der grünen Bundestagsfraktion (Drucksache 18/5656) wurden seitens des KBA bislang keine Nachprüfungen durchgeführt, obwohl diese

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

vorgeschrieben sind. Der Skandal um VW hat gezeigt, dass Nachtests notwendig sind, um die Manipulation von Abgaswerten auszuschließen und realistische Messergebnisse zu ermitteln. Nachprüfungen können im Rahmen der ohnehin stattfindenden Überprüfungen der Konformität der in Betrieb befindlicher Fahrzeuge (In Service Conformity - ISC) geschehen.

2.) Das UBA hat im Rahmen einer Feldüberwachung den Kraftstoffverbrauch verschiedener Fahrzeugtypen im Labor überprüft. Da auch beim neuen WLTP-Verfahren Manipulationen nicht ausgeschlossen werden können, sind weitere Nachmessungen für Abgase und CO_2 notwendig, und zwar auch auf der Straße.

3.) Bestimmte technische Werte wie z.B. Ausrollwerte zur Festlegung des Fahrwiderstands können vom Hersteller ermittelt werden. Hierbei wird bei einem Ausrolltest auf dem Testgelände ermittelt, wie weit das Fahrzeug – abhängig von Roll- und Luftwiderstand – ausrollt. Diese Ergebnisse sind entscheidend für das Endergebnis und werden bislang teilweise von den Behörden direkt übernommen. Durch ungenaue und fehlende Detailvorgaben haben die Hersteller die Möglichkeit, diesen Wert so zu beeinflussen, dass am Ende für die Fahrzeuge niedrige Verbrauchswerte herauskommen. In den USA werden diese Werte veröffentlicht.

4.) Der ADAC testet zusätzlich zu den EU-Messverfahren in praxisnahen Fahrzyklen. Verbraucherschutzorganisationen und Umweltverbände können bei der fachlichen Bewertung der von den Behörden ermittelten Ergebnisse eine wichtige Rolle spielen. Bislang behält sich die Bundesregierung laut Drucksache 18/5656 vor, für Anfragen nach diesen Daten auf Basis des Umweltinformationsgesetzes (UIG) eine Gebühr zu berechnen.

5.) Das neue Testverfahren WLTP muss so schnell wie möglich eingeführt werden, um den veralteten und unzureichenden NEFZ und dessen unzureichenden Testbedingungen zu ersetzen. Jede Verzögerung führt dazu, dass Hersteller noch länger Schlupflöcher nutzen können und sich die Kluft zwischen tatsächlichen Reduktionen und Reduktionen auf dem Papier weiter erhöht.

6.) Daten des UBA zur Luftbelastung in Deutschland für das Jahr 2013 zeigen, dass die Belastung mit Stickstoffdioxiden im städtischen und im ländlichen Raum von 2000 bis 2013 nahezu unverändert blieb. So kommt es vor allem an stark vom Straßenverkehr belasteten Standorten zu deutlichen Überschreitungen der Grenzwerte. Der motorisierte Straßenverkehr ist mit einem Anteil von 64 Prozent ein Hauptverursacher von giftigen Stickstoffdioxidemissionen. Im Mai dieses Jahres verständigten sich die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union auf die Einführung verbindlicher Abgas-Straßentests für neue Fahrzeugmodelle. Ab 2016 sind Fahrzeughersteller aufgrund dieser neuen Regelung dazu verpflichtet, die Abgasemissionen ihrer Pkw nicht nur unter Laborbedingungen sondern zusätzlich auch unter realistischen Fahrbedingungen zu messen. Ab 2017 sind Sanktionen vorgesehen, falls bei diesen Straßentests auffällig hohe Abgasemissionen festgestellt werden. Die EU-Mitgliedsstaaten ringen derzeit in Brüssel mit Vertretern der Automobilindustrie um die Frage, um wieviel höher die Emissionen ihrer Fahrzeuge unter realistischen Testbedingungen im Vergleich zum Labortest sein dürfen.

7.) Bislang können Prüfstandmessungen bei einer Umgebungstemperatur von 20 bis 30 Grad vorgenommen werden. Eine höhere Umgebungstemperatur wirkt sich dabei vorteilhaft für die Hersteller aus.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

So ergeben sich bei Messungen bei 29 Grad beispielsweise Verbrauchseinsparungen von 1,5 bis 2 Prozent verglichen mit Messungen bei 20 Grad. Diese hohen Temperaturen sind außerdem für Europa nicht repräsentativ. Auch die zunehmende Nutzung der Klimaanlage muss in den Rahmenbedingungen für die Tests berücksichtigt werden.

8.) Die CO_2-Grenzwerte für Pkw treten im Jahr 2021 vollständig in Kraft. Sie beruhen bislang auf dem NEFZ-Messverfahren. Damit die Pkw-Grenzwerte angewendet werden können, müssen die im Messverfahren erhobenen Werte vom NEFZ in den WLTP umgerechnet werden. Bei dieser Umrechnung drängen die Autohersteller darauf, alte Schlupflöcher für die Zielerreichung der CO_2-Grenzwerte weiter gelten zu lassen. Dies würde jene Hersteller belohnen, die bislang nur auf dem Papier nicht aber auf der Straße den Verbrauch ihrer Fahrzeuge reduziert haben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 12:40
An: [redacted]; Ref-K12
Cc: [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]
Betreff: WG: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min
Anlagen: 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015 Sprechpunkte Min-0Vorlage.doc; 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Sprechpunkte Min-1VW.pdf; 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Sprechpunkte Min-2AU.doc

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr [redacted]

für die Vorbereitung der Min-Rede sende ich Ihnen vorab und unter Vorbehalt der Zustimmung und Zeichnung LA 2, LA, Sts [redacted] die Unterlagen, die heute Morgen in den Geschäftsgang gegeben wurden.

Gruß
[redacted]

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 10:44
An: [redacted]-LA2; [redacted]
Cc: [redacted]; [redacted]
Betreff: AW: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr [redacted]

zur u. a. Anforderung erhalten Sie den beigefügten Vorgang **mit der Bitte um kurzfristige elektronische Mitzeichnung.**

Hinweis:
Zu den Anträgen von „Bündnis90/Die Grünen" und „Die Linke" wird noch ein gesonderter Sprechzettel erstellt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 16:08
An: Ref-LA27
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; Ref-K12; Ref-K10
Betreff: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Liebe Kollegen,

da Hr. Minister nun zu TOP 6 eine Rede im Deutschen Bundestag hält, bitte ich Sie, nachdem die Anträge zu diesem TOP vorliegen (voraussichtlich erst Dienstagabend/ Mittwochmorgen), um Erstellung eines neuen Sprechzettels.

Da Hr. [redacted] (K 12) auf Grundlage Ihres Sprechzettels die Rede erarbeiten muss, bitte ich dann um schnelle Zusendung,

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 -[redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: [redacted]; Ref-L14; Ref-K10
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; StS-[redacted]; StS-[redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Referat LA 27
LA 27/7351.2/4

Bonn, 14.10.2015

[redacted] MR [redacted]
ORR [redacted]

Referat L 14

über

Herrn Staatssekretär [redacted]

[redacted] LA

[redacted] LA 2

mit der Bitte um Zustimmung vorgelegt.

Redebeiträge für Herrn Minister zur Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Anforderung L 14 vom 9. Oktober 2015

Anlagen: Sprechzettel: „Manipulationen von Dieselfahrzeugen bei Volkswagen" mit 3 Anlagen
Sprechzettel: „Erfolge bei der Abgasgesetzgebung/Endrohrmessung bei der Abgasuntersuchung (AU)"

Zur o. a. Anforderung werden die in der Anlage beigefügten Sprechzettel zur Verfügung gestellt.

Gez. [redacted]

Referat: [redacted] LA 27 [redacted]

Bonn, 14.10.2015
Hausruf: [redacted]
Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Thema **Manipulationen von Dieselfahrzeugen bei Volkswagen (zu TOP 6)**

Kurzinformation Sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen wurde im BMVI eine Untersuchungskommission eingerichtet und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter veranlasst. Darüber hinaus erfolgte umgehend ein Informationsaustausch auf EU-Ebene.
Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen durch das KBA sind noch nicht abgeschlossen. Erst nach Vorliegen aller Erkenntnisse kann über mögliche Konsequenzen entschieden werden.

I. Gesprächsziel

Informationsaustausch

II. Gesprächsführungsvorschlag

- Das KBA hat sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter veranlasst um insbesondere zu klären, ob auch europaweit gültige Fahrzeugtypgenehmigungen des Herstellers Volkswagen vom Vorwurf der unzulässigen Verwendung von so genannten Abschalteinrichtungen betroffen sind. Das KBA wurde am 24.09.2015 angewiesen, die Überprüfung auch auf aktuelle Fahrzeugtypen anderer deutscher und ausländischer Hersteller auszuweiten.
- Das BMVI hat hierzu des Weiteren umgehend eine Untersuchungskommission mit Fachleuten aus dem BMVI und KBA sowie wissenschaftlicher Begleitung eingesetzt.
- Auf EU-Ebene findet ein Informationsaustausch mit der Europäischen Kommission, den Mitgliedstaaten und den Typgenehmigungsbehör-

...

den statt.

- Volkswagen wurde vom KBA mit Frist 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen sowie technische Details zu den installierten Softwareprogrammen mitzuteilen. Die umfangreiche Stellungnahme wurde seitens VW fristgerecht dem KBA vorgelegt. Das KBA hat **<am xx.10.2015/heute>** eine rechtsverbindliche Anordnung gegenüber VW getroffen. Sie sieht vor, dass VW die beanstandete Software aus sämtlichen Fahrzeugen entfernt, die damit ausgestattet worden waren. Die Anordnung gilt für alle in Europa im Verkehr befindlichen betroffenen Diesel-Kfz. Zugleich wird VW aufgegeben, dabei durch entsprechende technische Maßnahmen sicherzustellen, dass sich das Emissionsverhalten weiterhin im Rahmen der vorgesehenen gesetzlichen Regelungen bewegt. Die Fahrzeuge müssen in den vorschriftsgemäßen Zustand versetzt werden, der der Erteilung der Typgenehmigung zugrunde gelegen hatte. VW hat gegenüber dem KBA bis zum 30.11.2015 die technische Umsetzung im Einzelnen zu belegen. Die entsprechenden Rückrufaktionen werden ab Januar 2016 gefordert und deren Fortgang vom KBA hinsichtlich der in Deutschland zugelassen Fahrzeuge überwacht.
- Seitens KBA wurden bisher Untersuchungen an insgesamt 34 Dieselfahrzeugen (Euro 5 und 6) in Auftrag gegeben. Bis zum 14.10.2015 konnten Tests an **<KBA: bitte Anzahl einfügen>** Fahrzeugen abgeschlossen werden.
- Der fristgerecht von der Volkswagen AG übergebene umfangreiche Plan beinhaltet den freiwilligen Rückruf aller betroffenen Fahrzeuge mit EA189 Motor. Bis zum Januar 2016 sollen technische Abhilfemaßnahme kundenreif entwickelt werden. Die 1,2l- und 2,0l-Motoren sollen im kommenden Jahr durch eine Softwarelösung (Flashen des Motorsteuergerätes) korrigiert werden. Die 1,6l-Motoren werden neben einer Softwaremaßnahme möglicherweise zusätzlich eine Hardwareänderung in der Luftstrecke und/oder Einspritzung erhalten. Bis zum Ende 2016 sollen alle Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge bereitstehen. Das KBA prüft und wird zeitnah entscheiden,

...

welche Maßnahmen ergriffen werden und ob der Umsetzungsplan seitens KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde verbindlich vorgeschrieben wird.

- Zunächst muss die Sachverhaltsaufklärung abgeschlossen sein und die Einleitung notwendiger Maßnahmen durch VW bzw. das Kraftfahrt-Bundesamt erfolgen. Erst nach Vorliegen aller Erkenntnisse kann über mögliche Konsequenzen entschieden werden. Die beiden vorliegenden Anträge (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: „Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen - Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sichern" sowie Fraktion Die Linke: „Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen") werden geprüft, können aber mit dem heutigen Kenntnisstand noch nicht bewertet werden.

III. Zur Information/Sachverhalt

Das KBA, wurde sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen am 21.09.2015 angewiesen, spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter zu veranlassen und insbesondere zu klären, ob auch europaweit gültige Fahrzeugtypgenehmigungen des Herstellers Volkswagen vom Vorwurf der unzulässigen Verwendung von so genannten Abschalteinrichtungen betroffen sind. Das KBA hat am 24.09.2015 die zugesagte Überprüfung auch auf aktuelle Fahrzeugtypen anderer deutscher und ausländischer Hersteller ausgeweitet. (Details zu den Tests siehe Anlage 1).

Das BMVI hat hierzu des Weiteren umgehend eine Untersuchungskommission unter Leitung von Staatssekretär [redacted] eingesetzt. Die Kommission besteht z. Zt. aus Fachleuten aus dem BMVI, KBA sowie wissenschaftlicher Begleitung. Die Untersuchungskommission hat am 23.09.2015 erste Klärungsgespräche mit Volkswagen in Wolfsburg geführt. In diesen Gesprächen hat Volkswagen eine umfassende Kooperation zugesichert und Manipulationen bei Fahrzeugtypen mit 1,6- und 2-Liter-Dieselmotoren (VW interne Baureihenbezeichnung: EA 189) in Deutschland eingeräumt. Nach Angaben von Volkswagen sind insgesamt rund 11 Millionen Dieselfahrzeuge betroffen. Die Untersuchungskommission hat inzwischen Kenntnis davon, dass außerdem 1,2 Liter Dieselmotoren betroffen sind. Erste KBA-interne Auswertungen haben ergeben, dass es sich nach derzeitigem Kenntnisstand um etwa 2,8 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge handelt, die in Deutschland zwischen 2009 und 2015 erstmals zugelassen wurden.

...

Volkswagen hat schnellstmöglich sicher zu stellen, dass eine Konformität der Fahrzeuge mit der erteilten Typgenehmigung hergestellt wird. Hierzu wurde Volkswagen vom KBA mit Frist 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen sowie technische Details zu den installierten Softwareprogrammen mitzuteilen. Der fristgerecht von der Volkswagen AG übergebene umfangreiche Plan beinhaltet den freiwilligen Rückruf aller betroffenen Fahrzeuge mit EA189 Motor. Bis zum Januar 2016 sollen technische Abhilfemaßnahme kundenreif entwickelt werden. Die 1,2l- und 2,0l-Motoren sollen im kommenden Jahr durch eine Softwarelösung (Flashen des Motorsteuergerätes) korrigiert werden. Die 1,6l-Motoren werden neben einer Softwaremaßnahme möglicherweise zusätzlich eine Hardwareänderung in der Luftstrecke und/oder Einspritzung erhalten. Bis zum Ende 2016 sollen alle Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge bereitstehen. Das KBA prüft und wird zeitnah entscheiden, welche Maßnahmen ergriffen werden und ob der Umsetzungsplan seitens KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde verbindlich vorgeschrieben wird.

Fahrzeuge mit einer europäischen Typgenehmigung werden europaweit vermarktet bzw. zugelassen. Das BMVI setzt sich für eine konsequente Aufklärung des Sachverhaltes ein und strebt eine Lösung an, die auch auf europäischer Ebene Bestand hat. BMVI hat die Europäische Kommission sowie die Mitgliedstaaten über das Veranlasste unterrichtet und wird auch den weiteren Informationsaustausch sicherstellen.

Weitere Hintergrundinformationen:
Anlage 1: KBA-Tests
Anlage 2: Sanktionsmöglichkeiten
Anlage 3: Zusammenhang zu RDE

IV. Position des Gesprächspartners

-

Anlage 1

14.10.2015

Hintergrundinformation zu den
vom KBA in Auftrag gegebenen Untersuchungen

Drei Neufahrzeuge wurden direkt aus der Produktion der Volkswagen AG in Wolfsburg nach Auswahl des KBA entnommen. Die Fahrzeuge werden nach erfolgter Messung an den Hersteller zurückgegeben. (Verfahren der Produktentnahme nach Anhang X der Richtlinie 2007/46/EG).
Die anderen Fahrzeuge wurden durch die beauftragten Technischen Dienste nach Maßgabe des KBA vom freien Markt (Markenhändler, freie Händler) für eine Leihgebühr beschafft. Die Fahrzeuge werden an die Händler nach erfolgter Messung zurückgegeben.

Untersucht wird das Abgasverhalten der Fahrzeuge in unterschiedlichen Messungen auf dem Rollenprüfstand mit stationärer und auf der Straße mit mobiler Abgasmessanlage besonders in Hinsicht auf die NOx-Emissionen, um Hinweise auf eine unzulässige Verwendung von Abschalteinrichtungen zu erhalten. Das KBA hat hierzu ein Lastenheft entwickelt, dass neben Messungen im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) auch einen abgewandeltem Zyklus sowie Messungen eines zufälligen Geschwindigkeitsprofils in Anlehnung an zukünftige RDE (Real Driving Emissions)-Profile enthält.

Folgende Tests wurden bzw. werden durchgeführt:

In KW 40 sind 5 Fahrzeuge getestet worden:

- 3 VW (Euro 6)
- Anderer Hersteller (Euro 6)
- Anderer Hersteller (Euro 5)

In KW 41 sind 16 weitere Fahrzeuge getestet worden:

- 4 VW (Euro 5 und 6)
- 12 andere Hersteller (Euro 5 und 6)

Geplant sind folgende weitere Tests:

- 13 andere Hersteller (Euro 5 und 6)

Anlage 2

14.10.2015

Sanktionsmöglichkeiten

Von verschiedenen Seiten wird vorgetragen, dass BMVI keine Sanktionsdrohung für Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehen habe, obwohl das europäische Recht dies nach Artikel 13 dieser Verordnung ausdrücklich fordere.

Hierzu ist auf Folgendes hinzuweisen:
Die entsprechenden Sanktionsmöglichkeiten ergeben sich aufgrund folgenden Zusammenwirkens der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der Richtlinie 2007/46/EU, der diese Richtlinie umsetzenden EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung und des allgemeinen deutschen Strafrechts:

- Die Typgenehmigung wird aufgrund des in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG geregelten Verfahrens europaweit nach einheitlichen Maßstäben erteilt. Welche technischen Anforderungen im Einzelnen an das Fahrzeug zu stellen und welche Verfahrensvorschriften dabei zu beachten sind, ergibt sich entweder aus der Ursprungsfassung der genannten Richtlinie oder aus weiteren Einzelrechtsakten, die nach Erlass der Richtlinie auf europäischer Ebene erlassen worden sind. Sie heißt deshalb auch Rahmenrichtlinie, weil sie zwar den Rahmen für die Erteilung der Typgenehmigung festlegt, bestimmte technische Einzelanforderungen aber in Einzelrichtlinien oder –verordnungen festgelegt sind.
- Eine solche Einzelanforderung ist die Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Sie ist Bestandteil der Typgenehmigungsregelungen, indem sie in Abschnitt IV Teil I Nr. 2A der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG genannt ist.
- Das heißt: Die Typgenehmigungsbehörde prüft bei der Erteilung einer Typgenehmigung, ob – neben zahlreichen weiteren Vorschriften – die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eingehalten sind. Sie hat dazu, ergänzend zu den in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG getroffenen Regelungen, die dort normierten Vorschriften zu beachten.
- Zu diesen ergänzenden technischen Anforderungen gehört das Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen (Art. 5 Abs.2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007). Werden solche Abschalteinrichtungen gleichwohl verwendet, so stellt dies einen Verstoß gegen die Genehmigungsvorschriften dar.
- Die Umsetzung dieser Regelungen in Deutschland erfolgte ebenfalls durch eine Rahmenvorschrift, nämlich die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Sie hat die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG in deutsches Recht überführt; damit gelten die Inhalte auch der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für das Genehmigungsverfahren.
- Das Spektrum der möglichen staatlichen Reaktionen auf Typgenehmigungsverstöße einschließlich möglicher Sanktionen ist der EG-FGV zu entnehmen. Danach sind vor allem spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. In der Begründung zur EG-FGV wird außerdem darauf hingewiesen, dass „...bestimmte Verstöße im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wie die Vorlage gefälschter Prüfergebnisse oder technischer Spezifikationen oder unvollständige Erklärungen in der Regel vorsätzlich begangen (werden) und mithin den besonderen Bestimmungen des Strafgesetzbuches (Betrug, Urkundenfälschung) unterliegen." (vgl. Verkehrsblatt, 2009, Heft 9, Seite 340). Die Notifizierung der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) gegenüber der Europäischen Kommission erfolgte am 07.08.2008 (Notifizierungsnummer: 2008/341/D).

...

- BMVI ist sich bewusst, dass die genannten Straftatbestände Vorsatz voraussetzen. Das ist aber auch in den EU-Regelungen so angelegt. Es geht in Art 13. Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 um die Abgabe falscher Erklärungen, um eine Verfälschung von Prüfergebnissen und um die Vorenthaltung von Daten. Das sind Verhaltensweisen, bei denen ein bewusstes Handeln des Verpflichteten erforderlich ist. Verfälschen kann nur, wer den richtigen Zustand kennt und diesen manipuliert. Ebenso ist es bei der Abgabe falscher Erklärungen und der Vorenthaltung von Daten. Eine andere Frage ist, ob dieses bewusste Handeln auch immer nachweisbar ist.

Mit den verwaltungsrechtlichen Möglichkeiten und den ergänzend bestehenden Regelungen stehen in Deutschland also auch speziell für die Abschalteinrichtungen Reaktionsmöglichkeiten zur Verfügung, die verhältnismäßig sind, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden, die wirksam sind, weil Maßnahmen angedroht werden, die darauf gerichtet sind, den durch den Verstoß hervorgerufenen rechtswidrigen Zustand umfassend zu beseitigen und die abschreckend sind, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können.

Ob sich im Zuge der laufenden Überprüfung der von Volkswagen vorgenommenen Manipulationen die Notwendigkeit einer zusätzlichen Erweiterung der bestehenden Vorschriften ergibt, kann erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse beurteilt werden.

Informationen zu den Sanktionen, die in Frankreich und Polen vorgesehen sind, liegen noch nicht vor.

Anlage 3

14.10.2015

Zusammenhang zum Thema
„Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE)“

Die Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) werden auch in Deutschland in Gebieten mit hohem Straßenverkehrsanteil sehr häufig überschritten. Die Europäische Kommission (KOM) hat mit Mahnschreiben vom 18.06.2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen der Überschreitung der NO_2-Grenzwerte in insgesamt 29 Gebieten eingeleitet. Als ursächlich gelten insbesondere die Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen. Verschiedene europäische Untersuchungen zeigen, dass die Realemissionen, insbesondere von Dieselfahrzeugen, teils deutlich über den Emissionsgrenzwerten der im Labor ermittelten Werte liegen (Faktor 5 über den Grenzwerten und höher). Als Hauptursache gilt, dass die Automobilhersteller ihre Fahrzeuge im Rahmen der Typgenehmigung hinsichtlich der eingeschränkten Labortestbedingungen CO_2- und kostenseitig optimieren (Motorabstimmung und reduzierte Abgasnachbehandlung).

Es bestehen keine Erkenntnisse, dass dieses erhöhte Emissionsverhalten unter realen Fahrbedingungen auf unzulässige Abschalteinrichtungen zurückzuführen ist. Auch offizielle Untersuchungen auf EU-Ebene, aber auch von Nichtregierungsorganisationen, kamen nicht zu dieser Schlussfolgerung.

Die zukünftige wirkungsvolle Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gilt aktuell als entscheidende Maßnahme zur zukünftigen Verbesserung der Luftqualitätssituation. Die KOM hat daher 2011 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der ein zusätzliches Prüfverfahren mit portabler Messtechnik (PEMS) entwickelt wird, das zukünftig im Rahmen der Typgenehmigung die Wirksamkeit von „Euro 6“ im Realbetrieb kontrollieren und sicher stellen soll. Mit den zukünftigen RDE-Anforderungen wird zudem eine Verwendung von unzulässigen Abschalteinrichtungen zukünftig deutlich erschwert.

Hinweisblatt

Anlage B 47 – Lfd. Nr. 2, Blatt 142-144

Blatt 142-144 sind nicht vom Klageantrag erfasst. Der Sprechzettel verhält sich lediglich zur Abgasgesetzgebung, nicht aber zu Maßnahmen des KBA gegenüber Volkswagen.

Referat: [redacted] LA 27 [redacted]

Bonn, 14.10.2015
Hausruf: [redacted]
Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Thema **- Erfolge bei der Abgasgesetzgebung**
- Endrohrmessung bei der Abgasuntersuchung (AU)
(zu TOP 6)

Kurzinformation Aufbauend auf den in der Vergangenheit erzielten Reduktionen von Schadstoff- und CO_2-Emissionen werden in Zukunft durch entsprechende Anpassungen der Abgasgesetzgebung auch die Realemissionen weiter reduziert werden.

I. Gesprächsziel

Informationsaustausch

II. Gesprächsführungsvorschlag

Erfolge bei der Abgasgesetzgebung:

- Die Bundesregierung hat die Zielwerte von 95 gCO_2/km für Personenkraftwagen (Pkw) und 147 gCO_2/km für leichte Nutzfahrzeuge (LNF) für die Jahre 2021 bzw. 2020 unterstützt; das sind derzeit die weltweit anspruchsvollsten Zielwerte.
- Die CO_2-Effizienzpolitik für neue Pkw und LNF ist erfolgreich. Die spezifischen CO_2-Emissionswerte von Pkw sind in den letzten Jahren (2009-2014) im EU-Durchschnitt um mehr als 25% gesunken. (alternativ: von 145,7 auf 123,4 gCO_2/km gesunken).
- Gleichzeitig erhöhte sich das Angebot an besonders emissionsarmen Fahrzeugmodellen, insbesondere die teilweise oder vollständige Elektrifizierung des Antriebsstrangs.
- Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, weitere Verbesserungen bei der CO_2-Effizienz von Pkw und LNF zu erreichen.
- Die BReg ist eine der treibenden Kräfte zur Entwicklung der Globalen Technischen Regelung WLTP und stellt aktuell den Vorsitz bei

...

der UNECE. Der WLTP wird zukünftig die Repräsentativität der Kraftstoffverbrauchsangaben verbessern und damit im Ergebnis zu mehr Realitätsnähe führen.

- Die BReg hat sich für bessere Labortests und eine umfassende Überarbeitung der administrativen Vorschriften einschließlich der Überprüfung der Konformität der CO_2-Emission in Betrieb befindlicher Fahrzeuge eingesetzt.
- Auch bei der Reduktion der Schadstoffemissionen haben wir große Fortschritte erreicht. Die aktuell gültige Abgasgrenzwertstufen Euro 6 für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Euro VI für schwere Nutzfahrzeuge haben bei Dieselmotoren seit Einführung der Euro-Grenzwertstufen 1992 zu einer über 90 %-igen Reduzierung der Stickoxid-Grenzwerte geführt.
- Die Luftbelastung mit Stickoxiden hat sich in den letzten Jahren jedoch nicht in dem Maße verbessert, wie durch die Absenkung der Emissionsgrenzwerte zu erwarten gewesen wäre. Der aktuelle Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung der europäischen Vorschriften liegt daher nicht bei weiteren Grenzwertabsenkungen, sondern bei der verbesserten Kontrolle der Realemissionen im Betrieb befindlicher Fahrzeuge (RDE).

Endrohrmessung bei der Abgasuntersuchung (AU)

- Ziel der periodischen Abgasuntersuchung (AU) an Kraftfahrzeugen ist es, Defekte oder Wartungsmängel zu erkennen, für die der Fahrzeughalter verantwortlich ist. Die AU ist ein wichtiges Instrument zur Überwachung des ordnungsgemäßen Wartungszustandes und der Funktion der serienmäßigen Abgasnachbehandlung von Kraftfahrzeugen. Die AU ist als kostengünstige Reihenprüfung konzipiert und hat sich hierzu aus Sicht des BMVI bewährt.
- Gleichwohl wird das BMVI auch nochmals prüfen, ob hinsichtlich der Weiterentwicklung der AU-Bestimmungen die Endrohrmessung ggf. wieder stärker in den Vordergrund rücken sollte.

...

III. Zur Information/Sachverhalt

-

IV. Position des Gesprächspartners

-

20.1
1.10.

Referat LA 27
LA 27/7351.2/4
7357.214

Bonn, 14.10.2015

[redacted] MR [redacted]
ORR [redacted]

Referat L 14

über [redacted]

Herrn Staatssekretär [redacted] 14/10

[redacted] LA (i. V. gezeichnet [redacted] 14.10.2015)

[redacted] LA 2 (gezeichnet [redacted] 14.10.2015)

mit der Bitte um Zustimmung vorgelegt.

Redebeiträge für Herrn Minister zur Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Anforderung L 14 vom 9. Oktober 2015

Anlagen: Sprechzettel: „Manipulationen von Dieselfahrzeugen bei Volkswagen“
mit 3 Anlagen
Sprechzettel: „Erfolge bei der Abgasgesetzgebung/Endrohrmessung bei der Abgasuntersuchung (AU)“

Zur o. a. Anforderung werden die in der Anlage beigefügten Sprechzettel zur Verfügung gestellt.

Gez. [redacted]

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 17:46
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]
Anlagen: Gescannt von 451c-INV-A2061 14/10/2015 17:31; Gescannt von 451c-INV-A2061 14/10/2015 17:31

z. k.

Beste Grüße
[redacted]

Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Durchwahl: [redacted]

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 16:28
An: StS [redacted]
Cc: [redacted] LA; [redacted] -LA2; [redacted]
Betreff: WG: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min
Anlagen: 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Sprechpunkte Min-0Vorlage.pdf

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Bezug auf u. a. Anforderung zur morgigen BT-Sitzung, erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Vorgang **mit der Bitte um kurzfristige Mitzeichnung durch Sts** [redacted]

Aufgrund der Eilbedürftigkeit erhalten Sie den Vorgang auf diesem Wege und mit der Bitte um Weiterleitung an L [redacted] LA, sobald die Mitzeichnung von Sts [redacted] erfolgt ist.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 16:08
An: Ref-LA27
Cc: StS-[redacted] [redacted]-LA; [redacted] LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; Ref-K12; Ref-K10
Betreff: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Liebe Kollegen,

da Hr. Minister nun zu TOP 6 eine Rede im Deutschen Bundestag hält, bitte ich Sie, nachdem die Anträge zu diesem TOP vorliegen (voraussichtlich erst Dienstagabend/ Mittwochmorgen), um Erstellung eines neuen Sprechzettels.

Da Hr. [redacted] (K 12) auf Grundlage Ihres Sprechzettels die Rede erarbeiten muss, bitte ich dann um schnelle Zusendung.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: [redacted] Ref-L14; Ref-K10
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
i.A. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; StS-[redacted] StS-[redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Referat LA 27
LA 27/~~7351.2~~/4
7357.2/4

Bonn, 14.10.2015

[redacted] MR [redacted] [redacted]
ORR [redacted]

Referat L 14

über

Herrn Staatssekretär [redacted]

[redacted] LA *(i. V. gezeichnet [redacted] 14.10.2015)*

[redacted] LA 2 *(gezeichnet [redacted] 14.10.2015)*

mit der Bitte um Zustimmung vorgelegt.

Redebeiträge für Herrn Minister zur Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Anforderung L 14 vom 9. Oktober 2015

Anlagen: Sprechzettel: „Manipulationen von Dieselfahrzeugen bei Volkswagen" mit 3 Anlagen
Sprechzettel: „Erfolge bei der Abgasgesetzgebung/Endrohrmessung bei der Abgasuntersuchung (AU)"

Zur o. a. Anforderung werden die in der Anlage beigefügten Sprechzettel zur Verfügung gestellt.

Gez. [redacted]

Referat: [redacted] LA 27 [redacted]

Bonn, 14.10.2015
Hausruf: [redacted]
Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Thema **Manipulationen von Dieselfahrzeugen bei Volkswagen (zu TOP 6)**

Kurzinformation Sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen wurde im BMVI eine Untersuchungskommission eingerichtet und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter veranlasst. Darüber hinaus erfolgte umgehend ein Informationsaustausch auf EU-Ebene.
Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen durch das KBA sind noch nicht abgeschlossen. Erst nach Vorliegen aller Erkenntnisse kann über mögliche Konsequenzen entschieden werden.

I. Gesprächsziel

Informationsaustausch

II. Gesprächsführungsvorschlag

- Das KBA hat sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter veranlasst um insbesondere zu klären, ob auch europaweit gültige Fahrzeugtypgenehmigungen des Herstellers Volkswagen vom Vorwurf der unzulässigen Verwendung von so genannten Abschalteinrichtungen betroffen sind. Das KBA wurde am 24.09.2015 angewiesen, die Überprüfung auch auf aktuelle Fahrzeugtypen anderer deutscher und ausländischer Hersteller auszuweiten.
- Das BMVI hat hierzu des Weiteren umgehend eine Untersuchungskommission mit Fachleuten aus dem BMVI und KBA sowie wissenschaftlicher Begleitung eingesetzt.
- Auf EU-Ebene findet ein Informationsaustausch mit der Europäischen Kommission, den Mitgliedstaaten und den Typgenehmigungsbehörden statt.

...

- Volkswagen wurde vom KBA mit Frist 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen sowie technische Details zu den installierten Softwareprogrammen mitzuteilen. Die umfangreiche Stellungnahme wurde seitens VW fristgerecht dem KBA vorgelegt. *Das KBA hat <am xx.10.2015/heute> eine rechtsverbindliche Anordnung gegenüber VW getroffen. Sie sieht vor, dass VW die beanstandete Software aus sämtlichen Fahrzeugen entfernt, die damit ausgestattet worden waren. Die Anordnung gilt für alle in Europa im Verkehr befindlichen betroffenen Diesel-Kfz. Zugleich wird VW aufgegeben, dabei durch entsprechende technische Maßnahmen sicherzustellen, dass sich das Emissionsverhalten weiterhin im Rahmen der vorgesehenen gesetzlichen Regelungen bewegt. Die Fahrzeuge müssen in den vorschriftsgemäßen Zustand versetzt werden, der der Erteilung der Typgenehmigung zugrunde gelegen hatte. VW hat gegenüber dem KBA bis zum 30.11.2015 die technische Umsetzung im Einzelnen zu belegen. Die entsprechenden Rückrufaktionen werden ab Januar 2016 gefordert und deren Fortgang vom KBA hinsichtlich der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge überwacht.* ***Anmerkung: Dieser Text wird nach Rücksprache LA 2 mit Sts [redacted] und KBA nochmal aktualisiert.***
- Seitens KBA wurden bisher Untersuchungen an insgesamt 35 Dieselfahrzeugen (Euro 5 und 6) in Auftrag gegeben. Bis zum 14.10.2015 konnten Tests an 16 Fahrzeugen abgeschlossen werden.
- Zunächst muss die Sachverhaltsaufklärung abgeschlossen sein und die Einleitung notwendiger Maßnahmen durch VW bzw. das Kraftfahrt-Bundesamt erfolgen. Erst nach Vorliegen aller Erkenntnisse kann über mögliche Konsequenzen entschieden werden. Die beiden vorliegenden Anträge (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: „Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen - Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sichern“ sowie Fraktion Die Linke: „Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen“) werden geprüft, können aber mit dem heutigen Kenntnisstand noch nicht bewertet werden.

...

III. Zur Information/Sachverhalt

Das KBA, wurde sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen am 21.09.2015 angewiesen, spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter zu veranlassen und insbesondere zu klären, ob auch europaweit gültige Fahrzeugtypgenehmigungen des Herstellers Volkswagen vom Vorwurf der unzulässigen Verwendung von so genannten Abschalteinrichtungen betroffen sind. Das KBA hat am 24.09.2015 die zugesagte Überprüfung auch auf aktuelle Fahrzeugtypen anderer deutscher und ausländischer Hersteller ausgeweitet. (Details zu den Tests siehe Anlage 1).

Das BMVI hat hierzu des Weiteren umgehend eine Untersuchungskommission unter Leitung von Staatssekretär [redacted] eingesetzt. Die Kommission besteht z. Zt. aus Fachleuten aus dem BMVI, KBA sowie wissenschaftlicher Begleitung. Die Untersuchungskommission hat am 23.09.2015 erste Klärungsgespräche mit Volkswagen in Wolfsburg geführt. In diesen Gesprächen hat Volkswagen eine umfassende Kooperation zugesichert und Manipulationen bei Fahrzeugtypen mit 1,6- und 2-Liter-Dieselmotoren (VW interne Baureihenbezeichnung: EA 189) in Deutschland eingeräumt. Nach Angaben von Volkswagen sind insgesamt rund 11 Millionen Dieselfahrzeuge betroffen. Die Untersuchungskommission hat inzwischen Kenntnis davon, dass außerdem 1,2 Liter Dieselmotoren betroffen sind. Erste KBA-interne Auswertungen haben ergeben, dass es sich nach derzeitigem Kenntnisstand um etwa 2,8 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge handelt, die in Deutschland zwischen 2009 und 2015 erstmals zugelassen wurden.

Volkswagen hat schnellstmöglich sicher zu stellen, dass eine Konformität der Fahrzeuge mit der erteilten Typgenehmigung hergestellt wird. Hierzu wurde Volkswagen vom KBA mit Frist 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen sowie technische Details zu den installierten Softwareprogrammen mitzuteilen. Der fristgerecht von der Volkswagen AG übergebene umfangreiche Plan beinhaltet den freiwilligen Rückruf aller betroffenen Fahrzeuge mit EA189 Motor. Bis zum Januar 2016 sollen technische Abhilfemaßnahme kundenreif entwickelt werden. Die 1,2l- und 2,0l-Motoren sollen im kommenden Jahr durch eine Softwarelösung (Flashen des Motorsteuergerätes) korrigiert werden. Die 1,6l-Motoren werden neben einer Softwaremaßnahme möglicherweise zusätzlich eine Hardwareänderung in der Luftstrecke und/oder Einspritzung erhalten. Bis zum Ende 2016 sollen alle Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge bereitstehen. Das KBA prüft und wird zeitnah entscheiden, welche Maßnahmen ergriffen werden und ob der Umsetzungsplan seitens KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde verbindlich vorgeschrieben wird.

...

Fahrzeuge mit einer europäischen Typgenehmigung werden europaweit vermarktet bzw. zugelassen. Das BMVI setzt sich für eine konsequente Aufklärung des Sachverhaltes ein und strebt eine Lösung an, die auch auf europäischer Ebene Bestand hat. BMVI hat die Europäische Kommission sowie die Mitgliedstaaten über das Veranlasste unterrichtet und wird auch den weiteren Informationsaustausch sicherstellen.

Weitere Hintergrundinformationen:
Anlage 1: KBA-Tests
Anlage 2: Sanktionsmöglichkeiten
Anlage 3: Zusammenhang zu RDE

IV. Position des Gesprächspartners

-

Anlage 1

14.10.2015

Hintergrundinformation zu den
vom KBA in Auftrag gegebenen Untersuchungen

Drei Neufahrzeuge wurden direkt aus der Produktion der Volkswagen AG in Wolfsburg nach Auswahl des KBA entnommen. Die Fahrzeuge werden nach erfolgter Messung an den Hersteller zurückgegeben. (Verfahren der Produktentnahme nach Anhang X der Richtlinie 2007/46/EG).
Die anderen Fahrzeuge wurden bzw. werden durch die beauftragten Technischen Dienste nach Maßgabe des KBA vom freien Markt (Markenhändler, freie Händler) für eine Leihgebühr beschafft. Die Fahrzeuge werden an die Händler nach erfolgter Messung zurückgegeben.

Untersucht wird das Abgasverhalten der Fahrzeuge in unterschiedlichen Messungen auf dem Rollenprüfstand mit stationärer und auf der Straße mit mobiler Abgasmessanlage besonders in Hinsicht auf die NOx-Emissionen, um Hinweise auf eine unzulässige Verwendung von Abschalteinrichtungen zu erhalten. Das KBA hat hierzu ein Lastenheft entwickelt, dass neben Messungen im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) auch einen abgewandeltem Zyklus sowie Messungen eines zufälligen Geschwindigkeitsprofils in Anlehnung an zukünftige RDE (Real Driving Emissions)-Profile enthält.

Tests wurden wie folgt beauftragt bzw. durchgeführt:

In KW 40 sind 17 Tests beauftragt worden:
- 5 VW (Euro 6), 1 VW (Euro 5)
- 11 Andere Hersteller (4x Euro 6; 7x Euro 5)

In KW 41 sind bei 2 weiteren Fahrzeugen die Tests beauftragt worden:
- 2 andere Hersteller (Euro 5)

In KW 42 sind 3 weitere Fahrzeuge beauftragt worden:
- 2 VW (Euro5)
- 1 anderer Hersteller (Euro 6)

Geplant sind folgende weitere Tests:
- 2 VW
- 11 andere Hersteller

Zu 16 Fahrzeugen liegen Prüfergebnisse (Rohdaten) vor. Diese müssen durch das KBA noch bewertet werden.

Anlage 2

14.10.2015

Sanktionsmöglichkeiten

Von verschiedenen Seiten wird vorgetragen, dass BMVI keine Sanktionsdrohung für Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehen habe, obwohl das europäische Recht dies nach Artikel 13 dieser Verordnung ausdrücklich fordere.

Hierzu ist auf Folgendes hinzuweisen:
Die entsprechenden Sanktionsmöglichkeiten ergeben sich aufgrund folgenden Zusammenwirkens der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der Richtlinie 2007/46/EU, der diese Richtlinie umsetzenden EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung und des allgemeinen deutschen Strafrechts:

- Die Typgenehmigung wird aufgrund des in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG geregelten Verfahrens europaweit nach einheitlichen Maßstäben erteilt. Welche technischen Anforderungen im Einzelnen an das Fahrzeug zu stellen und welche Verfahrensvorschriften dabei zu beachten sind, ergibt sich entweder aus der Ursprungsfassung der genannten Richtlinie oder aus weiteren Einzelrechtsakten, die nach Erlass der Richtlinie auf europäischer Ebene erlassen worden sind. Sie heißt deshalb auch Rahmenrichtlinie, weil sie zwar den Rahmen für die Erteilung der Typgenehmigung festlegt, bestimmte technische Einzelanforderungen aber in Einzelrichtlinien oder –verordnungen festgelegt sind.
- Eine solche Einzelanforderung ist die Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Sie ist Bestandteil der Typgenehmigungsregelungen, indem sie in Abschnitt IV Teil I Nr. 2A der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG genannt ist.
- Das heißt: Die Typgenehmigungsbehörde prüft bei der Erteilung einer Typgenehmigung, ob – neben zahlreichen weiteren Vorschriften – die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eingehalten sind. Sie hat dazu, ergänzend zu den in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG getroffenen Regelungen, die dort normierten Vorschriften zu beachten.
- Zu diesen ergänzenden technischen Anforderungen gehört das Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen (Art. 5 Abs.2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007). Werden solche Abschalteinrichtungen gleichwohl verwendet, so stellt dies einen Verstoß gegen die Genehmigungsvorschriften dar.
- Die Umsetzung dieser Regelungen in Deutschland erfolgte ebenfalls durch eine Rahmenvorschrift, nämlich die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Sie hat die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG in deutsches Recht überführt; damit gelten die Inhalte auch der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für das Genehmigungsverfahren.
- Das Spektrum der möglichen staatlichen Reaktionen auf Typgenehmigungsverstöße einschließlich möglicher Sanktionen ist der EG-FGV zu entnehmen. Danach sind vor allem spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. In der Begründung zur EG-FGV wird außerdem darauf hingewiesen, dass „...bestimmte Verstöße im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wie die Vorlage gefälschter Prüfergebnisse oder technischer Spezifikationen oder unvollständige Erklärungen in der Regel vorsätzlich begangen (werden) und mithin den besonderen Bestimmungen des Strafgesetzbuches (Betrug, Urkundenfälschung) unterliegen." (vgl. Verkehrsblatt, 2009, Heft 9, Seite 340). Die Notifizierung der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) gegenüber der Europäischen Kommission erfolgte am 07.08.2008 (Notifizierungsnummer: 2008/341/D).

...

- BMVI ist sich bewusst, dass die genannten Straftatbestände Vorsatz voraussetzen. Das ist aber auch in den EU-Regelungen so angelegt. Es geht in Art 13. Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 um die Abgabe falscher Erklärungen, um eine Verfälschung von Prüfergebnissen und um die Vorenthaltung von Daten. Das sind Verhaltensweisen, bei denen ein bewusstes Handeln des Verpflichteten erforderlich ist. Verfälschen kann nur, wer den richtigen Zustand kennt und diesen manipuliert. Ebenso ist es bei der Abgabe falscher Erklärungen und der Vorenthaltung von Daten. Eine andere Frage ist, ob dieses bewusste Handeln auch immer nachweisbar ist.

Mit den verwaltungsrechtlichen Möglichkeiten und den ergänzend bestehenden Regelungen stehen in Deutschland also auch speziell für die Abschalteinrichtungen Reaktionsmöglichkeiten zur Verfügung, die verhältnismäßig sind, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden, die wirksam sind, weil Maßnahmen angedroht werden, die darauf gerichtet sind, den durch den Verstoß hervorgerufenen rechtswidrigen Zustand umfassend zu beseitigen und die abschreckend sind, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können.

Ob sich im Zuge der laufenden Überprüfung der von Volkswagen vorgenommenen Manipulationen die Notwendigkeit einer zusätzlichen Erweiterung der bestehenden Vorschriften ergibt, kann erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse beurteilt werden.

Informationen zu den Sanktionen, die in Frankreich und Polen vorgesehen sind, liegen noch nicht vor.

Anlage 3

14.10.2015

Zusammenhang zum Thema
„Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE)"

Die Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) werden auch in Deutschland in Gebieten mit hohem Straßenverkehrsanteil sehr häufig überschritten. Die Europäische Kommission (KOM) hat mit Mahnschreiben vom 18.06.2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen der Überschreitung der NO_2-Grenzwerte in insgesamt 29 Gebieten eingeleitet. Als ursächlich gelten insbesondere die Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen. Verschiedene europäische Untersuchungen zeigen, dass die Realemissionen, insbesondere von Dieselfahrzeugen, teils deutlich über den Emissionsgrenzwerten der im Labor ermittelten Werte liegen (Faktor 5 über den Grenzwerten und höher). Als Hauptursache gilt, dass die Automobilhersteller ihre Fahrzeuge im Rahmen der Typgenehmigung hinsichtlich der eingeschränkten Labortestbedingungen CO_2- und kostenseitig optimieren (Motorabstimmung und reduzierte Abgasnachbehandlung).

Es bestehen keine Erkenntnisse, dass dieses erhöhte Emissionsverhalten unter realen Fahrbedingungen auf unzulässige Abschalteinrichtungen zurückzuführen ist. Auch offizielle Untersuchungen auf EU-Ebene, aber auch von Nichtregierungsorganisationen, kamen nicht zu dieser Schlussfolgerung.

Die zukünftige wirkungsvolle Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gilt aktuell als entscheidende Maßnahme zur zukünftigen Verbesserung der Luftqualitätssituation. Die KOM hat daher 2011 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der ein zusätzliches Prüfverfahren mit portabler Messtechnik (PEMS) entwickelt wird, das zukünftig im Rahmen der Typgenehmigung die Wirksamkeit von „Euro 6" im Realbetrieb kontrollieren und sicher stellen soll. Mit den zukünftigen RDE-Anforderungen wird zudem eine Verwendung von unzulässigen Abschalteinrichtungen zukünftig deutlich erschwert.

Referat: [redacted] LA 27 [redacted] Bonn, 14.10.2015
Hausruf: [redacted]
Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Thema **- Erfolge bei der Abgasgesetzgebung**
- Endrohrmessung bei der Abgasuntersuchung (AU)
(zu TOP 6)

Kurzinformation Aufbauend auf den in der Vergangenheit erzielten Reduktionen von Schadstoff- und CO_2-Emissionen werden in Zukunft durch entsprechende Anpassungen der Abgasgesetzgebung auch die Realemissionen weiter reduziert werden.

I. Gesprächsziel

Informationsaustausch

II. Gesprächsführungsvorschlag

Erfolge bei der Abgasgesetzgebung:

- Die Bundesregierung hat die Zielwerte von 95 gCO_2/km für Personenkraftwagen (Pkw) und 147 gCO_2/km für leichte Nutzfahrzeuge (LNF) für die Jahre 2021 bzw. 2020 unterstützt; das sind derzeit die weltweit anspruchsvollsten Zielwerte.
- Die CO_2-Effizienzpolitik für neue Pkw und LNF ist erfolgreich. Die spezifischen CO_2-Emissionswerte von Pkw sind in den letzten Jahren (2009-2014) im EU-Durchschnitt um mehr als 25% gesunken. (alternativ: von 145,7 auf 123,4 gCO_2/km gesunken).
- Gleichzeitig erhöhte sich das Angebot an besonders emissionsarmen Fahrzeugmodellen, insbesondere die teilweise oder vollständige Elektrifizierung des Antriebsstrangs.
- Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, weitere Verbesserungen bei der CO_2-Effizienz von Pkw und LNF zu erreichen.
- Die BReg ist eine der treibenden Kräfte zur Entwicklung der Globalen Technischen Regelung WLTP und stellt aktuell den Vorsitz bei

...

der UNECE. Der WLTP wird zukünftig die Repräsentativität der Kraftstoffverbrauchsangaben verbessern und damit im Ergebnis zu mehr Realitätsnähe führen.

- Die BReg hat sich für bessere Labortests und eine umfassende Überarbeitung der administrativen Vorschriften einschließlich der Überprüfung der Konformität der CO_2-Emission in Betrieb befindlicher Fahrzeuge eingesetzt.
- Auch bei der Reduktion der Schadstoffemissionen haben wir große Fortschritte erreicht. Die aktuell gültige Abgasgrenzwertstufen Euro 6 für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Euro VI für schwere Nutzfahrzeuge haben bei Dieselmotoren seit Einführung der Euro-Grenzwertstufen 1992 zu einer über 90 %-igen Reduzierung der Stickoxid-Grenzwerte geführt.
- Die Luftbelastung mit Stickoxiden hat sich in den letzten Jahren jedoch nicht in dem Maße verbessert, wie durch die Absenkung der Emissionsgrenzwerte zu erwarten gewesen wäre. Der aktuelle Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung der europäischen Vorschriften liegt daher nicht bei weiteren Grenzwertabsenkungen, sondern bei der verbesserten Kontrolle der Realemissionen im Betrieb befindlicher Fahrzeuge (RDE).

Endrohrmessung bei der Abgasuntersuchung (AU)

- Ziel der periodischen Abgasuntersuchung (AU) an Kraftfahrzeugen ist es, Defekte oder Wartungsmängel zu erkennen, für die der Fahrzeughalter verantwortlich ist. Die AU ist ein wichtiges Instrument zur Überwachung des ordnungsgemäßen Wartungszustandes und der Funktion der serienmäßigen Abgasnachbehandlung von Kraftfahrzeugen. Die AU ist als kostengünstige Reihenprüfung konzipiert und hat sich hierzu aus Sicht des BMVI bewährt.
- Gleichwohl wird das BMVI auch nochmals prüfen, ob hinsichtlich der Weiterentwicklung der AU-Bestimmungen die Endrohrmessung ggf. wieder stärker in den Vordergrund rücken sollte.

...

III. Zur Information/Sachverhalt

-

IV. Position des Gesprächspartners

-

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 10:44
An: [redacted]-LA2; [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min
Anlagen: 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015 Sprechpunkte Min-0Vorlage.doc; 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Sprechpunkte Min-1VW.pdf; 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Sprechpunkte Min-2AU.doc

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr [redacted]

zur u. a. Anforderung erhalten Sie den beigefügten Vorgang **mit der Bitte um kurzfristige elektronische Mitzeichnung.**

Hinweis:
Zu den Anträgen von „Bündnis90/Die Grünen" und „Die Linke" wird noch ein gesonderter Sprechzettel erstellt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 16:08
An: Ref-LA27
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; Ref-K12; Ref-K10
Betreff: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Liebe Kollegen,

da Hr. Minister nun zu TOP 6 eine Rede im Deutschen Bundestag hält, bitte ich Sie, nachdem die Anträge zu diesem TOP vorliegen (voraussichtlich erst Dienstagabend/ Mittwochmorgen), um Erstellung eines neuen Sprechzettels.

Da Hr. [redacted] (K 12) auf Grundlage Ihres Sprechzettels die Rede erarbeiten muss, bitte ich dann um schnelle Zusendung.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: [redacted]; Ref-L14; Ref-K10
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Referat LA 27
LA 27/~~7351.2/4~~ 7357.2/4

Bonn, 14.10.2015

[redacted] MR [redacted]
ORR [redacted]

Referat L 14

über

Herrn Staatssekretär [redacted]

[redacted] LA

[redacted] LA 2

mit der Bitte um Zustimmung vorgelegt.

Redebeiträge für Herrn Minister zur Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Anforderung L 14 vom 9. Oktober 2015

Anlagen: Sprechzettel: „Manipulationen von Dieselfahrzeugen bei Volkswagen“
mit 3 Anlagen
Sprechzettel: „Erfolge bei der Abgasgesetzgebung/Endrohrmessung bei der Abgasuntersuchung (AU)“

Zur o. a. Anforderung werden die in der Anlage beigefügten Sprechzettel zur Verfügung gestellt.

Gez. [redacted]

Referat: [redacted] LA 27 [redacted]

Bonn, 14.10.2015
Hausruf: [redacted]
Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Thema **Manipulationen von Dieselfahrzeugen bei Volkswagen (zu TOP 6)**

Kurzinformation Sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen wurde im BMVI eine Untersuchungskommission eingerichtet und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter veranlasst. Darüber hinaus erfolgte umgehend ein Informationsaustausch auf EU-Ebene.
Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen durch das KBA sind noch nicht abgeschlossen. Erst nach Vorliegen aller Erkenntnisse kann über mögliche Konsequenzen entschieden werden.

I. Gesprächsziel

Informationsaustausch

II. Gesprächsführungsvorschlag

- Das KBA hat sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter veranlasst um insbesondere zu klären, ob auch europaweit gültige Fahrzeugtypgenehmigungen des Herstellers Volkswagen vom Vorwurf der unzulässigen Verwendung von so genannten Abschalteinrichtungen betroffen sind. Das KBA wurde am 24.09.2015 angewiesen, die Überprüfung auch auf aktuelle Fahrzeugtypen anderer deutscher und ausländischer Hersteller auszuweiten.
- Das BMVI hat hierzu des Weiteren umgehend eine Untersuchungskommission mit Fachleuten aus dem BMVI und KBA sowie wissenschaftlicher Begleitung eingesetzt.
- Auf EU-Ebene findet ein Informationsaustausch mit der Europäischen Kommission, den Mitgliedstaaten und den Typgenehmigungsbehör-

...

den statt.

- Volkswagen wurde vom KBA mit Frist 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen sowie technische Details zu den installierten Softwareprogrammen mitzuteilen. Die umfangreiche Stellungnahme wurde seitens VW fristgerecht dem KBA vorgelegt. Das KBA hat **<am xx.10.2015/heute>** eine rechtsverbindliche Anordnung gegenüber VW getroffen. Sie sieht vor, dass VW die beanstandete Software aus sämtlichen Fahrzeugen entfernt, die damit ausgestattet worden waren. Die Anordnung gilt für alle in Europa im Verkehr befindlichen betroffenen Diesel-Kfz. Zugleich wird VW aufgegeben, dabei durch entsprechende technische Maßnahmen sicherzustellen, dass sich das Emissionsverhalten weiterhin im Rahmen der vorgesehenen gesetzlichen Regelungen bewegt. Die Fahrzeuge müssen in den vorschriftsgemäßen Zustand versetzt werden, der der Erteilung der Typgenehmigung zugrunde gelegen hatte. VW hat gegenüber dem KBA bis zum 30.11.2015 die technische Umsetzung im Einzelnen zu belegen. Die entsprechenden Rückrufaktionen werden ab Januar 2016 gefordert und deren Fortgang vom KBA hinsichtlich der in Deutschland zugelassen Fahrzeuge überwacht.
- Seitens KBA wurden bisher Untersuchungen an insgesamt 34 Dieselfahrzeugen (Euro 5 und 6) in Auftrag gegeben. Bis zum 14.10.2015 konnten Tests an **<KBA: bitte Anzahl einfügen>** Fahrzeugen abgeschlossen werden.
- Der fristgerecht von der Volkswagen AG übergebene umfangreiche Plan beinhaltet den freiwilligen Rückruf aller betroffenen Fahrzeuge mit EA189 Motor. Bis zum Januar 2016 sollen technische Abhilfemaßnahme kundenreif entwickelt werden. Die 1,2l- und 2,0l-Motoren sollen im kommenden Jahr durch eine Softwarelösung (Flashen des Motorsteuergerätes) korrigiert werden. Die 1,6l-Motoren werden neben einer Softwaremaßnahme möglicherweise zusätzlich eine Hardwareänderung in der Luftstrecke und/oder Einspritzung erhalten. Bis zum Ende 2016 sollen alle Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge bereitstehen. Das KBA prüft und wird zeitnah entscheiden,

welche Maßnahmen ergriffen werden und ob der Umsetzungsplan seitens KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde verbindlich vorgeschrieben wird.

- Zunächst muss die Sachverhaltsaufklärung abgeschlossen sein und die Einleitung notwendiger Maßnahmen durch VW bzw. das Kraftfahrt-Bundesamt erfolgen. Erst nach Vorliegen aller Erkenntnisse kann über mögliche Konsequenzen entschieden werden. Die beiden vorliegenden Anträge (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: „Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen - Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sichern" sowie Fraktion Die Linke: „Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen") werden geprüft, können aber mit dem heutigen Kenntnisstand noch nicht bewertet werden.

III. Zur Information/Sachverhalt

Das KBA, wurde sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen am 21.09.2015 angewiesen, spezifische Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter zu veranlassen und insbesondere zu klären, ob auch europaweit gültige Fahrzeugtypgenehmigungen des Herstellers Volkswagen vom Vorwurf der unzulässigen Verwendung von so genannten Abschalteinrichtungen betroffen sind. Das KBA hat am 24.09.2015 die zugesagte Überprüfung auch auf aktuelle Fahrzeugtypen anderer deutscher und ausländischer Hersteller ausgeweitet. (Details zu den Tests siehe Anlage 1).

Das BMVI hat hierzu des Weiteren umgehend eine Untersuchungskommission unter Leitung von Staatssekretär [redacted] eingesetzt. Die Kommission besteht z. Zt. aus Fachleuten aus dem BMVI, KBA sowie wissenschaftlicher Begleitung. Die Untersuchungskommission hat am 23.09.2015 erste Klärungsgespräche mit Volkswagen in Wolfsburg geführt. In diesen Gesprächen hat Volkswagen eine umfassende Kooperation zugesichert und Manipulationen bei Fahrzeugtypen mit 1,6- und 2-Liter-Dieselmotoren (VW interne Baureihenbezeichnung: EA 189) in Deutschland eingeräumt. Nach Angaben von Volkswagen sind insgesamt rund 11 Millionen Dieselfahrzeuge betroffen. Die Untersuchungskommission hat inzwischen Kenntnis davon, dass außerdem 1,2 Liter Dieselmotoren betroffen sind. Erste KBA-interne Auswertungen haben ergeben, dass es sich nach derzeitigem Kenntnisstand um etwa 2,8 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge handelt, die in Deutschland zwischen 2009 und 2015 erstmals zugelassen wurden.

...

Volkswagen hat schnellstmöglich sicher zu stellen, dass eine Konformität der Fahrzeuge mit der erteilten Typgenehmigung hergestellt wird. Hierzu wurde Volkswagen vom KBA mit Frist 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen sowie technische Details zu den installierten Softwareprogrammen mitzuteilen. Der fristgerecht von der Volkswagen AG übergebene umfangreiche Plan beinhaltet den freiwilligen Rückruf aller betroffenen Fahrzeuge mit EA189 Motor. Bis zum Januar 2016 sollen technische Abhilfemaßnahme kundenreif entwickelt werden. Die 1,2l- und 2,0l-Motoren sollen im kommenden Jahr durch eine Softwarelösung (Flashen des Motorsteuergerätes) korrigiert werden. Die 1,6l-Motoren werden neben einer Softwaremaßnahme möglicherweise zusätzlich eine Hardwareänderung in der Luftstrecke und/oder Einspritzung erhalten. Bis zum Ende 2016 sollen alle Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge bereitstehen. Das KBA prüft und wird zeitnah entscheiden, welche Maßnahmen ergriffen werden und ob der Umsetzungsplan seitens KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde verbindlich vorgeschrieben wird.

Fahrzeuge mit einer europäischen Typgenehmigung werden europaweit vermarktet bzw. zugelassen. Das BMVI setzt sich für eine konsequente Aufklärung des Sachverhaltes ein und strebt eine Lösung an, die auch auf europäischer Ebene Bestand hat. BMVI hat die Europäische Kommission sowie die Mitgliedstaaten über das Veranlasste unterrichtet und wird auch den weiteren Informationsaustausch sicherstellen.

Weitere Hintergrundinformationen:
Anlage 1: KBA-Tests
Anlage 2: Sanktionsmöglichkeiten
Anlage 3: Zusammenhang zu RDE

IV. Position des Gesprächspartners

-

Anlage 1

14.10.2015

Hintergrundinformation zu den
vom KBA in Auftrag gegebenen Untersuchungen

Drei Neufahrzeuge wurden direkt aus der Produktion der Volkswagen AG in Wolfsburg nach Auswahl des KBA entnommen. Die Fahrzeuge werden nach erfolgter Messung an den Hersteller zurückgegeben. (Verfahren der Produktentnahme nach Anhang X der Richtlinie 2007/46/EG).
Die anderen Fahrzeuge wurden durch die beauftragten Technischen Dienste nach Maßgabe des KBA vom freien Markt (Markenhändler, freie Händler) für eine Leihgebühr beschafft. Die Fahrzeuge werden an die Händler nach erfolgter Messung zurückgegeben.

Untersucht wird das Abgasverhalten der Fahrzeuge in unterschiedlichen Messungen auf dem Rollenprüfstand mit stationärer und auf der Straße mit mobiler Abgasmessanlage besonders in Hinsicht auf die NOx-Emissionen, um Hinweise auf eine unzulässige Verwendung von Abschalteinrichtungen zu erhalten. Das KBA hat hierzu ein Lastenheft entwickelt, dass neben Messungen im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) auch einen abgewandeltem Zyklus sowie Messungen eines zufälligen Geschwindigkeitsprofils in Anlehnung an zukünftige RDE (Real Driving Emissions)-Profile enthält.

Folgende Tests wurden bzw. werden durchgeführt:

In KW 40 sind 5 Fahrzeuge getestet worden:

- 3 VW (Euro 6)
- Anderer Hersteller (Euro 6)
- Anderer Hersteller (Euro 5)

In KW 41 sind 16 weitere Fahrzeuge getestet worden:

- 4 VW (Euro 5 und 6)
- 12 andere Hersteller (Euro 5 und 6)

Geplant sind folgende weitere Tests:

- 13 andere Hersteller (Euro 5 und 6)

4

Anlage 2

14.10.2015

Sanktionsmöglichkeiten

Von verschiedenen Seiten wird vorgetragen, dass BMVI keine Sanktionsdrohung für Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehen habe, obwohl das europäische Recht dies nach Artikel 13 dieser Verordnung ausdrücklich fordere.

Hierzu ist auf Folgendes hinzuweisen:
Die entsprechenden Sanktionsmöglichkeiten ergeben sich aufgrund folgenden Zusammenwirkens der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der Richtlinie 2007/46/EU, der diese Richtlinie umsetzenden EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung und des allgemeinen deutschen Strafrechts:

- Die Typgenehmigung wird aufgrund des in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG geregelten Verfahrens europaweit nach einheitlichen Maßstäben erteilt. Welche technischen Anforderungen im Einzelnen an das Fahrzeug zu stellen und welche Verfahrensvorschriften dabei zu beachten sind, ergibt sich entweder aus der Ursprungsfassung der genannten Richtlinie oder aus weiteren Einzelrechtsakten, die nach Erlass der Richtlinie auf europäischer Ebene erlassen worden sind. Sie heißt deshalb auch Rahmenrichtlinie, weil sie zwar den Rahmen für die Erteilung der Typgenehmigung festlegt, bestimmte technische Einzelanforderungen aber in Einzelrichtlinien oder –verordnungen festgelegt sind.
- Eine solche Einzelanforderung ist die Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Sie ist Bestandteil der Typgenehmigungsregelungen, indem sie in Abschnitt IV Teil I Nr. 2A der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG genannt ist.
- Das heißt: Die Typgenehmigungsbehörde prüft bei der Erteilung einer Typgenehmigung, ob – neben zahlreichen weiteren Vorschriften – die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eingehalten sind. Sie hat dazu, ergänzend zu den in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG getroffenen Regelungen, die dort normierten Vorschriften zu beachten.
- Zu diesen ergänzenden technischen Anforderungen gehört das Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen (Art. 5 Abs.2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007). Werden solche Abschalteinrichtungen gleichwohl verwendet, so stellt dies einen Verstoß gegen die Genehmigungsvorschriften dar.
- Die Umsetzung dieser Regelungen in Deutschland erfolgte ebenfalls durch eine Rahmenvorschrift, nämlich die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Sie hat die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG in deutsches Recht überführt; damit gelten die Inhalte auch der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für das Genehmigungsverfahren.
- Das Spektrum der möglichen staatlichen Reaktionen auf Typgenehmigungsverstöße einschließlich möglicher Sanktionen ist der EG-FGV zu entnehmen. Danach sind vor allem spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. In der Begründung zur EG-FGV wird außerdem darauf hingewiesen, dass „...bestimmte Verstöße im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wie die Vorlage gefälschter Prüfergebnisse oder technischer Spezifikationen oder unvollständige Erklärungen in der Regel vorsätzlich begangen (werden) und mithin den besonderen Bestimmungen des Strafgesetzbuches (Betrug, Urkundenfälschung) unterliegen." (vgl. Verkehrsblatt, 2009, Heft 9, Seite 340). Die Notifizierung der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) gegenüber der Europäischen Kommission erfolgte am 07.08.2008 (Notifizierungsnummer: 2008/341/D).

...

- BMVI ist sich bewusst, dass die genannten Straftatbestände Vorsatz voraussetzen. Das ist aber auch in den EU-Regelungen so angelegt. Es geht in Art 13. Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 um die Abgabe falscher Erklärungen, um eine Verfälschung von Prüfergebnissen und um die Vorenthaltung von Daten. Das sind Verhaltensweisen, bei denen ein bewusstes Handeln des Verpflichteten erforderlich ist. Verfälschen kann nur, wer den richtigen Zustand kennt und diesen manipuliert. Ebenso ist es bei der Abgabe falscher Erklärungen und der Vorenthaltung von Daten. Eine andere Frage ist, ob dieses bewusste Handeln auch immer nachweisbar ist.

Mit den verwaltungsrechtlichen Möglichkeiten und den ergänzend bestehenden Regelungen stehen in Deutschland also auch speziell für die Abschalteinrichtungen Reaktionsmöglichkeiten zur Verfügung, die verhältnismäßig sind, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden, die wirksam sind, weil Maßnahmen angedroht werden, die darauf gerichtet sind, den durch den Verstoß hervorgerufenen rechtswidrigen Zustand umfassend zu beseitigen und die abschreckend sind, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können.

Ob sich im Zuge der laufenden Überprüfung der von Volkswagen vorgenommenen Manipulationen die Notwendigkeit einer zusätzlichen Erweiterung der bestehenden Vorschriften ergibt, kann erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse beurteilt werden.

Informationen zu den Sanktionen, die in Frankreich und Polen vorgesehen sind, liegen noch nicht vor.

Anlage 3

14.10.2015

Zusammenhang zum Thema

„Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE)"

Die Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) werden auch in Deutschland in Gebieten mit hohem Straßenverkehrsanteil sehr häufig überschritten. Die Europäische Kommission (KOM) hat mit Mahnschreiben vom 18.06.2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen der Überschreitung der NO_2-Grenzwerte in insgesamt 29 Gebieten eingeleitet. Als ursächlich gelten insbesondere die Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen. Verschiedene europäische Untersuchungen zeigen, dass die Realemissionen, insbesondere von Dieselfahrzeugen, teils deutlich über den Emissionsgrenzwerten der im Labor ermittelten Werte liegen (Faktor 5 über den Grenzwerten und höher). Als Hauptursache gilt, dass die Automobilhersteller ihre Fahrzeuge im Rahmen der Typgenehmigung hinsichtlich der eingeschränkten Labortestbedingungen CO_2- und kostenseitig optimieren (Motorabstimmung und reduzierte Abgasnachbehandlung).

Es bestehen keine Erkenntnisse, dass dieses erhöhte Emissionsverhalten unter realen Fahrbedingungen auf unzulässige Abschalteinrichtungen zurückzuführen ist. Auch offizielle Untersuchungen auf EU-Ebene, aber auch von Nichtregierungsorganisationen, kamen nicht zu dieser Schlussfolgerung.

Die zukünftige wirkungsvolle Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gilt aktuell als entscheidende Maßnahme zur zukünftigen Verbesserung der Luftqualitätssituation. Die KOM hat daher 2011 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der ein zusätzliches Prüfverfahren mit portabler Messtechnik (PEMS) entwickelt wird, das zukünftig im Rahmen der Typgenehmigung die Wirksamkeit von „Euro 6" im Realbetrieb kontrollieren und sicher stellen soll. Mit den zukünftigen RDE-Anforderungen wird zudem eine Verwendung von unzulässigen Abschalteinrichtungen zukünftig deutlich erschwert.

Referat: [redacted] LA 27 [redacted]

Bonn, 14.10.2015
Hausruf: [redacted]
Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Thema **- Erfolge bei der Abgasgesetzgebung**
- Endrohrmessung bei der Abgasuntersuchung (AU)
(zu TOP 6)

Kurzinformation Aufbauend auf den in der Vergangenheit erzielten Reduktionen von Schadstoff- und CO_2-Emissionen werden in Zukunft durch entsprechende Anpassungen der Abgasgesetzgebung auch die Realemissionen weiter reduziert werden.

I. Gesprächsziel

Informationsaustausch

II. Gesprächsführungsvorschlag

Erfolge bei der Abgasgesetzgebung:

- Die Bundesregierung hat die Zielwerte von 95 gCO_2/km für Personenkraftwagen (Pkw) und 147 gCO_2/km für leichte Nutzfahrzeuge (LNF) für die Jahre 2021 bzw. 2020 unterstützt; das sind derzeit die weltweit anspruchsvollsten Zielwerte.
- Die CO_2-Effizienzpolitik für neue Pkw und LNF ist erfolgreich. Die spezifischen CO_2-Emissionswerte von Pkw sind in den letzten Jahren (2009-2014) im EU-Durchschnitt um mehr als 25% gesunken. (alternativ: von 145,7 auf 123,4 gCO_2/km gesunken).
- Gleichzeitig erhöhte sich das Angebot an besonders emissionsarmen Fahrzeugmodellen, insbesondere die teilweise oder vollständige Elektrifizierung des Antriebsstrangs.
- Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, weitere Verbesserungen bei der CO_2-Effizienz von Pkw und LNF zu erreichen.
- Die BReg ist eine der treibenden Kräfte zur Entwicklung der Globalen Technischen Regelung WLTP und stellt aktuell den Vorsitz bei

...

der UNECE. Der WLTP wird zukünftig die Repräsentativität der Kraftstoffverbrauchsangaben verbessern und damit im Ergebnis zu mehr Realitätsnähe führen.

- Die BReg hat sich für bessere Labortests und eine umfassende Überarbeitung der administrativen Vorschriften einschließlich der Überprüfung der Konformität der CO_2-Emission in Betrieb befindlicher Fahrzeuge eingesetzt.
- Auch bei der Reduktion der Schadstoffemissionen haben wir große Fortschritte erreicht. Die aktuell gültige Abgasgrenzwertstufen Euro 6 für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Euro VI für schwere Nutzfahrzeuge haben bei Dieselmotoren seit Einführung der Euro-Grenzwertstufen 1992 zu einer über 90 %-igen Reduzierung der Stickoxid-Grenzwerte geführt.
- Die Luftbelastung mit Stickoxiden hat sich in den letzten Jahren jedoch nicht in dem Maße verbessert, wie durch die Absenkung der Emissionsgrenzwerte zu erwarten gewesen wäre. Der aktuelle Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung der europäischen Vorschriften liegt daher nicht bei weiteren Grenzwertabsenkungen, sondern bei der verbesserten Kontrolle der Realemissionen im Betrieb befindlicher Fahrzeuge (RDE).

Endrohrmessung bei der Abgasuntersuchung (AU)

- Ziel der periodischen Abgasuntersuchung (AU) an Kraftfahrzeugen ist es, Defekte oder Wartungsmängel zu erkennen, für die der Fahrzeughalter verantwortlich ist. Die AU ist ein wichtiges Instrument zur Überwachung des ordnungsgemäßen Wartungszustandes und der Funktion der serienmäßigen Abgasnachbehandlung von Kraftfahrzeugen. Die AU ist als kostengünstige Reihenprüfung konzipiert und hat sich hierzu aus Sicht des BMVI bewährt.
- Gleichwohl wird das BMVI auch nochmals prüfen, ob hinsichtlich der Weiterentwicklung der AU-Bestimmungen die Endrohrmessung ggf. wieder stärker in den Vordergrund rücken sollte.

...

III. Zur Information/Sachverhalt

-

IV. Position des Gesprächspartners

-

Referat LA 27
LA 27/~~7351.2/4~~ 7351.214

Bonn, 14.10.2015

[redacted] MR [redacted]
ORR [redacted]

Referat L 14

Nur zur Unterzeichnung

über

Herrn Staatssekretär [redacted] 9/10

[redacted] LA (i. V. gezeichnet [redacted] 14.10.2015)

[redacted] LA 2 (gezeichnet [redacted] 14.10.2015)

mit der Bitte um Zustimmung vorgelegt.

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
TOP 6 a) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
6 b) Antrag der Fraktion Die Linke

Anforderung L 14 vom 9. Oktober 2015

Anlagen: Sprechzettel mit 2 Anlagen

Zur o. a. Anforderung wird der in der Anlage beigefügte Sprechzettel nebst Anlagen zur Verfügung gestellt.

Gez. [redacted]

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 16:49
An: StS [redacted]
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]
Betreff: 2 Anträge zur Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min
Anlagen: 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Anträge-0Vorlage.pdf; Antrag Bündnis90-DieGrünen.pdf; Antrag Die Linke 18-6325.pdf

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Bezug auf u. a. Anforderung zur morgigen BT-Sitzung zu den Anträgen von „Bündnis 90/Die Grünen" sowie „Die Linke", erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Vorgang **mit der Bitte um kurzfristige Mitzeichnung durch Sts** [redacted]

Aufgrund der Eilbedürftigkeit erhalten Sie den Vorgang auf diesem Wege und mit der Bitte um Weiterleitung an L 14, sobald die Mitzeichnung von Sts [redacted] erfolgt ist.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 16:08
An: Ref-LA27
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; Ref-K12; Ref-K10
Betreff: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Liebe Kollegen,

da Hr. Minister nun zu TOP 6 eine Rede im Deutschen Bundestag hält, bitte ich Sie, nachdem die Anträge zu diesem TOP vorliegen (voraussichtlich erst Dienstagabend/ Mittwochmorgen), um Erstellung eines neuen Sprechzettels.

Da Hr. [redacted] (K 12) auf Grundlage Ihres Sprechzettels die Rede erarbeiten muss, bitte ich dann um schnelle Zusendung.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: [redacted]; Ref-L14; Ref-K10
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; [redacted]; [redacted]; StS-[redacted]; StS-[redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Referat LA 27
LA 27/~~7351.2/4~~
7357.214

Bonn, 14.10.2015

[redacted] MR [redacted]
ORR [redacted]

Referat L 14

über

Herrn Staatssekretär [redacted]

[redacted] LA *(i. V. gezeichnet [redacted] 14.10.2015)*

[redacted] LA 2 *(gezeichnet [redacted] 14.10.2015)*

mit der Bitte um Zustimmung vorgelegt.

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
TOP 6 a) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
6 b) Antrag der Fraktion Die Linke

Anforderung L 14 vom 9. Oktober 2015

Anlagen: Sprechzettel mit 2 Anlagen

Zur o. a. Anforderung wird der in der Anlage beigefügte Sprechzettel nebst Anlagen zur Verfügung gestellt.

Gez. [redacted]

Referat: LA 27 Bonn, 14.10.2015
[redacted] MR [redacted] Hausruf: [redacted]
ORR [redacted] Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

TOP 6

Thema

a) **Beratung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE Grünen: „Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen – Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sichern" (BT-Drucksache 18/...)**

b) **Beratung des Antrags der Fraktion DIE LINKE: „Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen" (BT-Drucksache 18/6325)**

I. Inhalt/Sachverhalt

Die beiden Anträge stehen im Zusammenhang mit den Manipulationen bei Dieselfahrzeugen von Volkswagen. Die Forderungen gehen teilweise in Bereiche, die nur indirekt mit dem VW-Fall zu tun haben und auch die Zuständigkeiten anderer Ressorts betreffen.

Der Basisantrag (Drucksache 18/6070) vom 23.09.2015 von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wurde in den Ausschüssen bisher nicht behandelt, da dazu am 02.11.2015 eine öffentliche Experten-Anhörung stattfinden wird.

Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sind noch nicht abgeschlossen. Erst nach Vorliegen aller Erkenntnisse kann über mögliche Konsequenzen entschieden werden.

II. Votum

Kenntnisnahme und Ablehnung.

III. Position der Bundesregierung/BMVI

Oberste Priorität hat im VW-Fall zunächst einmal die Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen von VW bzw. durch das KBA.

Die Bundesregierung wird nach Vorliegen der Erkenntnisse eingehend prüfen, inwieweit Handlungsbedarf zur Anpassung der internationalen, europäischen und nationalen Vorschriften besteht. Dazu zählt u.a. auch, dass sich die Bundesregierung auf EU-Ebene weiter für Verbesserungen bei Nachprüfungen einsetzen wird.

Die Einzelforderungen in den beiden Anträgen bedürfen einer eingehenden Prüfung verschiedener Referate im BMVI sowie eine Zulieferung/Beteiligung anderer Ressorts entsprechend der Zuständigkeiten. In den beiden Anlagen sind zu den einzelnen Forderungen erste Einschätzungen der zuständigen Referate des BMVI eingetragen. Diese sind bisher nicht ressortabgestimmt.

Eine erste zusammenfassende Einschätzung der Anträge ergibt die Schlussfolgerung, dass die Anträge abzulehnen sind.

Anlage 1: Erste Einschätzungen zum Antrag von „Bündnis90/Die Grünen"
Anlage 2: Erste Einschätzungen zum Antrag von „Die Linke"

IV. Beratung in den Ausschüssen

Gemäß Tagesordnung gilt Überweisungsvorschlag an

zu a): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
zu b): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Anlage 1

14.10.2015

Erste Einschätzungen zu dem Antrag von Bündnis 90/Die Grünen:

„Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen

– Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sichern"

(Drucksache 18/)

II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

- den Abgasskandal und seine Ursachen konsequent aufzuarbeiten und größtmögliche Transparenz über Verbrauch und Emissionen herzustellen, in dem sie

  - dem Bundestag und der Öffentlichkeit umfassend über die politischen und rechtlichen Konsequenzen und die Aufarbeitungs- und Prüfungsarbeit berichtet;

  Ja, Bundestag und Öffentlichkeit werden umfassend informiert.

  - Prüfungen für Diesel- und Benzinmodelle im realistischen Fahrbetrieb hinsichtlich des Emissionsverhaltens CO_2 und Stickoxiden einführt;

  Die Bundesregierung unterstützt die schnelle Einführung des neuen Prüfzyklus WLTP und der RDE-Vorschriften.

  - die Abgas-Feldüberwachung des Umweltbundesamtes (UBA) stärkt, und zwar inklusive der Erhebung der CO_2-Emissionen, und das UBA mit einem entsprechenden Etat ausstattet;

  Zuständigkeit BMUB. Aus Sicht BMVI müssen Nachprüfungen im Zusammenhang mit Typgenehmigungen im Verantwortungsbereich des BMVI bzw. KBA bleiben. Die Entscheidung über sonstige Forschungsprogramme obliegt dem BMUB.

  - die Behörden verpflichtet, die Ergebnisse aller oben genannten Tests mit Nennung des Fahrzeugherstellers, des Modells und der Motorisierung auf ihren Internetseiten zu veröffentlichen;

  Für die aktuell durchgeführten Untersuchungen der Feldfahrzeuge auf dem Rollenprüfstand und bei der Straßenfahrt ist eine Veröffentlichung vom KBA beabsichtigt nach Abschluss und Bewertung der Ergebnisse (inklusive der Rückkopplung mit betroffenen Herstellern).

  - einen Sachstandsbericht „Reale Verminderung spezifischer CO_2-Emissionswerte von Neuwagen 2009-2015" auf Grundlage von Emissionsmessungen im Fahrbetrieb (Real Driving Emissions, RDE) vorlegt;

  Zuständigkeit BMUB.

  - einen Technikfolgenbericht über die mittelfristigen ökologischen und ökonomischen Erfolgsaussichten der Benzin- und Dieselmotoren in der deutschen Automobilwirtschaft vorlegt;

...

Das BMVI entwickelt derzeit die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (2013) fort, um die dortigen Handlungsempfehlungen umzusetzen und den Markthochlauf alternativer Kraftstoff- und Antriebstechnologien (u.a. Batterie- und Brennstoffzellentechnik) sicherzustellen. Daneben geht es hierbei auch um die Möglichkeiten der Effizienzsteigerung herkömmlicher Kraftstoff- und Antriebstechnologien (Benzin- und Dieselmotoren). Ziel ist es, die im Energiekonzept der Bundesregierung für den Verkehrsbereich festgelegten Ziele zu erreichen, über deren Umsetzung die Bundesregierung regelmäßig berichtet

- dem Bundestag einen Bericht über die umwelt-, verkehrs- und finanzpolitischen Folgen der steuerlichen Förderung von Diesel gegenüber Benzin vorlegt;

- einen Technikfolgenbericht über die Batterie- und Brennstoffzellenentwicklungen, der insbesondere die Kostenentwicklung untersucht, vorlegt.

Das BMVI entwickelt derzeit die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (2013) fort, um die dortigen Handlungsempfehlungen umzusetzen und den Markthochlauf alternativer Kraftstoff- und Antriebstechnologien (u.a. Batterie- und Brennstoffzellentechnik) sicherzustellen.

- dafür zu sorgen, dass Gesundheit, Umwelt und Verbraucher geschützt werden, indem sie

- im ersten Schritt den Sachverständigenrat für Umweltfragen bittet, einen Bericht über die Umweltauswirkungen der Diesel- und Benzinfahrzeuge (unter Berücksichtigung des klimatischen Aspektes der Feinstaubproblematik) vorzulegen;

Zuständigkeit BMUB.

- sich in der Verkehrs- und Umweltministerkonferenz mit den Ländern über einheitliche und zügige Maßnahmen zur Verringerung der Luftbelastung durch Emissionen des Straßenverkehrs in Städten verständigt und einen „Aktionsplan Luftqualität" erarbeitet;

Der VW-Fall darf nicht zum Anlass genommen werden, jetzt hinsichtlich der Luftqualität in Aktionismus zu verfallen, worauf der Antrag leider hindeutet. Vielmehr sollte der jetzt entstandene Handlungsdruck genutzt werden, um das für die Verkehrspolitik Notwendige und Mögliche rasch umzusetzen.

- ein Nachrüstungsprogramm zur Abgasreduzierung von Taxis, Transportern und Bussen auflegt und die Ausweitung von E-Carsharing fördert;

Ein Förderprogramm zur Abgasreduzierung von Taxis, Transportern und Bussen ist derzeit nicht geplant.

- im Rahmen der Hauptuntersuchung Abgasuntersuchungen einführt, die den realen Schadstoffausstoß darstellen;

Ziel der periodischen Abgasuntersuchung (AU) an Kraftfahrzeugen ist es, Defekte oder Wartungsmängel zu erkennen, für die der Fahrzeughalter verantwortlich ist. Die AU ist ein wichtiges Instrument zur Überwachung des ordnungsgemäßen Wartungszustandes und der Funktion der serienmäßigen Abgasnachbehandlung von Kraftfahrzeugen. Die AU ist als kostengünstige Reihenprüfung konzipiert und hat sich hierzu aus Sicht des BMVI bewährt.
Gleichwohl wird das BMVI auch nochmals prüfen, ob hinsichtlich der Weiterentwicklung der AU-Bestimmungen die Endrohrmessung ggf. wieder stärker in den Vordergrund rücken sollte.

...

- sich auf EU-Ebene für die Einrichtung einer gemeinsamen unabhängigen EU-Typgenehmigungsbehörde einsetzt;

Die derzeit zuständigen europäischen Typgenehmigungsbehörden (in Deutschland das KBA) sind unabhängig und es wird kein weiterer Handlungsbedarf gesehen, die Aufgaben der Typgenehmigungsbehörden in Europa zu zentralisieren.

- sich auf EU-Ebene für die rasche Einführung WLTP und von Emissionstests unter realen Fahrbedingungen (Real Driving Emissions, RDE) mit einem technisch begründeten Konformitätsfaktor von max. 1,5 einsetzt;

Die Bundesregierung setzt sich schon länger für die rasche Einführung von WLTP und von Emissionstests unter realen Fahrbedingungen (RDE) ein. Eine Position zu den Konformitätsfaktoren ist derzeit noch nicht festgelegt.

- dafür sorgt, dass in Europa 2025 und 2030 ambitionierte CO_2-Nachfolgegrenzwerte auf der Grundlage von WLTP und RDE eingeführt wird;

Zuständigkeit BMUB.

- dafür sorgt, dass etwaige Kfz-Steuer-Nachforderungen auf Grund zu gering ausgewiesener CO_2-Emissionswerte in den Zulassungsbescheinigungen von den Herstellern und nicht von den VerbraucherInnen getragen werden.

Zuständigkeit BMF.

- die Politik konsequent auf die Förderung zukunftsfähiger sauberer Autos auszurichten, indem sie

- ein Marktanreizprogramm auflegt, bei dem Elektroautos einen Kaufzuschuss in Höhe von 5.000 Euro und verbrauchsarme Plug-In-Hybrid-Autos (unter 50g CO_2/km) in Höhe von 2.000 Euro erhalten; um eine ökologische Lenkungswirkung zu entfalten, erfolgt die Gegenfinanzierung über eine Umlage der Kfz-Steuer für Pkw, deren CO_2-Ausstoß oberhalb der europäischen CO_2-Grenzwerte liegt;

- die Besteuerung von Dienstwagen an den CO_2-Ausstoß koppelt und die Steuerprivilegien für Dienstwagen mit einem CO_2-Ausstoß oberhalb der europäischen CO_2-Grenzwerte reduziert;

Zuständigkeit BMF.

- im Bundeshaushalt ein Investitionsprogramm Elektromobilität auflegt und so den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, die auf erneuerbarem Strom basiert und ein nutzerfreundliches eRoaming beinhaltet, steuerlich fördert sowie ein bundesweites kostenfreies Parkvorrecht für Elektroautos an Ladepunkten und baurechtliche Vorgaben für Ladeanschlüsse an öffentlichen Einrichtungen und Neubauten einführt.

Anlage 2

14.10.2015

Erste Einschätzungen zu dem Antrag von Die Linke:

„Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen"

(BT-Drucksache 18/6325)

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

A. zum Schutz der abhängig Beschäftigten

1. aktiv darauf hinzuwirken, dass die Folgen des organisierten Betrugs bei VW nicht auf die Beschäftigten abgewälzt werden. Die Vorschläge der betrieblichen Interessenvertretung und deren Gewerkschaft zum Erhalt der Arbeitsplätze sind zu berücksichtigen.
   Zuständigkeit BMWi

2. den gesetzlichen Rahmen zu schaffen, dass Zeitarbeitsfirmen im Falle gravierender wirtschaftlicher Probleme und unvermeidbarer Arbeitsausfälle von den Regelungen zur Kurzarbeit Gebrauch machen können.
   Zuständigkeit BMWi, BMAS

B. für eine umfassende Aufklärung

3. eine unabhängige Kommission einzusetzen, die
   a) sich zusammensetzt aus Expertinnen und Experten, die ausschließlich von Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen, dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Automobilclubs benannt werden;
   b) mit der Erarbeitung eines umfassenden Berichts zum Abgas-Skandal beauftragt wird. Die Autohersteller und relevanten Zulieferer sowie der Verband der Automobilindustrie (VDA) werden verpflichtet, die erforderlichen Unterlagen der Kommission zur Verfügung zu stellen. Die Kommission soll auch ermitteln, welche Gesundheits- und Umweltschäden durch die erhöhten Abgasemissionen den Menschen in Deutschland und im Ausland zugefügt wurden. Gegenstand der Untersuchung soll auch der entstandene Schaden für Verbraucherinnen und Verbrauchern durch den erhöhten Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge im realen Fahrbetrieb im Vergleich zu den Angaben der Hersteller sein.

   Die Einrichtung einer zusätzlichen unabhängigen Kommission wird nicht befürwortet. Sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen hat das BMVI hierzu umgehend eine Untersuchungskommission eingesetzt. Die Kommission besteht z. Zt. aus Fachleuten aus dem BMVI, KBA sowie wissenschaftlicher Begleitung.

4. das Umweltbundesamt zu beauftragen, in Kooperation mit der einzurichtenden unabhängigen Kommission und gegebenenfalls unter Hinzuziehung von weiterem Sachverstand aus Länderministerien, ADAC, Deutschen Umwelthilfe (DUH), International Council on Clean Transportation (ICCT) und weiteren Stellen, eine repräsentative und

...

der realen Fahrpraxis gerecht werdende Untersuchung der Abgasemissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs aller in Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw vorzunehmen. Diese Untersuchung ist so bald wie möglich auch auf andere Pkw sowie auf leichte und schwere Nutzfahrzeuge auszudehnen. Sämtliche Messergebnisse sind bis spätestens Ende 2016 mit Nennung des Fahrzeugherstellers, des Modells und der Motorisierung auf einer zentralen Seite im Internet öffentlich zu machen, damit sich die Verbraucherinnen und Verbraucher ein realistisches Bild der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs ihres Fahrzeugs machen können und ihre Fahrweise ggf. anpassen können.
Zuständigkeit BMUB. Aus Sicht BMVI müssen Nachprüfungen im Zusammenhang mit Typgenehmigungen im Verantwortungsbereich des BMVI bzw. KBA bleiben. Die Entscheidung über sonstige Forschungsprogramme obliegt dem BMUB.

5. die Informationen und Anschuldigungen umfassend zu untersuchen, wonach man im Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), in anderen Behörden, aber auch verschiedenen Bundesministerien schon früh von Verdachtsmomenten der Manipulation oder der gezielten Abstimmung der Motoren oder der Regulierung der Abgasnachbehandlung auf die Messmethoden der EU gewusst hätte und diesen nicht ausreichend nachgegangen wäre, und dazu einen Bericht vorzulegen. Der Bericht sollte auch darlegen, welche Strukturen, Abhängigkeiten und Beziehungen eine frühere Aufdeckung der Manipulationen verhinderten und welche Umstrukturierungen notwendig sind, um eine unabhängige Kontrolle und Überwachung zukünftig zu gewährleisten.
Eine diesbezügliche Untersuchung und Vorlage eines Berichtes wird nicht für erforderlich gehalten.

C. für eine schnelle und vollständige Behebung der Mängel

6. Sanktionen aus den Verstößen des VW-Konzerns gegen die Verordnung (EG) 715/2007 wie z.B. die Rücknahme von Typengenehmigungen, Aberkennung von Plaketten oder Steuernachzahlungen bis höchstens 1. Mai 2016 zurückzustellen. Bis dahin sollte der VW-Konzern die Mängel bei den betroffenen knapp drei Millionen in Deutschland zugelassenen VW-Diesel-Pkw sowie den betroffenen Nutzfahrzeugen mit deutlich überhöhten Abgaswerten einschließlich der Realisierung der Rückrufe und der Umrüstungen beseitigt haben, deren Ergebnis die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte sein muss. Da es um die Abgasbelastung der Allgemeinheit geht, darf die Um- bzw. Nachrüstung nicht einem freiwilligen Rückruf überlassen bleiben, sondern er muss amtlich verfügt werden. Sollte sich im Zuge der Untersuchung herausstellen, dass es noch bei anderen Modellen aus dem VW-Konzern sowie bei den Kraftfahrzeugen anderer Hersteller gravierende Grenzwertüberschreitungen um mehr als 50% bei den Abgasemissionen gibt, so sollten auch diese mit einer entsprechenden Fristsetzung zu den genannten Maßnahmen verpflichtet werden.
Die umfangreiche Stellungnahme wurde seitens VW fristgerecht dem KBA vorgelegt. ***Das KBA hat <am xx.10.2015/heute> eine rechtsverbindliche Anordnung gegenüber VW getroffen. Sie sieht vor, dass VW die beanstandete Software aus sämtlichen Fahrzeugen entfernt, die damit ausgestattet worden waren. Die Anordnung gilt für alle in Europa im Verkehr befindlichen betroffenen Diesel-Kfz. Zugleich wird VW aufgegeben, dabei durch entsprechende technische Maßnahmen sicherzustellen, dass sich das Emissionsverhalten weiterhin im Rahmen der vorgesehenen gesetzlichen Regelungen bewegt. Die Fahrzeuge müssen in den vorschriftsgemäßen Zustand versetzt werden, der der Erteilung der Typgenehmigung zugrun-***

...

de gelegen hatte. VW hat gegenüber dem KBA bis zum 30.11.2015 die technische Umsetzung im Einzelnen zu belegen. Die entsprechenden Rückrufaktionen werden ab Januar 2016 gefordert und deren Fortgang vom KBA hinsichtlich der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge überwacht. Anmerkung: Dieser Text wird nach Rücksprache LA 2 mit Sts [redacted] und KBA nochmal aktualisiert.

7. eine Untersuchung in Auftrag zu geben zur Ermittlung der Steuerausfälle durch die Zulassung der Fahrzeuge, die einer falschen Euro-Norm zugeordnet wurden und/oder bei denen eine falsche Angabe über die CO2-Emissionen zugrunde gelegt werde und die daher mit deutlich zu wenig Kraftfahrzeugsteuer belastet wurden. Der entsprechende Steuerausfall ist nach dem Verursacherprinzip den Herstellern in Rechnung zu stellen.
Zuständigkeit BMF.

8. zu untersuchen, welche rechtlichen Möglichkeiten es gibt, bei den zu erwartenden Strafen und Schadensersatzansprüchen, die auf den VW-Konzern zukommen, die in den Abgasskandal involvierten Manager sowie die Eigentümer des Konzerns persönlich mit ihrem Privatvermögen heranzuziehen. Es ist z.B. zu prüfen, inwiefern Boni und Dividenden unter falschen Voraussetzungen ausgezahlt wurden und welche Aufsichts- und Kontrollpflichten in wessen Verantwortlichkeit verletzt wurden. Um die Beschäftigten des Konzerns, die nichts mit dem Skandal zu tun haben, vor den Folgen des Skandals zu schützen, muss die Bundesregierung die rechtlichen Mittel ausschöpfen, die Verursacher und Profiteure der Manipulationen haftbar zu machen.
Zuständigkeit BMJV.

D. zur Verhinderung zukünftiger Manipulationen und Nichteinhaltung der Grenzwerte

9. in der EU nachdrücklich darauf hinzuwirken, dass für die Typenzulassung realistische Verbrauchs- und Emissions-Testverfahren unter Zugrundelegung von Verbrauchszyklen, die den Realitäten im Alltagsverkehr entsprechen (World Harmonized Light Vehicles Test Procedure – WLTP), spätestens 2017 eingeführt werden. Weitere Rahmenbedingungen und ggf. zusätzliche Tests müssen dabei eindeutig festgelegt werden, z.B. zur vorgeschriebenen Testtemperatur, zu davon abweichenden Temperaturen, zum Kaltstart, zum Betrieb der Klimaanlage etc. Es muss sichergestellt werden, dass die Hersteller das Abgasmanagement der Autos nicht gezielt auf diesen Zyklus abstimmen können – durch Variationen des Zyklus oder durch Kontrollen bei den Herstellern. Zu prüfen ist, unter welchen Voraussetzungen und wem gegenüber die Hersteller zur Offenlegung der Steuerungssoftware verpflichtet werden können. Die Typenzulassung ist dahingehend zu reformieren, dass diese nur von einer unabhängigen Stelle vorgenommen werden darf, die sich weder im Wettbewerb mit anderen Zulassungsstellen befindet noch in irgendeiner finanziellen Beziehung zu den Herstellern steht. Auch ein System der stichprobenartigen Überprüfung der Verbrauchs- und Emissionswerte im realen Fahrverhalten (RDE) muss spätestens 2017 in der EU eingeführt werden. Dabei muss der Übereinstimmungsfaktor 1,0 betragen. Mindestens 25 Prozent der neuzugelassenen Fahrzeugmodelle müssen innerhalb von zwei Jahren nach Erteilung der Typenzulassung überprüft werden.
Die Bundesregierung unterstützt die schnelle Einführung des neuen Prüfzyklus WLTP und der RDE-Vorschriften. Erst nach Abschluss der Sachverhaltsaufklärung im VW-Fall und die Einleitung notwendiger Maßnahmen durch VW bzw. das KBA kann nach Vorliegen aller Erkenntnisse über mögliche Konsequenzen

...

und einer möglichen Anpassung der internationalen, der europäischen und nationalen Vorschriften entschieden werden.

10. eine neue, unabhängige und schlagkräftige Behördenstruktur beim UBA aufzubauen für die Überwachung von Verbrauchs- und Emissionsmessungen im Rahmen der Typenzulassung, der Feldüberwachung und der periodisch technischen Abgasuntersuchung. Dabei sollen in Fortsetzung der Forderung 2 durch oder im Auftrag des UBA dauerhaft RDE-Feldüberprüfungen durchgeführt werden, auch bevor diese über die EU verpflichtend werden. Solange es in Deutschland kein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen gibt, müssen bei Pkw ergänzend zum WLTP-analogen Fahrverhalten (bis 130km/h bei Class 3) auch die Abgase bei höheren Geschwindigkeiten gemessen werden. Wichtig ist zu überprüfen, ob die Abgasreduktionstechniken ihre Funktion dauerhaft erfüllen. Das UBA muss mit den für eine unabhängige Überwachung notwendigen Ressourcen ausgestattet werden, inkl. des Personals, das ggf. teilweise vom KBA übernommen werden kann.
Erst nach Abschluss der Sachverhaltsaufklärung im VW-Fall und die Einleitung notwendiger Maßnahmen durch VW bzw. das KBA kann nach Vorliegen aller Erkenntnisse über mögliche Konsequenzen und einer möglichen Anpassung der internationalen, der europäischen und nationalen Vorschriften entschieden werden. Aus Sicht BMVI müssen Nachprüfungen im Zusammenhang mit Typgenehmigungen im Verantwortungsbereich des BMVI bzw. KBA bleiben. Die Entscheidung über sonstige Forschungsprogramme obliegt dem BMUB.

11. für die periodisch technische Abgasuntersuchung Endrohrprüfungen vorzuschreiben und ggf. mit öffentlich geförderten Forschungsmaßnahmen die technischen Möglichkeiten zu verbessern damit bei diesen möglichst bald auch die Belastung mit Stickoxiden und kleinen Partikeln gemessen werden kann.
Ziel der periodischen Abgasuntersuchung (AU) an Kraftfahrzeugen ist es, Defekte oder Wartungsmängel zu erkennen, für die der Fahrzeughalter verantwortlich ist. Die AU ist ein wichtiges Instrument zur Überwachung des ordnungsgemäßen Wartungszustandes und der Funktion der serienmäßigen Abgasnachbehandlung von Kraftfahrzeugen. Die AU ist als kostengünstige Reihenprüfung konzipiert und hat sich hierzu aus Sicht des BMVI bewährt.
Gleichwohl wird das BMVI auch nochmals prüfen, ob hinsichtlich der Weiterentwicklung der AU-Bestimmungen die Endrohrmessung ggf. wieder stärker in den Vordergrund rücken sollte.

E. um Lehren aus dem Skandal zu ziehen zum Schutz von Gesundheit, Umwelt sowie Verbraucherinnen und Verbrauchern

12. eine Luftreinhaltungs-Strategie auszuarbeiten und dem Bundestag vorzulegen, die über die Informationspflichten aus der Verordnung EG 715/2007 hinausgeht und konkrete Maßnahmen insbesondere für den Verkehr enthält, damit die Grenzwerte aus der genannten Verordnung eingehalten werden und die Abgasbelastung der Bürgerinnen und Bürger auch über das vorgeschriebene Maß hinaus weiter reduziert wird.
Zuständigkeit BMUB.

13. den rechtlichen Rahmen dahingehend zu ändern, dass die staatlichen Stellen sowie vom Staat beauftragte Prüfungsstellen verpflichtet sind, sämtliche für Umwelt, Gesundheit, Verbraucherinnen und Verbraucher relevante Informationen aus Emissions- und Verbrauchsmessungen auf einer zentralen Seite im Internet zu veröffentlichen.

...

Hierzu hat die Bundesregierung bis März 2016 einen entsprechenden Legislativvorschlag vorzulegen. Zudem sollen die Informationspflichten der Hersteller und Händler erweitert werden. Verstöße gegen Informationspflichten sind im Internet zu veröffentlichen und schärfer zu sanktionieren.
Das KBA veröffentlicht bereits seit vielen Jahren auf seiner Internetseite die Werte zu seinen umweltbezogenen Prüfungen im Verzeichnis „Kraftstoffverbrauchs- und Emissionswerte-Typprüfwerte".
Auch für die aktuell durchgeführten Untersuchungen ist eine Veröffentlichung beabsichtigt nach Abschluss und Bewertung der Ergebnisse (inklusive der Rückkopplung mit betroffenen Herstellern).
Das Veröffentlichen von Verstößen gegen Informationspflichten ist rechtlich bisher nicht vorgesehen.

14. dem Bundestag einen Gesetzentwurf für ein Unternehmensstrafrecht vorzulegen, mit dem Unternehmen sanktioniert werden können.
Zuständigkeit BMJV, BMWi.

15. bis Ende 2015 einen Gesetzentwurf vorzulegen, der eine schnelle und vollständige Behebung der Schäden bei betroffenen Verbraucherinnen und Verbrauchern ermöglicht, indem einfach zugängliche Gruppenklagen eingeführt, Musterfeststellungsklagen ausgeweitet und Verbraucherverbandsklagerechte gestärkt werden. Darüber hinaus müssen generell die Gewährleistungsrechte verbessert und ein kostenfreies Auskunftsrecht der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie deren Interessenverbände gegenüber Unternehmen über Abgasmessungen und eingesetzte Technologien inkl. der Software zum Beispiel im Verbraucherinformationsgesetz (VIG) eingeführt werden

16. den Schutz von Whistleblowern im Zusammenhang mit dem Abgasskandal sicherzustellen und die Forderungen dazu aus den Anträgen der Fraktion DIE LINKE. auf den Bundestagsdrucksachen 18/3043 („Gesellschaftliche Bedeutung von Whistleblowing anerkennen – Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber schützen") und 18/5839 („Journalistinnen und Journalisten sowie Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber vor Strafverfolgung schützen und Unabhängigkeit der Justiz sicherstellen") so schnell wie möglich umzusetzen.
Zuständigkeit BMJV.

Ref-LA27

Von: [redacted]-LA
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 18:46
An: Ref-LA27
Betreff: AW: 2 Anträge - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Einverstanden
Gruß
[redacted]

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 14:32
An: [redacted]-LA
Cc: [redacted]
Betreff: 2 Anträge - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Frau [redacted]

zur u. a. Anforderung erhalten Sie den beigefügten Vorgang **mit der Bitte um kurzfristige elektronische Mitzeichnung.**

Herr [redacted] hat mitgezeichnet.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 16:08
An: Ref-LA27
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; Ref-K12; Ref-K10
Betreff: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Liebe Kollegen,

da Hr. Minister nun zu TOP 6 eine Rede im Deutschen Bundestag hält, bitte ich Sie, nachdem die Anträge zu diesem TOP vorliegen (voraussichtlich erst Dienstagabend/ Mittwochmorgen), um Erstellung eines neuen Sprechzettels.

Da Hr. [redacted] (K 12) auf Grundlage Ihres Sprechzettels die Rede erarbeiten muss, bitte ich dann um schnelle Zusendung.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44

10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 -
E-Mail: @bmvi.bund.de

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: ; Ref-L14; Ref-K10
Cc: StS- -LA; -LA2
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27

Von:
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: -LA; -LA2; ; ; ; ; ; ; PSTS- PSTS- PSTS- Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; ; ; StS- StS-
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 -
E-Mail: @bmvi.bund.de

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 16:03
An: [redacted]-LA
Cc: [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]-LA2; [redacted]
Betreff: AW: 2 Anträge - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Sehr geehrte Frau [redacted]

aufgrund der Eilbedürftigkeit hat Herr [redacted] jetzt den Vorgang für LA mitgezeichnet.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 14:32
An: [redacted]-LA
Cc: [redacted]; [redacted]
Betreff: 2 Anträge - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Frau [redacted]

zur u. a. Anforderung erhalten Sie den beigefügten Vorgang **mit der Bitte um kurzfristige elektronische Mitzeichnung.**

Herr [redacted] hat mitgezeichnet.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 16:08
An: Ref-LA27
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; Ref-K12; Ref-K10
Betreff: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Liebe Kollegen,

da Hr. Minister nun zu TOP 6 eine Rede im Deutschen Bundestag hält, bitte ich Sie, nachdem die Anträge zu diesem TOP vorliegen (voraussichtlich erst Dienstagabend/ Mittwochmorgen), um Erstellung eines neuen Sprechzettels.

Da Hr. [redacted] (K 12) auf Grundlage Ihres Sprechzettels die Rede erarbeiten muss, bitte ich dann um schnelle Zusendung.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: [redacted]; Ref-L14; Ref-K10
Cc: StS- [redacted] -LA; [redacted] -LA2; [redacted]; [redacted]
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted] -LA; [redacted] -LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; PSTS- [redacted]; PSTS- [redacted]; PSTS- [redacted]; Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; [redacted]; [redacted]; StS- [redacted]; StS- [redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail [redacted]@bmvi.bund.de

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 14:32
An: [redacted]-LA
Cc: [redacted]
Betreff: 2 Anträge - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min
Anlagen: 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Anträge-0Vorlage.doc; 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Anträge-1Spz.doc; 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Anträge-Anlage1.doc; 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Anträge-Anlage2.doc

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Frau [redacted]

zur u. a. Anforderung erhalten Sie den beigefügten Vorgang **mit der Bitte um kurzfristige elektronische Mitzeichnung.**

Herr [redacted] hat mitgezeichnet.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 16:08
An: Ref-LA27
Cc: StS[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; Ref-K12; Ref-K10
Betreff: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Liebe Kollegen,

da Hr. Minister nun zu TOP 6 eine Rede im Deutschen Bundestag hält, bitte ich Sie, nachdem die Anträge zu diesem TOP vorliegen (voraussichtlich erst Dienstagabend/ Mittwochmorgen), um Erstellung eines neuen Sprechzettels.

Da Hr. [redacted] (K 12) auf Grundlage Ihres Sprechzettels die Rede erarbeiten muss, bitte ich dann um schnelle Zusendung.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: [redacted]; Ref-L14; Ref-K10
Cc: StS-[redacted] [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; [redacted]; [redacted]; StS-[redacted]; StS-[redacted]; [redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail [redacted]@bmvi.bund.de

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 14:07
An: Ref-LA27
Betreff: AW: 2 Anträge - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Einverstanden.

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 12:51
An: [redacted]-LA2; [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: 2 Anträge - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr [redacted]

zur u. a. Anforderung erhalten Sie den beigefügten Vorgang **mit der Bitte um kurzfristige elektronische Mitzeichnung.**

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 16:08
An: Ref-LA27
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted] Ref-K12; Ref-K10
Betreff: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Liebe Kollegen,

da Hr. Minister nun zu TOP 6 eine Rede im Deutschen Bundestag hält, bitte ich Sie, nachdem die Anträge zu diesem TOP vorliegen (voraussichtlich erst Dienstagabend/ Mittwochmorgen), um Erstellung eines neuen Sprechzettels.

Da Hr. [redacted] (K 12) auf Grundlage Ihres Sprechzettels die Rede erarbeiten muss, bitte ich dann um schnelle Zusendung.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: [redacted]; Ref-L14; Ref-K10
Cc: StS[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; PSTS; [redacted] PSTS; [redacted]-F; Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; [redacted]; [redacted]; StS; [redacted] StS; [redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Mittwoch, 14. Oktober 2015 12:51
An: [redacted]-LA2; [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: 2 Anträge - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min
Anlagen: 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Anträge-0Vorlage.doc; 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Anträge-1Spz.doc; 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Anträge-Anlage1.doc; 2015-10-14 Sprechzettel BT 15-10-2015-Anträge-Anlage2.doc

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr [redacted]

zur u. a. Anforderung erhalten Sie den beigefügten Vorgang **mit der Bitte um kurzfristige elektronische Mitzeichnung.**

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 16:08
An: Ref-LA27
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; Ref-K12; Ref-K10
Betreff: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Liebe Kollegen,

da Hr. Minister nun zu TOP 6 eine Rede im Deutschen Bundestag hält, bitte ich Sie, nachdem die Anträge zu diesem TOP vorliegen (voraussichtlich erst Dienstagabend/ Mittwochmorgen), um Erstellung eines neuen Sprechzettels.

Da Hr. [redacted] (K 12) auf Grundlage Ihres Sprechzettels die Rede erarbeiten muss, bitte ich dann um schnelle Zusendung.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: [redacted]; Ref-L14; Ref-K10
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]; [redacted]
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; [redacted]; [redacted]; StS-[redacted] StS-[redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Referat LA 27
LA 27/~~7351.2/4~~
7357.214

Bonn, 14.10.2015

[redacted] MR [redacted]
ORR [redacted]

Referat L 14

über

Herrn Staatssekretär [redacted]

[redacted] LA

[redacted] LA 2

mit der Bitte um Zustimmung vorgelegt.

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
TOP 6 a) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
6 b) Antrag der Fraktion Die Linke

Anforderung L 14 vom 9. Oktober 2015

Anlagen: Sprechzettel mit 2 Anlagen

Zur o. a. Anforderung wird der in der Anlage beigefügte Sprechzettel nebst Anlagen zur Verfügung gestellt.

Gez. [redacted]

Referat:	LA 27	Bonn, 14.10.2015
[redacted]	MR [redacted]	Hausruf: [redacted]
	ORR [redacted]	Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

TOP 6

Thema

a) **Beratung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE Grünen: „Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen – Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sichern" (BT-Drucksache 18/...)**

b) **Beratung des Antrags der Fraktion DIE LINKE: „Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen" (BT-Drucksache 18/...)**

I. Inhalt/Sachverhalt

Die beiden Anträge stehen im Zusammenhang mit den Manipulationen bei Dieselfahrzeugen von Volkswagen. Die Forderungen gehen teilweise in Bereiche, die nur indirekt mit dem VW-Fall zu tun haben und auch die Zuständigkeiten anderer Ressorts betreffen.

Der Basisantrag (Drucksache 18/6070) vom 23.09.2015 von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wurde in den Ausschüssen bisher nicht behandelt, da dazu am 02.11.2015 eine öffentliche Experten-Anhörung stattfinden wird.

Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sind noch nicht abgeschlossen. Erst nach Vorliegen aller Erkenntnisse kann über mögliche Konsequenzen entschieden werden.

II. Votum

Kenntnisnahme und Ablehnung.

III. Position der Bundesregierung/BMVI

Oberste Priorität hat im VW-Fall zunächst einmal die Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen von VW bzw. durch das KBA.

Die Bundesregierung wird nach Vorliegen der Erkenntnisse eingehend prüfen, inwieweit Handlungsbedarf zur Anpassung der internationalen, europäischen und nationalen Vorschriften besteht. Dazu zählt u.a. auch, dass sich die Bundesregierung auf EU-Ebene weiter für Verbesserungen bei Nachprüfungen einsetzen wird.

Die Einzelforderungen in den beiden Anträgen bedürfen einer eingehenden Prüfung verschiedener Referate im BMVI sowie eine Zulieferung/Beteiligung anderer Ressorts entsprechend der Zuständigkeiten. In den beiden Anlagen sind zu den einzelnen Forderungen erste Einschätzungen der zuständigen Referate des BMVI eingetragen. Diese sind bisher nicht ressortabgestimmt.

Eine erste zusammenfassende Einschätzung der Anträge ergibt die Schlussfolgerung, dass die Anträge abzulehnen sind.

Anlage 1: Erste Einschätzungen zum Antrag von „Bündnis90/Die Grünen"
Anlage 2: Erste Einschätzungen zum Antrag von „Die Linke"

IV. Beratung in den Ausschüssen

Gemäß Tagesordnung gilt Überweisungsvorschlag an

zu a): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

zu b): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Anlage 1

14.10.2015

Erste Einschätzungen zu dem Antrag von Bündnis 90/Die Grünen:

„Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen

– Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sichern"

II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

- den Abgasskandal und seine Ursachen konsequent aufzuarbeiten und größtmögliche Transparenz über Verbrauch und Emissionen herzustellen, in dem sie

  - dem Bundestag und der Öffentlichkeit umfassend über die politischen und rechtlichen Konsequenzen und die Aufarbeitungs- und Prüfungsarbeit berichtet;

  Ja, Bundestag und Öffentlichkeit werden umfassend informiert.

  - Prüfungen für Diesel- und Benzinmodelle im realistischen Fahrbetrieb hinsichtlich des Emissionsverhaltens CO_2 und Stickoxiden einführt;

  Die Bundesregierung unterstützt die schnelle Einführung des neuen Prüfzyklus WLTP und der RDE-Vorschriften.

  - die Abgas-Feldüberwachung des Umweltbundesamtes (UBA) stärkt, und zwar inklusive der Erhebung der CO_2-Emissionen, und das UBA mit einem entsprechenden Etat ausstattet;

  Zuständigkeit BMUB. Aus Sicht BMVI müssen Nachprüfungen im Zusammenhang mit Typgenehmigungen im Verantwortungsbereich des BMVI bzw. KBA bleiben. Die Entscheidung über sonstige Forschungsprogramme obliegt dem BMUB.

  - die Behörden verpflichtet, die Ergebnisse aller oben genannten Tests mit Nennung des Fahrzeugherstellers, des Modells und der Motorisierung auf ihren Internetseiten zu veröffentlichen;

  Für die aktuell durchgeführten Untersuchungen der Feldfahrzeuge auf dem Rollenprüfstand und bei der Straßenfahrt ist eine Veröffentlichung vom KBA beabsichtigt nach Abschluss und Bewertung der Ergebnisse (inklusive der Rückkopplung mit betroffenen Herstellern).

  - einen Sachstandsbericht „Reale Verminderung spezifischer CO_2-Emissionswerte von Neuwagen 2009-2015" auf Grundlage von Emissionsmessungen im Fahrbetrieb (Real Driving Emissions, RDE) vorlegt;

  Zuständigkeit BMUB.

  - einen Technikfolgenbericht über die mittelfristigen ökologischen und ökonomischen Erfolgsaussichten der Benzin- und Dieselmotoren in der deutschen Automobilwirtschaft vorlegt;

  Das BMVI entwickelt derzeit die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (2013) fort, um die dortigen Handlungsempfehlungen umzusetzen und den Markthochlauf alternativer

...

Kraftstoff- und Antriebstechnologien (u.a. Batterie- und Brennstoffzellentechnik) sicherzustellen. Daneben geht es hierbei auch um die Möglichkeiten der Effizienzsteigerung herkömmlicher Kraftstoff- und Antriebstechnologien (Benzin- und Dieselmotoren). Ziel ist es, die im Energiekonzept der Bundesregierung für den Verkehrsbereich festgelegten Ziele zu erreichen, über deren Umsetzung die Bundesregierung regelmäßig berichtet

- dem Bundestag einen Bericht über die umwelt-, verkehrs- und finanzpolitischen Folgen der steuerlichen Förderung von Diesel gegenüber Benzin vorlegt;

- einen Technikfolgenbericht über die Batterie- und Brennstoffzellenentwicklungen, der insbesondere die Kostenentwicklung untersucht, vorlegt.

Das BMVI entwickelt derzeit die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (2013) fort, um die dortigen Handlungsempfehlungen umzusetzen und den Markthochlauf alternativer Kraftstoff- und Antriebstechnologien (u.a. Batterie- und Brennstoffzellentechnik) sicherzustellen.

- dafür zu sorgen, dass Gesundheit, Umwelt und Verbraucher geschützt werden, indem sie

- im ersten Schritt den Sachverständigenrat für Umweltfragen bittet, einen Bericht über die Umweltauswirkungen der Diesel- und Benzinfahrzeuge (unter Berücksichtigung des klimatischen Aspektes der Feinstaubproblematik) vorzulegen;

Zuständigkeit BMUB.

- sich in der Verkehrs- und Umweltministerkonferenz mit den Ländern über einheitliche und zügige Maßnahmen zur Verringerung der Luftbelastung durch Emissionen des Straßenverkehrs in Städten verständigt und einen „Aktionsplan Luftqualität" erarbeitet;

Der VW-Fall darf nicht zum Anlass genommen werden, jetzt hinsichtlich der Luftqualität in Aktionismus zu verfallen, worauf der Antrag leider hindeutet. Vielmehr sollte der jetzt entstandene Handlungsdruck genutzt werden, um das für die Verkehrspolitik Notwendige und Mögliche rasch umzusetzen.

- ein Nachrüstungsprogramm zur Abgasreduzierung von Taxis, Transportern und Bussen auflegt und die Ausweitung von E-Carsharing fördert;

Ein Förderprogramm zur Abgasreduzierung von Taxis, Transportern und Bussen ist derzeit nicht geplant.

- im Rahmen der Hauptuntersuchung Abgasuntersuchungen einführt, die den realen Schadstoffausstoß darstellen;

Ziel der periodischen Abgasuntersuchung (AU) an Kraftfahrzeugen ist es, Defekte oder Wartungsmängel zu erkennen, für die der Fahrzeughalter verantwortlich ist. Die AU ist ein wichtiges Instrument zur Überwachung des ordnungsgemäßen Wartungszustandes und der Funktion der serienmäßigen Abgasnachbehandlung von Kraftfahrzeugen. Die AU ist als kostengünstige Reihenprüfung konzipiert und hat sich hierzu aus Sicht des BMVI bewährt.
Gleichwohl wird das BMVI auch nochmals prüfen, ob hinsichtlich der Weiterentwicklung der AU-Bestimmungen die Endrohrmessung ggf. wieder stärker in den Vordergrund rücken sollte.

- sich auf EU-Ebene für die Einrichtung einer gemeinsamen unabhängigen EU-Typgenehmigungsbehörde einsetzt;

Die derzeit zuständigen europäischen Typgenehmigungsbehörden (in Deutschland das KBA) sind unabhängig und es wird keinen weiteren Handlungsbedarf gesehen, die Aufgaben der Typgenehmigungsbehörden in Europa zu zentralisieren.

- sich auf EU-Ebene für die rasche Einführung WLTP und von Emissionstests unter realen Fahrbedingungen (Real Driving Emissions, RDE) mit einem technisch begründeten Konformitätsfaktor von max. 1,5 einsetzt;

Die Bundesregierung setzt sich schon länger für die rasche Einführung von WLTP und von Emissionstests unter realen Fahrbedingungen (RDE) ein. Eine Position zu den Konformitätsfaktoren ist derzeit noch nicht festgelegt.

- dafür sorgt, dass in Europa 2025 und 2030 ambitionierte CO_2-Nachfolgegrenzwerte auf der Grundlage von WLTP und RDE eingeführt wird;

Zuständigkeit BMUB.

- dafür sorgt, dass etwaige Kfz-Steuer-Nachforderungen auf Grund zu gering ausgewiesener CO_2-Emissionswerte in den Zulassungsbescheinigungen von den Herstellern und nicht von den VerbraucherInnen getragen werden.

Zuständigkeit BMF.

- die Politik konsequent auf die Förderung zukunftsfähiger sauberer Autos auszurichten, indem sie

- ein Marktanreizprogramm auflegt, bei dem Elektroautos einen Kaufzuschuss in Höhe von 5.000 Euro und verbrauchsarme Plug-In-Hybrid-Autos (unter 50g CO_2/km) in Höhe von 2.000 Euro erhalten; um eine ökologische Lenkungswirkung zu entfalten, erfolgt die Gegenfinanzierung über eine Umlage der Kfz-Steuer für Pkw, deren CO_2-Ausstoß oberhalb der europäischen CO_2-Grenzwerte liegt;

- die Besteuerung von Dienstwagen an den CO_2-Ausstoß koppelt und die Steuerprivilegien für Dienstwagen mit einem CO_2-Ausstoß oberhalb der europäischen CO_2-Grenzwerte reduziert;

Zuständigkeit BMF.

- im Bundeshaushalt ein Investitionsprogramm Elektromobilität auflegt und so den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, die auf erneuerbarem Strom basiert und ein nutzerfreundliches eRoaming beinhaltet, steuerlich fördert sowie ein bundesweites kostenfreies Parkvorrecht für Elektroautos an Ladepunkten und baurechtliche Vorgaben für Ladeanschlüsse an öffentlichen Einrichtungen und Neubauten einführt.

Anlage 2

14.10.2015

Erste Einschätzungen zu dem Antrag von Die Linke:
„Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen"

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

A. zum Schutz der abhängig Beschäftigten

1. aktiv darauf hinzuwirken, dass die Folgen des organisierten Betrugs bei VW nicht auf die Beschäftigten abgewälzt werden. Die Vorschläge der betrieblichen Interessenvertretung und deren Gewerkschaft zum Erhalt der Arbeitsplätze sind zu berücksichtigen.
Zuständigkeit BMWi

2. den gesetzlichen Rahmen zu schaffen, dass Zeitarbeitsfirmen im Falle gravierender wirtschaftlicher Probleme und unvermeidbarer Arbeitsausfälle von den Regelungen zur Kurzarbeit Gebrauch machen können.
Zuständigkeit BMWi, BMAS

B. für eine umfassende Aufklärung

3. eine unabhängige Kommission einzusetzen, die
   a) sich zusammensetzt aus Expertinnen und Experten, die ausschließlich von Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen, dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Automobilclubs benannt werden;
   b) mit der Erarbeitung eines umfassenden Berichts zum Abgas-Skandal beauftragt wird. Die Autohersteller und relevanten Zulieferer sowie der Verband der Automobilindustrie (VDA) werden verpflichtet, die erforderlichen Unterlagen der Kommission zur Verfügung zu stellen. Die Kommission soll auch ermitteln, welche Gesundheits- und Umweltschäden durch die erhöhten Abgasemissionen den Menschen in Deutschland und im Ausland zugefügt wurden. Gegenstand der Untersuchung soll auch der entstandene Schaden für Verbraucherinnen und Verbrauchern durch den erhöhten Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge im realen Fahrbetrieb im Vergleich zu den Angaben der Hersteller sein.

   Die Einrichtung einer zusätzlichen unabhängigen Kommission wird nicht befürwortet. Sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen hat das BMVI hierzu umgehend eine Untersuchungskommission eingesetzt. Die Kommission besteht z. Zt. aus Fachleuten aus dem BMVI, KBA sowie wissenschaftlicher Begleitung.

4. das Umweltbundesamt zu beauftragen, in Kooperation mit der einzurichtenden unabhängigen Kommission und gegebenenfalls unter Hinzuziehung von weiterem Sachverstand aus Länderministerien, ADAC, Deutschen Umwelthilfe (DUH), International *Council on Clean Transportation (ICCT) und weiteren Stellen, eine repräsentative und* der realen Fahrpraxis gerecht werdende Untersuchung der Abgasemissionen sowie

...

des Kraftstoffverbrauchs aller in Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw vorzunehmen. Diese Untersuchung ist so bald wie möglich auch auf andere Pkw sowie auf leichte und schwere Nutzfahrzeuge auszudehnen. Sämtliche Messergebnisse sind bis spätestens Ende 2016 mit Nennung des Fahrzeugherstellers, des Modells und der Motorisierung auf einer zentralen Seite im Internet öffentlich zu machen, damit sich die Verbraucherinnen und Verbraucher ein realistisches Bild der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs ihres Fahrzeugs machen können und ihre Fahrweise ggf. anpassen können.
Zuständigkeit BMUB. Aus Sicht BMVI müssen Nachprüfungen im Zusammenhang mit Typgenehmigungen im Verantwortungsbereich des BMVI bzw. KBA bleiben. Die Entscheidung über sonstige Forschungsprogramme obliegt dem BMUB.

5. die Informationen und Anschuldigungen umfassend zu untersuchen, wonach man im Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), in anderen Behörden, aber auch verschiedenen Bundesministerien schon früh von Verdachtsmomenten der Manipulation oder der gezielten Abstimmung der Motoren oder der Regulierung der Abgasnachbehandlung auf die Messmethoden der EU gewusst hätte und diesen nicht ausreichend nachgegangen wäre, und dazu einen Bericht vorzulegen. Der Bericht sollte auch darlegen, welche Strukturen, Abhängigkeiten und Beziehungen eine frühere Aufdeckung der Manipulationen verhinderten und welche Umstrukturierungen notwendig sind, um eine unabhängige Kontrolle und Überwachung zukünftig zu gewährleisten.
Eine diesbezügliche Untersuchung und Vorlage eines Berichtes wird nicht für erforderlich gehalten.

C. für eine schnelle und vollständige Behebung der Mängel

6. Sanktionen aus den Verstößen des VW-Konzerns gegen die Verordnung (EG) 715/2007 wie z.B. die Rücknahme von Typengenehmigungen, Aberkennung von Plaketten oder Steuernachzahlungen bis höchstens 1. Mai 2016 zurückzustellen. Bis dahin sollte der VW-Konzern die Mängel bei den betroffenen knapp drei Millionen in Deutschland zugelassenen VW-Diesel-Pkw sowie den betroffenen Nutzfahrzeugen mit deutlich überhöhten Abgaswerten einschließlich der Realisierung der Rückrufe und der Umrüstungen beseitigt haben, deren Ergebnis die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte sein muss. Da es um die Abgasbelastung der Allgemeinheit geht, darf die Um- bzw. Nachrüstung nicht einem freiwilligen Rückruf überlassen bleiben, sondern er muss amtlich verfügt werden. Sollte sich im Zuge der Untersuchung herausstellen, dass es noch bei anderen Modellen aus dem VW-Konzern sowie bei den Kraftfahrzeugen anderer Hersteller gravierende Grenzwertüberschreitungen um mehr als 50% bei den Abgasemissionen gibt, so sollten auch diese mit einer entsprechenden Fristsetzung zu den genannten Maßnahmen verpflichtet werden.
Die umfangreiche Stellungnahme wurde seitens VW fristgerecht dem KBA vorgelegt. Das KBA hat <am xx.10.2015/heute> eine rechtsverbindliche Anordnung gegenüber VW getroffen. Sie sieht vor, dass VW die beanstandete Software aus sämtlichen Fahrzeugen entfernt, die damit ausgestattet worden waren. Die Anordnung gilt für alle in Europa im Verkehr befindlichen betroffenen Diesel-Kfz. Zugleich wird VW aufgegeben, dabei durch entsprechende technische Maßnahmen sicherzustellen, dass sich das Emissionsverhalten weiterhin im Rahmen der vorgesehenen gesetzlichen Regelungen bewegt. Die Fahrzeuge müssen in den vorschriftsgemäßen Zustand versetzt werden, der der Erteilung der Typgenehmigung zugrunde gelegen hatte. VW hat gegenüber dem KBA bis zum

...

30.11.2015 die technische Umsetzung im Einzelnen zu belegen. Die entsprechenden Rückrufaktionen werden ab Januar 2016 gefordert und deren Fortgang vom KBA hinsichtlich der in Deutschland zugelassen Fahrzeuge überwacht.

7. eine Untersuchung in Auftrag zu geben zur Ermittlung der Steuerausfälle durch die Zulassung der Fahrzeuge, die einer falschen Euro-Norm zugeordnet wurden und/oder bei denen eine falsche Angabe über die CO2-Emissionen zugrunde gelegt werde und die daher mit deutlich zu wenig Kraftfahrzeugsteuer belastet wurden. Der entsprechende Steuerausfall ist nach dem Verursacherprinzip den Herstellern in Rechnung zu stellen.
Zuständigkeit BMF.

8. zu untersuchen, welche rechtlichen Möglichkeiten es gibt, bei den zu erwartenden Strafen und Schadensersatzansprüchen, die auf den VW-Konzern zukommen, die in den Abgasskandal involvierten Manager sowie die Eigentümer des Konzerns persönlich mit ihrem Privatvermögen heranzuziehen. Es ist z.B. zu prüfen, inwiefern Boni und Dividenden unter falschen Voraussetzungen ausgezahlt wurden und welche Aufsichts- und Kontrollpflichten in wessen Verantwortlichkeit verletzt wurden. Um die Beschäftigten des Konzerns, die nichts mit dem Skandal zu tun haben, vor den Folgen des Skandals zu schützen, muss die Bundesregierung die rechtlichen Mittel ausschöpfen, die Verursacher und Profiteure der Manipulationen haftbar zu machen.
Zuständigkeit BMJV.

D. zur Verhinderung zukünftiger Manipulationen und Nichteinhaltung der Grenzwerte

9. in der EU nachdrücklich darauf hinzuwirken, dass für die Typenzulassung realistische Verbrauchs- und Emissions-Testverfahren unter Zugrundelegung von Verbrauchszyklen, die den Realitäten im Alltagsverkehr entsprechen (World Harmonized Light Vehicles Test Procedure – WLTP), spätestens 2017 eingeführt werden. Weitere Rahmenbedingungen und ggf. zusätzliche Tests müssen dabei eindeutig festgelegt werden, z.B. zur vorgeschriebenen Testtemperatur, zu davon abweichenden Temperaturen, zum Kaltstart, zum Betrieb der Klimaanlage etc. Es muss sichergestellt werden, dass die Hersteller das Abgasmanagement der Autos nicht gezielt auf diesen Zyklus abstimmen können – durch Variationen des Zyklus oder durch Kontrollen bei den Herstellern. Zu prüfen ist, unter welchen Voraussetzungen und wem gegenüber die Hersteller zur Offenlegung der Steuerungssoftware verpflichtet werden können. Die Typenzulassung ist dahingehend zu reformieren, dass diese nur von einer unabhängigen Stelle vorgenommen werden darf, die sich weder im Wettbewerb mit anderen Zulassungsstellen befindet noch in irgendeiner finanziellen Beziehung zu den Herstellern steht. Auch ein System der stichprobenartigen Überprüfung der Verbrauchs- und Emissionswerte im realen Fahrverhalten (RDE) muss spätestens 2017 in der EU eingeführt werden. Dabei muss der Übereinstimmungsfaktor 1,0 betragen. Mindestens 25 Prozent der neuzugelassenen Fahrzeugmodelle müssen innerhalb von zwei Jahren nach Erteilung der Typenzulassung überprüft werden.
Die Bundesregierung unterstützt die schnelle Einführung des neuen Prüfzyklus WLTP und der RDE-Vorschriften. Erst nach Abschluss der Sachverhaltsaufklärung im VW-Fall und die Einleitung notwendiger Maßnahmen durch VW bzw. das KBA kann nach Vorliegen aller Erkenntnisse über mögliche Konsequenzen und einer möglichen Anpassung der internationalen, der europäischen und nationalen Vorschriften entschieden werden.

...

10. eine neue, unabhängige und schlagkräftige Behördenstruktur beim UBA aufzubauen für die Überwachung von Verbrauchs- und Emissionsmessungen im Rahmen der Typenzulassung, der Feldüberwachung und der periodisch technischen Abgasuntersuchung. Dabei sollen in Fortsetzung der Forderung 2 durch oder im Auftrag des UBA dauerhaft RDE-Feldüberprüfungen durchgeführt werden, auch bevor diese über die EU verpflichtend werden. Solange es in Deutschland kein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen gibt, müssen bei Pkw ergänzend zum WLTP-analogen Fahrverhalten (bis 130km/h bei Class 3) auch die Abgase bei höheren Geschwindigkeiten gemessen werden. Wichtig ist zu überprüfen, ob die Abgasreduktionstechniken ihre Funktion dauerhaft erfüllen. Das UBA muss mit den für eine unabhängige Überwachung notwendigen Ressourcen ausgestattet werden, inkl. des Personals, das ggf. teilweise vom KBA übernommen werden kann.
Erst nach Abschluss der Sachverhaltsaufklärung im VW-Fall und die Einleitung notwendiger Maßnahmen durch VW bzw. das KBA kann nach Vorliegen aller Erkenntnisse über mögliche Konsequenzen und einer möglichen Anpassung der internationalen, der europäischen und nationalen Vorschriften entschieden werden. Aus Sicht BMVI müssen Nachprüfungen im Zusammenhang mit Typgenehmigungen im Verantwortungsbereich des BMVI bzw. KBA bleiben. Die Entscheidung über sonstige Forschungsprogramme obliegt dem BMUB.

11. für die periodisch technische Abgasuntersuchung Endrohrprüfungen vorzuschreiben und ggf. mit öffentlich geförderten Forschungsmaßnahmen die technischen Möglichkeiten zu verbessern damit bei diesen möglichst bald auch die Belastung mit Stickoxiden und kleinen Partikeln gemessen werden kann.
Ziel der periodischen Abgasuntersuchung (AU) an Kraftfahrzeugen ist es, Defekte oder Wartungsmängel zu erkennen, für die der Fahrzeughalter verantwortlich ist. Die AU ist ein wichtiges Instrument zur Überwachung des ordnungsgemäßen Wartungszustandes und der Funktion der serienmäßigen Abgasnachbehandlung von Kraftfahrzeugen. Die AU ist als kostengünstige Reihenprüfung konzipiert und hat sich hierzu aus Sicht des BMVI bewährt.
Gleichwohl wird das BMVI auch nochmals prüfen, ob hinsichtlich der Weiterentwicklung der AU-Bestimmungen die Endrohrmessung ggf. wieder stärker in den Vordergrund rücken sollte.

E. um Lehren aus dem Skandal zu ziehen zum Schutz von Gesundheit, Umwelt sowie Verbraucherinnen und Verbrauchern

12. eine Luftreinhaltungs-Strategie auszuarbeiten und dem Bundestag vorzulegen, die über die Informationspflichten aus der Verordnung EG 715/2007 hinausgeht und konkrete Maßnahmen insbesondere für den Verkehr enthält, damit die Grenzwerte aus der genannten Verordnung eingehalten werden und die Abgasbelastung der Bürgerinnen und Bürger auch über das vorgeschriebene Maß hinaus weiter reduziert wird.
Zuständigkeit BMUB.

13. den rechtlichen Rahmen dahingehend zu ändern, dass die staatlichen Stellen sowie vom Staat beauftragte Prüfungsstellen verpflichtet sind, sämtliche für Umwelt, Gesundheit, Verbraucherinnen und Verbraucher relevante Informationen aus Emissions- und Verbrauchsmessungen auf einer zentralen Seite im Internet zu veröffentlichen. Hierzu hat die Bundesregierung bis März 2016 einen entsprechenden Legislativvorschlag vorzulegen. Zudem sollen die Informationspflichten der Hersteller und Händler

...

erweitert werden. Verstöße gegen Informationspflichten sind im Internet zu veröffentlichen und schärfer zu sanktionieren.
Das KBA veröffentlicht bereits seit vielen Jahren auf seiner Internetseite die Werte zu seinen umweltbezogenen Prüfungen im Verzeichnis „Kraftstoffverbrauchs- und Emissionswerte-Typprüfwerte".
Auch für die aktuell durchgeführten Untersuchungen ist eine Veröffentlichung beabsichtigt nach Abschluss und Bewertung der Ergebnisse (inklusive der Rückkopplung mit betroffenen Herstellern).
Das Veröffentlichen von Verstößen gegen Informationspflichten ist rechtlich bisher nicht vorgesehen.

14. dem Bundestag einen Gesetzentwurf für ein Unternehmensstrafrecht vorzulegen, mit dem Unternehmen sanktioniert werden können.
Zuständigkeit BMJV, BMWi.

15. bis Ende 2015 einen Gesetzentwurf vorzulegen, der eine schnelle und vollständige Behebung der Schäden bei betroffenen Verbraucherinnen und Verbrauchern ermöglicht, indem einfach zugängliche Gruppenklagen eingeführt, Musterfeststellungsklagen ausgeweitet und Verbraucherverbandsklagerechte gestärkt werden. Darüber hinaus müssen generell die Gewährleistungsrechte verbessert und ein kostenfreies Auskunftsrecht der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie deren Interessenverbände gegenüber Unternehmen über Abgasmessungen und eingesetzte Technologien inkl. der Software zum Beispiel im Verbraucherinformationsgesetz (VIG) eingeführt werden

16. den Schutz von Whistleblowern im Zusammenhang mit dem Abgasskandal sicherzustellen und die Forderungen dazu aus den Anträgen der Fraktion DIE LINKE. auf den Bundestagsdrucksachen 18/3043 („Gesellschaftliche Bedeutung von Whistleblowing anerkennen – Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber schützen") und 18/5839 („Journalistinnen und Journalisten sowie Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber vor Strafverfolgung schützen und Unabhängigkeit der Justiz sicherstellen") so schnell wie möglich umzusetzen.
Zuständigkeit BMJV.

Abteilung Landverkehr
LA 23/7363.1/1-1

Berlin, 12.10.2015
Hausruf: [redacted]

1. **Schreiben:**

[redacted] Staatssekretär [redacted] /10

Mein z. U.
(siehe Sprachregelung)

Bescheid des KBA nach § 25 Abs. 2 EG-FGV an Volkswagen (Entwurfsstand 09.10.2015)

Das KBA hat mit Mail vom 09.10.2015 den Entwurf für einen Bescheid an Volkswagen übersandt. Dieser Bescheid

- kommt im Hinblick auf den Sachverhalt zu dem Ergebnis, dass es sich bei den von VW in bestimmte Diesel-Kfz eingebauten Softwareprogrammen um unzulässige Abschalteinrichtungen nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 715/2007 handelt,
- setzt sich überzeugend mit der gegenteiligen Ansicht des von VW beauftragten Rechtsanwaltsbüros auseinander, das mit Blick auf das konkrete technische Funktionieren des Softwareprogramms vertreten hatte, es handele sich nicht um eine Abschalteinrichtung,
- auferlegt VW, die unzulässige Software zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit insbesondere der Emissionen des genehmigten Systems nach der Entfernung dieser zu ergreifen und dies durch entsprechende Nachweise zu belegen,
- auferlegt VW außerdem, den von VW am 07.10.2015 vorgelegten Zeit- und Maßnahmenplan einzuhalten und über den Erfolg der Rückrufaktionen dem KBA regelmäßig zu berichten,
- sieht hinsichtlich der Fristen Folgendes vor:
  Für Fahrzeuge mit 2,0l Aggregat ist bis zum 21.10.2015 eine generelle Lösung für die Mängelbehebung anhand eines Fahrzeugs mit Testsoftware verbindlich aufzuzeigen.
  Für Fahrzeuge mit 1,6l Aggregat ist bis zum 15.11.2015 ist eine generelle Lösung für die Mängelbehebung verbindlich aufzuzeigen.
  Für Fahrzeuge mit 1,2l Aggregat ist bis zum 30.11.2015 eine generelle Lösung für die Mängelbehebung verbindlich aufzuzeigen.

- Ein Termin für den Abschluss der Maßnahme ist zunächst nicht vorgesehen. KBA hat aber die Absicht, in Abhängigkeit von der technischen Umsetzbarkeit verbindliche Termine für den Ablauf der Rückrufe noch aufzuerlegen. KBA wird diese im endgültigen Bescheid ankündigen.

Der Bescheid des KBA ist rechtlich und tatsächlich überzeugend.

beanstandete

Es wird nachfolgende Stellungnahme für die Presse vorgeschlagen.
„Das Kraftfahrt-Bundesamt hat heute eine rechtsverbindliche Anordnung gegenüber VW getroffen. Sie sieht vor, dass VW die ~~unzulässige~~ Software aus sämtlichen Fahrzeugen entfernt, die damit ausgestattet worden waren. Die Anordnung gilt für alle in Europa im Verkehr befindlichen betroffenen Diesel-Kfz. Zugleich wird VW aufgegeben, dabei durch entsprechende technische Maßnahmen sicherzustellen, dass sich das Emissionsverhalten weiterhin im Rahmen der vorgesehenen gesetzlichen Regelungen bewegt. Die Fahrzeuge müssen in den vorschriftsgemäßen Zustand versetzt werden, der der Erteilung der Typgenehmigung zugrunde gelegen hatte. VW hat gegenüber dem KBA bis zum 30.11.2015 die technische Umsetzung im Einzelnen zu belegen. Die entsprechenden Rückrufaktionen werden ab Januar 2016 gefordert und deren Fortgang vom KBA hinsichtlich der in Deutschland zugelassen Fahrzeuge überwacht."

[redacted] der VW AG hat der Veröffentlichung dieses Textes durch BMVI am 13.10.15 in Wolfsburg zugestimmt.

2. zdA

[redacted]n LA LA 2 LA 23

[redacted] 13/10

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 13. Oktober 2015 18:43
An: Ref-LA27; Ref-LA23
Cc: [redacted]
Betreff: Anträge zu TOP 6 - Debatte im Plenum
Anlagen: Anträge zu TOP 6 - Debatte im Plenum

Wichtigkeit: Hoch

z. k. und w. V.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 13. Oktober 2015 18:37
An: [redacted]
Cc:
Betreff: Anträge zu TOP 6 - Debatte im Plenum
Anlagen: Antrag-Abgas-Skandal-nach_Fraktion.docx; Einbringungsversion Antrag Konsequenzen Abgasskandal_Okt15.docx

Wichtigkeit: Hoch

Liebe [redacted],

anliegend übersende ich Ihnen die beiden Anträge der Oppositionsfraktionen zu TOP 6.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Deutscher Bundestag Drucksache 18/...

18. Wahlperiode Datum

Antrag

der Abgeordneten [redacted]

und der Fraktion DIE LINKE.

Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das verantwortungslose Handeln der VW-Führung zur kurzfristigen Gewinnsteigerung hat die Gesundheit von Millionen Menschen und die Umwelt durch eine gegenüber den zulässigen und angegebenen Werten drastisch höhere Schadstoffbelastung von Diesel-Fahrzeugen geschädigt, Verbraucherinnen und Verbraucher wurden mit falschen Angaben getäuscht. Der Abgasskandal bei VW gefährdet wegen der zu erwartenden berechtigten Straf- und Schadensersatzzahlungen auch tausende Arbeitsplätze und wird in vielen Kommunen zu einem drastischen Rückgang der Gewerbesteuereinnahmen führen. Dass diesem Betrug trotz einschlägiger Hinweise, die seit 2007 vorlagen, nicht nachgegangen wurde, offenbart zudem massive Defizite bei den staatlichen Kontrollbehörden.

Der Abgasskandal bringt den VW-Konzern in eine Krise, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Existenzangst versetzt. Der neue Konzernchef [redacted] kündigte letzte Woche bereits an, dass VW massiv einsparen müsse. Den Abbau von Arbeitsplätzen schloss [redacted] dabei explizit nicht aus. Weltweit arbeiten ca. 600.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für VW, allein in Deutschland sind es 160.000 Beschäftigte. Darüber hinaus arbeiten tausende Leiharbeitsbeschäftigte befristet in der Automobilindustrie, wie die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE (Drs.-Nr. 18/5591) im August 2015 ergab. All diese Beschäftigten sorgen sich um ihren Arbeitsplatz, ihre Zukunft und die Sicherheit ihrer Familien.

Darüber hinaus bedarf es in der Gesamtwirtschaft mehr Schutz und Absicherung von befristet Beschäftigten, auch bei VW und den Zulieferern. Sollte es zu Kurzarbeit kommen, dann sind die Zeitarbeitsfirmen gezwungen, sich nach alternativen Arbeitsmöglichkeiten für ihre Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter umzusehen. Die Zahl der Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter deren Zeitarbeitsverträge nicht verlängert werden, wird steigen. Die Folge ist der Absturz in Hartz IV. Zeitarbeitsfirmen müssen grundsätzlich wie alle

Unternehmen in Krisenzeiten von den Regelungen zur Kurzarbeit Gebrauch machen können.

Die Führung des Volkswagenkonzerns musste eingestehen, dass weltweit bei rund 11 Millionen – davon in Deutschland knapp 3 Millionen – Diesel-Pkw der Konzern-Marken VW, Audi, Seat und Skoda eine manipulierte Software zur „Abgas-Nachbehandlung" verwandt wurde. Sie wurde so programmiert, dass diese Pkw im Fall von Schadstoffmessungen auf dem Prüfstand auf einen spezifischen Fahrmodus umschalten, sodass bei Tests deutlich niedrigere Abgasemissionen gemessen werden als im normalen Fahrbetrieb. Die Führung des VW-Konzern legte am 3. September 2015 gegenüber der US-Umweltbehörde EPA das Geständnis ab, die spezielle Software zur künstlichen, zeitweiligen Reduktion der Abgaswerte seit mindestens sechs Jahren einzusetzen und sie gezielt zu dem Zweck verwandt zu haben, um die Behörden zu täuschen.

VW ist spätestens seit Mai 2014 darüber informiert, dass in einer wissenschaftlichen Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT) die im realen Straßenverkehr massiv höheren Abgasemissionen der VW-Diesel-Modelle ausführlich dokumentiert wurden. Der Bundesregierung ist ebenfalls seit mindestens einem Jahr bekannt, dass die realen Abgasemissionen von Diesel-Pkw deutlich über den offiziellen Grenzwerten liegen. In einem an die Europäische Kommission gerichteten Schreiben vom 18. August 2015 heißt es: „Belastbare Indizien, dass die realen durchschnittlichen NO_X-Emissionen auch von derzeit auf den Markt kommenden Euro-6-Diesel-Pkw erheblich höher sind als der einzuhaltende Grenzwert (80 mg/km), liegen erst (!) seit Herbst 2014 vor. Darauf hat die Bundesrepublik Deutschland in der Stellungnahme zum EU-PILOT hingewiesen." Die Bundesregierung hat in dem zitierten Schreiben an die EU-Kommission auf eine ICCT-Studie vom 11.10. 2014 Bezug genommen, nach der die realen durchschnittlichen NO_X-Emissionen aus Diesel-Pkw 7-fach (d.h. bei 560mg/km) über dem einzuhaltenden Grenzwert aus der Euro 6 Norm (80mg/km) liegen.

Der von der VW-Spitze angekündigte Neuanfang und eine Transparenzoffensive sind bisher ausgeblieben. Neue Personen wurden nicht in Führungspositionen geholt und der Vorstandsvorsitzende behielt lange wichtige Funktionen im Konzern. Immer noch wird nicht mit offenen Karten gespielt und immer wieder Informationen erst offengelegt, wenn sie nicht mehr geheim gehalten werden könne.

Zum Schutz von Umwelt und Gesundheit und im Interesse der Beschäftigten muss von allen Beteiligten eine schnelle, breite und konsequente Aufklärung des Betrugsskandals um Kfz-Abgase vorangetrieben und sichergestellt werden. Die Hinweise auf Manipulationen bei fast allen Herstellern und Motortypen sind derart zahlreich, dass sich die Aufarbeitung nicht auf den Betrug bei Diesel-Pkw von VW beschränken darf. Auch leichte und schwere Nutzfahrzeuge müssen in die Untersuchung und die Abgas-Kontrollen unter realen Fahrbedingungen mit einbezogen werden. Alle Autohersteller müssen umgehend garantieren und nachweisen können, dass ihre Fahrzeuge die gesetzlichen Grenzwerte einhalten. Für alle im Verkehr befindlichen Autos, die die Grenzwerte im realen Fahrbetrieb nicht einhalten, müssen die Hersteller dies zeitnah gewährleisten (von Software-Update bis Filter-Nachrüstung).

Aufgrund der bisherigen engen Verflechtung zwischen Automobilindustrie, Politik und Verwaltung muss bei den Aufsichtsbehörden ein radikaler Neuanfang gemacht werden. Nur so kann das Vertrauen in die staatliche Aufsicht wiederhergestellt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

A. zum Schutz der abhängig Beschäftigten

1. aktiv darauf hinzuwirken, dass die Folgen des organisierten Betrugs bei VW nicht auf die Beschäftigten abgewälzt werden. Die Vorschläge der betrieblichen Interessenvertretung und deren Gewerkschaft zum Erhalt der Arbeitsplätze sind zu berücksichtigen.
2. den gesetzlichen Rahmen zu schaffen, dass Zeitarbeitsfirmen im Falle gravierender wirtschaftlicher Probleme und unvermeidbarer Arbeitsausfälle von den Regelungen zur Kurzarbeit Gebrauch machen können.

B. für eine umfassende Aufklärung

3. eine unabhängige Kommission einzusetzen, die
   a) sich zusammensetzt aus Expertinnen und Experten, die ausschließlich von Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen, dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Automobilclubs benannt werden;
   b) mit der Erarbeitung eines umfassenden Berichts zum Abgas-Skandal beauftragt wird. Die Autohersteller und relevanten Zulieferer sowie der Verband der Automobilindustrie (VDA) werden verpflichtet, die erforderlichen Unterlagen der Kommission zur Verfügung zu stellen. Die Kommission soll auch ermitteln, welche Gesundheits- und Umweltschäden durch die erhöhten Abgasemissionen den Menschen in Deutschland und im Ausland zugefügt wurden. Gegenstand der Untersuchung soll auch der entstandene Schaden für Verbraucherinnen und Verbrauchern durch den erhöhten Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge im realen Fahrbetrieb im Vergleich zu den Angaben der Hersteller sein.
4. das Umweltbundesamt zu beauftragen, in Kooperation mit der einzurichtenden unabhängigen Kommission und gegebenenfalls unter Hinzuziehung von weiterem Sachverstand aus Länderministerien, ADAC, Deutschen Umwelthilfe (DUH), International Council on Clean Transportation (ICCT) und weiteren Stellen, eine repräsentative und der realen Fahrpraxis gerecht werdende Untersuchung der Abgasemissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs aller in Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw vorzunehmen. Diese Untersuchung ist so bald wie möglich auch auf andere Pkw sowie auf leichte und schwere Nutzfahrzeuge auszudehnen. Sämtliche Messergebnisse sind bis spätestens Ende 2016 mit Nennung des Fahrzeugherstellers, des Modells und der Motorisierung auf einer zentralen Seite im Internet öffentlich zu machen, damit sich die Verbraucherinnen und Verbraucher ein realistisches Bild der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs ihres Fahrzeugs machen können und ihre Fahrweise ggf. anpassen können.
5. die Informationen und Anschuldigungen umfassend zu untersuchen, wonach man im Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), in anderen Behörden, aber auch verschiedenen Bundesministerien schon früh von Verdachtsmomenten der Manipulation oder der gezielten Abstimmung der Motoren oder der Regulierung der Abgasnachbehandlung auf die Messmethoden der EU gewusst hätte und diesen nicht ausreichend nachgegangen wäre, und dazu einen Bericht vorzulegen. Der Bericht sollte auch darlegen, welche Strukturen, Abhängigkeiten und Beziehungen eine frühere Aufdeckung der Manipulationen verhinderten

und welche Umstrukturierungen notwendig sind, um eine unabhängige Kontrolle und Überwachung zukünftig zu gewährleisten.

C. für eine schnelle und vollständige Behebung der Mängel

6. Sanktionen aus den Verstößen des VW-Konzerns gegen die Verordnung (EG) 715/2007 wie z.B. die Rücknahme von Typengenehmigungen, Aberkennung von Plaketten oder Steuernachzahlungen bis höchstens 1. Mai 2016 zurückzustellen. Bis dahin sollte der VW-Konzern die Mängel bei den betroffenen knapp drei Millionen in Deutschland zugelassenen VW-Diesel-Pkw sowie den betroffenen Nutzfahrzeugen mit deutlich überhöhten Abgaswerten einschließlich der Realisierung der Rückrufe und der Umrüstungen beseitigt haben, deren Ergebnis die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte sein muss. Da es um die Abgasbelastung der Allgemeinheit geht, darf die Um- bzw. Nachrüstung nicht einem freiwilligen Rückruf überlassen bleiben, sondern er muss amtlich verfügt werden. Sollte sich im Zuge der Untersuchung herausstellen, dass es noch bei anderen Modellen aus dem VW-Konzern sowie bei den Kraftfahrzeugen anderer Hersteller gravierende Grenzwertüberschreitungen um mehr als 50% bei den Abgasemissionen gibt, so sollten auch diese mit einer entsprechenden Fristsetzung zu den genannten Maßnahmen verpflichtet werden.
7. eine Untersuchung in Auftrag zu geben zur Ermittlung der Steuerausfälle durch die Zulassung der Fahrzeuge, die einer falschen Euro-Norm zugeordnet wurden und/oder bei denen eine falsche Angabe über die CO_2-Emissionen zugrunde gelegt werde und die daher mit deutlich zu wenig Kraftfahrzeugsteuer belastet wurden. Der entsprechende Steuerausfall ist nach dem Verursacherprinzip den Herstellern in Rechnung zu stellen.
8. zu untersuchen, welche rechtlichen Möglichkeiten es gibt, bei den zu erwartenden Strafen und Schadensersatzansprüchen, die auf den VW-Konzern zukommen, die in den Abgasskandal involvierten Manager sowie die Eigentümer des Konzerns persönlich mit ihrem Privatvermögen heranzuziehen. Es ist z.B. zu prüfen, inwiefern Boni und Dividenden unter falschen Voraussetzungen ausgezahlt wurden und welche Aufsichts- und Kontrollpflichten in wessen Verantwortlichkeit verletzt wurden. Um die Beschäftigten des Konzerns, die nichts mit dem Skandal zu tun haben, vor den Folgen des Skandals zu schützen, muss die Bundesregierung die rechtlichen Mittel ausschöpfen, die Verursacher und Profiteure der Manipulationen haftbar zu machen.

D. zur Verhinderung zukünftiger Manipulationen und Nichteinhaltung der Grenzwerte

9. in der EU nachdrücklich darauf hinzuwirken, dass für die Typenzulassung realistische Verbrauchs- und Emissions-Testverfahren unter Zugrundelegung von Verbrauchszyklen, die den Realitäten im Alltagsverkehr entsprechen (World Harmonized Light Vehicles Test Procedure – WLTP), spätestens 2017 eingeführt werden. Weitere Rahmenbedingungen und ggf. zusätzliche Tests müssen dabei eindeutig festgelegt werden, z.B. zur vorgeschriebenen Testtemperatur, zu davon abweichenden Temperaturen, zum Kaltstart, zum Betrieb der Klimaanlage etc. Es muss sichergestellt werden, dass die Hersteller das Abgasmanagement der Autos nicht gezielt auf diesen Zyklus abstimmen können – durch Variationen des Zyklus oder durch Kontrollen bei den Herstellern. Zu prüfen ist, unter welchen Voraussetzungen und wem gegenüber die Hersteller zur Offenlegung der Steuerungssoftware

verpflichtet werden können. Die Typenzulassung ist dahingehend zu reformieren, dass diese nur von einer unabhängigen Stelle vorgenommen werden darf, die sich weder im Wettbewerb mit anderen Zulassungsstellen befindet noch in irgendeiner finanziellen Beziehung zu den Herstellern steht. Auch ein System der stichprobenartigen Überprüfung der Verbrauchs- und Emissionswerte im realen Fahrverhalten (RDE) muss spätestens 2017 in der EU eingeführt werden. Dabei muss der Übereinstimmungsfaktor 1,0 betragen. Mindestens 25 Prozent der neuzugelassenen Fahrzeugmodelle müssen innerhalb von zwei Jahren nach Erteilung der Typenzulassung überprüft werden.

10. eine neue, unabhängige und schlagkräftige Behördenstruktur beim UBA aufzubauen für die Überwachung von Verbrauchs- und Emissionsmessungen im Rahmen der Typenzulassung, der Feldüberwachung und der periodisch technischen Abgasuntersuchung. Dabei sollen in Fortsetzung der Forderung 2 durch oder im Auftrag des UBA dauerhaft RDE-Feldüberprüfungen durchgeführt werden, auch bevor diese über die EU verpflichtend werden. Solange es in Deutschland kein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen gibt, müssen bei Pkw ergänzend zum WLTP-analogen Fahrverhalten (bis 130km/h bei Class 3) auch die Abgase bei höheren Geschwindigkeiten gemessen werden. Wichtig ist zu überprüfen, ob die Abgasreduktionstechniken ihre Funktion dauerhaft erfüllen. Das UBA muss mit den für eine unabhängige Überwachung notwendigen Ressourcen ausgestattet werden, inkl. des Personals, das ggf. teilweise vom KBA übernommen werden kann.

11. für die periodisch technische Abgasuntersuchung Endrohrprüfungen vorzuschreiben und ggf. mit öffentlich geförderten Forschungsmaßnahmen die technischen Möglichkeiten zu verbessern damit bei diesen möglichst bald auch die Belastung mit Stickoxiden und kleinen Partikeln gemessen werden kann.

E. um Lehren aus dem Skandal zu ziehen zum Schutz von Gesundheit, Umwelt sowie Verbraucherinnen und Verbrauchern

12. eine Luftreinhaltungs-Strategie auszuarbeiten und dem Bundestag vorzulegen, die über die Informationspflichten aus der Verordnung EG 715/2007 hinausgeht und konkrete Maßnahmen insbesondere für den Verkehr enthält, damit die Grenzwerte aus der genannten Verordnung eingehalten werden und die Abgasbelastung der Bürgerinnen und Bürger auch über das vorgeschriebene Maß hinaus weiter reduziert wird.

13. den rechtlichen Rahmen dahingehend zu ändern, dass die staatlichen Stellen sowie vom Staat beauftragte Prüfungsstellen verpflichtet sind, sämtliche für Umwelt, Gesundheit, Verbraucherinnen und Verbraucher relevante Informationen aus Emissions- und Verbrauchsmessungen auf einer zentralen Seite im Internet zu veröffentlichen. Hierzu hat die Bundesregierung bis März 2016 einen entsprechenden Legislativvorschlag vorzulegen. Zudem sollen die Informationspflichten der Hersteller und Händler erweitert werden. Verstöße gegen Informationspflichten sind im Internet zu veröffentlichen und schärfer zu sanktionieren.

14. dem Bundestag einen Gesetzentwurf für ein Unternehmensstrafrecht vorzulegen, mit dem Unternehmen sanktioniert werden können.

15. bis Ende 2015 einen Gesetzentwurf vorzulegen, der eine schnelle und vollständige Behebung der Schäden bei betroffenen Verbraucherinnen und Verbrauchern ermöglicht, indem einfach zugängliche Gruppenklagen eingeführt, Musterfeststellungsklagen ausgeweitet und Verbraucherverbandsklagerechte gestärkt werden. Darüber hinaus

müssen generell die Gewährleistungsrechte verbessert und ein kostenfreies Auskunftsrecht der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie deren Interessenverbände gegenüber Unternehmen über Abgasmessungen und eingesetzte Technologien inkl. der Software zum Beispiel im Verbraucherinformationsgesetz (VIG) eingeführt werden

16. den Schutz von Whistleblowern im Zusammenhang mit dem Abgasskandal sicherzustellen und die Forderungen dazu aus den Anträgen der Fraktion DIE LINKE. auf den Bundestagsdrucksachen 18/3043 („Gesellschaftliche Bedeutung von Whistleblowing anerkennen – Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber schützen") und 18/5839 („Journalistinnen und Journalisten sowie Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber vor Strafverfolgung schützen und Unabhängigkeit der Justiz sicherstellen") so schnell wie möglich umzusetzen.

Berlin, den [...]

[redacted] und Fraktion

Deutscher Bundestag Drucksache 18/[...]
18. Wahlperiode [Datum]

Antrag

der Abgeordneten [redacted] und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen – Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sichern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Abgasskandal um manipulierte Schadstoffmessungen bei Diesel-Pkw markiert einen Wendepunkt. Autos, die Schadstoffgrenzwerte nur auf dem Rollenprüfstand und nicht im realen Straßenbetrieb einhalten, sind genauso wenig zukunftsfähig wie Fahrzeuge, die die Klimakatastrophe befeuern.

Das Auto des 21. Jahrhunderts fährt grün - mit erneuerbarer Energie, leise und frei von Schadstoffen. Es tankt grüne Energie. Fahrzeuge mit klassischen Verbrennungsmotoren werden zum Auslaufmodell. Die Elektromobilität auf Basis von Batterie- und Brennstoffzellentechnologien gibt Antworten auf Fragen des Klimaschutzes, der Endlichkeit des Rohstoffs Öl, der Luftreinhaltung und der Verbesserung der Lebensqualität in Innenstädten.

Um das grüne Auto kommt ein globaler Wettlauf in Gang. Neue Fahrzeugkonzepte und -hersteller, veränderte Wertschöpfungsketten und das Aufkommen digital vernetzte Mobilitätsangebote setzen die traditionelle Automobilwirtschaft unter Druck. Deutschland stellt dies vor besondere Herausforderungen. Insbesondere seine Regionen der großen Produktionsstandorte sind strukturell auf eine wettbewerbsfähige Automobilindustrie angewiesen.

Benzin- und Dieselmotoren verschärfen das globale Problem schlechter Luftqualität in Städten und die damit verbundene Gesundheitsrisiken. Energiewende heißt, nicht länger fossile Treibstoffe in Motoren zu verbrennen. Deutschland muss Innovationsführer werden bei Entwicklung und Markteinführung umweltfreundlicher Fahrzeuge und alternativer Antriebe.

Die Schönfärberei, das Greenwashing, der Automobilindustrie ist gescheitert. Autos müssen auf der Straße sauber sein – nicht nur auf dem Papier. Angebliche Erfolge bei CO_2-Reduktion, Effizienz und Schadstoffminderung sind systemati-

sche Verbrauchertäuschung. Der wirkliche Spritverbrauch weicht immer gravierender von den Angaben der Hersteller ab. Das International Council on Clean Transportation (ICCT) stellt fest, dass Fahrzeuge des Jahres 2014 auf der Straße 40 Prozent mehr Kraftstoff verbrauchen als auf dem Rollenprüfstand.

Erhebliche Mitschuld an Verbrauchertäuschung, Gesundheitsgefährdung und Klimazerstörung trägt die Bundesregierung. Der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) testet Autos fernab ihres realen Straßenbetriebs und ist wegen zahlreicher Schlupflöcher seit Jahren nicht mehr glaubwürdig. Mit der Einführung eines neuen Testverfahrens haben sich Deutschland und die EU-Mitgliedstaaten viel zu lange Zeit gelassen. Deutschland darf nicht länger die Einführung des neuen Testverfahrens „Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP)" blockieren und muss sich für das Schließen konzernfreundlicher Schlupflöcher im Typzulassungsverfahren einsetzen. Messungen im realen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions, RDE) dürfen dann keine höheren Abweichungen zu Labortests mehr aufweisen. Genauso sollte die Bundesregierung die Einführung ambitionierter CO_2-Flottengrenzwerte für 2025 und 2030 unterstützen und die Bundeskanzlerin im Interesse sicherer Arbeitsplätze in der europäischen Automobilwirtschaft den Telefonhörer auf der Gabel liegen lassen.

Auch der gezielte Einsatz eines versteckten Softwareprogramms zur Zykluserkennung in 11 Millionen Fahrzeugen des VW-Konzern war nur möglich, weil die Bundesregierung und das ihr nachgeordnete Kraftfahrtbundesamt zahlreiche Hinweise auf auffällige Abweichungen beim Schadstoffausstoß zwischen Labormessungen und realem Straßenbetrieb ignoriert haben. Die Bundesregierung akzeptiert seit Jahren, dass Umweltschutzauflagen auf dem Heimatmarkt nicht konsequent befolgt und durchgesetzt werden. Die Informationspraxis des Kraftfahrtbundesamt hat mehr der einer Burg der Autobauer als der einer der Gesellschaft verpflichteten Behörde geähnelt, Daten waren nicht frei zugänglich. Die fehlende Transparenz hat dem Image der deutschen Automobilindustrie letztlich enorm geschadet und Verbrauchervertrauen zerstört. Die unternehmerischen Folgen für den Volkswagenkonzern sind nicht absehbar. Sicher ist dagegen: Hätte die Bundesregierung die sogenannte „Clean Diesel"-Strategie deutscher Automobilkonzerne mit kritischerem Blick begleitet – die Krise bei VW wäre wahrscheinlich gar nicht erst entstanden.

Der Abgasskandal offenbart, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren kaum leistungsstärker und gleichzeitig immer sauberer werden können. Die Optimierungsmöglichkeiten klassischer Benzin- und Dieselfahrzeuge stoßen an physikalische Grenzen, Abgasnachbehandlungen werden technisch immer aufwändiger und teurer.

Mithilfe der Steuer- und Ordnungspolitik der Bundesregierung hat die deutsche Automobilindustrie auf einen trügerischen Vorsprung bei leistungsstarken Benzin- und Dieselmotoren gesetzt. Für die einseitige steuerliche Förderung von Diesel gegenüber Benzin gibt es weder eine umwelt- noch eine verkehrspolitische Begründung. Deutschland wird mit der heutigen Dieselflotte weder seine Klimaziele noch eine Reduzierung der Abgasbelastung in den Städten erreichen. Die Elektromobilität zündet in Deutschland dagegen bislang nicht. Unter drei Millionen Pkw-Neuzulassungen erreichen reine Elektrofahrzeuge einen Anteil von weniger als 0,3 Prozent. Das Ziel von einer Million Elektroautos im Jahr 2020 ist bislang nicht in Sicht. Für mehr Klimaschutz und eine Reduzierung der Luftbelastung ist Downsizing, eine Anpassung der Leistungsstärke von Neuwagen an die tatsächlichen Fahrbedarfe, das Gebot der Stunde. Ein Umbau der Kfz-Steuer muss stärkere Anreize für Verbraucherinnen und Verbraucher schaffen, die Fahrzeugflotte mit verbrauchsärmeren und umweltfreundlichen Autos zu erneuern.

Mit ihrer bisherigen Politik gehen Deutschland und die für das Land wichtige Automobilindustrie einen riskanten Weg. Die Erfolgsfaktoren der Automobilbranche werden sich grundlegend ändern – etwa weil weltweit Umweltstandards verschärft werden und neue Fahrzeugkonzepte vermehrt nachgefragt werden. Schon bei der Hybridtechnologie mussten deutsche Hersteller jahrelang hinterherfahren. Sollte sich der Export schwerer SUV und hochpreisiger Limousinen abschwächen und die Diesel-Pkw aufgrund der als karzinogen eingestuften Dieselabgase stärker reguliert werden, ist die deutsche Automobilwirtschaft schlecht aufgestellt.

Zukunftsfähige Industriepolitik muss Unternehmen neue Türen öffnen, statt sich gegen den unvermeidlichen Wandel zu stemmen. Jahrelang hat es Deutschland versäumt, etwa den Rückstand und die fehlende Kompetenz in der Batterietechnik gegenüber Japan, Südkorea und mittlerweile auch den USA aufzuholen. Die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) hat Papier und Publicity erzeugt. Nicht gelungen ist es Bundesregierung und Automobilindustrie, einen konsequenten Entwicklungspfad in Richtung Elektromobilität einzuschlagen.

Die Bundesregierung trägt die Verantwortung dafür, jetzt den rechtlichen Rahmen für den Automobilwirtschaft und Straßenverkehr so zu erneuern, dass durch größtmögliche Transparenz und Ehrlichkeit Vertrauen bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern wiederhergestellt wird, die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie erhalten bleibt und die Luftbelastung durch Emissionen des Straßenverkehrs wirksam zurückgeht.

II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

- den Abgasskandal und seine Ursachen konsequent aufzuarbeiten und größtmögliche Transparenz über Verbrauch und Emissionen herzustellen, in dem sie

  - dem Bundestag und der Öffentlichkeit umfassend über die politischen und rechtlichen Konsequenzen und die Aufarbeitungs- und Prüfungsarbeit berichtet;

  - Prüfungen für Diesel- und Benzinmodelle im realistischen Fahrbetrieb hinsichtlich des Emissionsverhaltens CO_2 und Stickoxiden einführt;

  - die Abgas-Feldüberwachung des Umweltbundesamtes (UBA) stärkt, und zwar inklusive der Erhebung der CO_2-Emissionen, und das UBA mit einem entsprechenden Etat ausstattet;

  - die Behörden verpflichtet, die Ergebnisse aller oben genannten Tests mit Nennung des Fahrzeugherstellers, des Modells und der Motorisierung auf ihren Internetseiten zu veröffentlichen;

  - einen Sachstandsbericht „Reale Verminderung spezifischer CO_2-Emissionswerte von Neuwagen 2009-2015“ auf Grundlage von Emissionsmessungen im Fahrbetrieb (Real Driving Emissions, RDE) vorlegt;

  - einen Technikfolgenbericht über die mittelfristigen ökologischen und ökonomischen Erfolgsaussichten der Benzin- und Dieselmotoren in der deutschen Automobilwirtschaft vorlegt;

  - dem Bundestag einen Bericht über die umwelt-, verkehrs- und finanzpolitischen Folgen der steuerlichen Förderung von Diesel gegenüber Benzin vorlegt;

- einen Technikfolgenbericht über die Batterie- und Brennstoffzellenentwicklungen, der insbesondere die Kostenentwicklung untersucht, vorlegt.

- dafür zu sorgen, dass Gesundheit, Umwelt und Verbraucher geschützt werden, indem sie

  - im ersten Schritt den Sachverständigenrat für Umweltfragen bittet, einen Bericht über die Umweltauswirkungen der Diesel- und Benzinfahrzeuge (unter Berücksichtigung des klimatischen Aspektes der Feinstaubproblematik) vorzulegen;

  - sich in der Verkehrs- und Umweltministerkonferenz mit den Ländern über einheitliche und zügige Maßnahmen zur Verringerung der Luftbelastung durch Emissionen des Straßenverkehrs in Städten verständigt und einen „Aktionsplan Luftqualität" erarbeitet;

  - ein Nachrüstungsprogramm zur Abgasreduzierung von Taxis, Transportern und Bussen auflegt und die Ausweitung von E-Carsharing fördert;

  - im Rahmen der Hauptuntersuchung Abgasuntersuchungen einführt, die den realen Schadstoffausstoß darstellen;

  - sich auf EU-Ebene für die Einrichtung einer gemeinsamen unabhängigen EU-Typgenehmigungsbehörde einsetzt;

  - sich auf EU-Ebene für die rasche Einführung WLTP und von Emissionstests unter realen Fahrbedingungen (Real Driving Emissions, RDE) mit einem technisch begründeten Konformitätsfaktor von max. 1,5 einsetzt;

  - dafür sorgt, dass in Europa 2025 und 2030 ambitionierte CO_2-Nachfolgegrenzwerte auf der Grundlage von WLTP und RDE eingeführt wird;

  - dafür sorgt, dass etwaige Kfz-Steuer-Nachforderungen auf Grund zu gering ausgewiesener CO_2-Emissionswerte in den Zulassungsbescheinigungen von den Herstellern und nicht von den VerbraucherInnen getragen werden.

- die Politik konsequent auf die Förderung zukunftsfähiger sauberer Autos auszurichten, indem sie

  - ein Marktanreizprogramm auflegt, bei dem Elektroautos einen Kaufzuschuss in Höhe von 5.000 Euro und verbrauchsarme Plug-In-Hybrid-Autos (unter 50g CO_2/km) in Höhe von 2.000 Euro erhalten; um eine ökologische Lenkungswirkung zu entfalten, erfolgt die Gegenfinanzierung über eine Umlage der Kfz-Steuer für Pkw, deren CO_2-Ausstoß oberhalb der europäischen CO_2-Grenzwerte liegt;

  - die Besteuerung von Dienstwagen an den CO_2-Ausstoß koppelt und die Steuerprivilegien für Dienstwagen mit einem CO_2-Ausstoß oberhalb der europäischen CO_2-Grenzwerte reduziert;

  - im Bundeshaushalt ein Investitionsprogramm Elektromobilität auflegt und so den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, die auf erneuerbarem Strom basiert und ein nutzerfreundliches eRoaming beinhaltet, steuerlich fördert sowie ein bundesweites kostenfreies Parkvorrecht für Elektroautos an Ladepunkten und baurechtliche Vorgaben für Ladeanschlüsse an öffentlichen Einrichtungen und Neubauten einführt.

Berlin, den [...]

[redacted] und Fraktion[...]

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 13. Oktober 2015 19:25
An: Ref-LA27; Ref-LA23; [redacted]@kba.de'; [redacted]
Cc: [redacted]; [redacted]; [redacted]-LA2; [redacted]
Betreff: AW: Sprechzettel für BT-Sitzung am 15.10.2015 / Sprechpunkte für Minister

Die Anlage 2 nicht mehr verwenden (Erste rechtliche Beurteilung)!!! Rechtliches kann nur geliefert werden, wenn Min dem Bescheid des KBA zugestimmt hat. Dazu morgen Gespräch LA 2, StS [redacted] und Min.

In Anlage 3 (Sanktionen) noch folgenden Satz ganz am Ende: „Informationen zu den Sanktionen, die in Frankreich und Polen vorgesehen sind, liegen noch nicht vor."

Gruß
[redacted]

Von: Ref-LA27
Gesendet: Dienstag, 13. Oktober 2015 14:37
An: Ref-LA23; [redacted]; [redacted]@kba.de'; [redacted]
Cc: [redacted]; [redacted]; [redacted]-LA2; [redacted]
Betreff: Sprechzettel für BT-Sitzung am 15.10.2015 / Sprechpunkte für Minister
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte [redacted],

den beigefügten Sprechzettel nebst 4 Anlagen erhalten Sie mit der Bitte um Prüfung.

KBA wird gebeten, Texte für die markierten Stellen ggf. kurzfristig bereitzustellen.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 12. Oktober 2015 18:15
An: Ref-LA27
Cc: Ref-LA23; [redacted]-LA2
Betreff: 2015-10-10-Beitrag MIN -SPZ für BT am 15-10-2015.doc
Anlagen: 2015-10-10-Beitrag MIN -SPZ für BT am 15-10-2015.doc

Als Anlage übersende ich vorsorglich für die Rede von Min am Donnerstag im BT einen Beitrag für den SPZ, dessen Abforderung erwartet wird.

Gruß
[redacted]

SPZ für Min für Rede im BT am Donnerstag 15.10.
- Beitrag zum Thema Sanktionen

Von verschiedenen Seiten wird vorgetragen, dass BMVI keine Sanktionsdrohung für Verstöße gegen die Verordnung (EU) Nr. 715/2007 vorgesehen habe, obwohl das europäische Recht dies nach Artikel 13 dieser Verordnung ausdrücklich fordere.

Hierzu ist auf Folgendes hinzuweisen:
Die entsprechenden Sanktionsmöglichkeiten ergeben sich aufgrund folgenden Zusammenwirkens der Verordnung (EU) Nr. 715/2007, der Richtlinie 2007/46/EU, der diese Richtlinie umsetzenden EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung und des allgemeinen deutschen Strafrechts:

- Die Typgenehmigung wird aufgrund des in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG geregelten Verfahrens europaweit nach einheitlichen Maßstäben erteilt. Welche technischen Anforderungen im Einzelnen an das Fahrzeug zu stellen und welche Verfahrensvorschriften dabei zu beachten sind, ergibt sich entweder aus der Ursprungsfassung der genannten Richtlinie oder aus weiteren Einzelrechtsakten, die nach Erlass der Richtlinie auf europäischer Ebene erlassen worden sind. Sie heißt deshalb auch Rahmenrichtlinie, weil sie zwar den Rahmen für die Erteilung der Typgenehmigung festlegt, bestimmte technische Einzelanforderungen aber in Einzelrichtlinien oder –verordnungen festgelegt sind.
- Eine solche Einzelanforderung ist die Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Sie ist Bestandteil der Typgenehmigungsregelungen, indem sie in Abschnitt IV Teil I Nr. 2A der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG genannt ist.
- Das heißt: Die Typgenehmigungsbehörde prüft bei der Erteilung einer Typgenehmigung, ob – neben zahlreichen weiteren Vorschriften – die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eingehalten sind. Sie hat dazu, ergänzend zu den in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG getroffenen Regelungen, die dort normierten Vorschriften zu beachten.
- Zu diesen ergänzenden technischen Anforderungen gehört das Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen (Art. 5 Abs.2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007). Werden solche Abschalteinrichtungen gleichwohl verwendet, so stellt dies einen Verstoß gegen die Genehmigungsvorschriften dar.
- Die Umsetzung dieser Regelungen in Deutschland erfolgte ebenfalls durch eine Rahmenvorschrift, nämlich die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Sie hat die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG in deutsches Recht überführt; damit gelten die Inhalte auch der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für das Genehmigungsverfahren.
- Das Spektrum der möglichen staatlichen Reaktionen auf Typgenehmigungsverstöße einschließlich möglicher Sanktionen ist der EG-FGV zu entnehmen. Danach sind vor allem spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. In der Begründung zur EG-FGV wird außerdem darauf hingewiesen, dass „...bestimmte Verstöße im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wie die Vorlage gefälschter Prüfergebnisse oder technischer Spezifikationen oder unvollständige Erklärungen in der Regel vorsätzlich begangen (werden) und mithin den besonderen Bestimmungen des Strafgesetzbuches (Betrug, Urkundenfälschung) unterliegen." (vgl. Verkehrsblatt, 2009, Heft 9, Seite 340). Die Notifizierung der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) gegenüber der Europäischen Kommission erfolgte am 07.08.2008 (Notifizierungsnummer: 2008/341/D).
- BMVI ist sich bewusst, dass die genannten Straftatbestände Vorsatz voraussetzen. Das ist aber auch in den EU-Regelungen so angelegt. Es geht in Art 13. Abs. 2 der

> Verordnung (EG) Nr. 715/2007 um die Abgabe falscher Erklärungen, um eine Verfälschung von Prüfergebnissen und um die Vorenthaltung von Daten. Das sind Verhaltensweisen, bei denen ein bewusstes Handeln des Verpflichteten erforderlich ist. Verfälschen kann nur, wer den richtigen Zustand kennt und diesen manipuliert. Ebenso ist es bei der Abgabe falscher Erklärungen und der Vorenthaltung von Daten. Eine andere Frage ist, ob dieses bewusste Handeln auch immer nachweisbar ist.

Mit den verwaltungsrechtlichen Möglichkeiten und den ergänzend bestehenden Regelungen stehen in Deutschland also auch speziell für die Abschalteinrichtungen Reaktionsmöglichkeiten zur Verfügung, die verhältnismäßig sind, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden, die wirksam sind, weil Maßnahmen angedroht werden, die darauf gerichtet sind, den durch den Verstoß hervorgerufenen rechtswidrigen Zustand umfassend zu beseitigen und die abschreckend sind, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können.

Ob sich im Zuge der laufenden Überprüfung der von Volkswagen vorgenommenen Manipulationen die Notwendigkeit einer zusätzlichen Erweiterung der bestehenden Vorschriften ergibt, kann erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse beurteilt werden.

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 16:08
An: Ref-LA27
Cc: StS[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; Ref-K12; Ref-K10
Betreff: Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015; Rede Min

Liebe Kollegen,

da Hr. Minister nun zu TOP 6 eine Rede im Deutschen Bundestag hält, bitte ich Sie, nachdem die Anträge zu diesem TOP vorliegen (voraussichtlich erst Dienstagabend/ Mittwochmorgen), um Erstellung eines neuen Sprechzettels.

Da Hr. [redacted] (K 12) auf Grundlage Ihres Sprechzettels die Rede erarbeiten muss, bitte ich dann um schnelle Zusendung.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: [redacted]; Ref-L14; Ref-K10
Cc: StS[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; [redacted]; [redacted]; StS-[redacted]; StS-[redacted]; [redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 -[redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:53
An: [redacted] Ref-L14; Ref-K10
Cc: StS-[redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Anlagen: 2015-10-09 Sprechzettel Sitzung BT am 15-10-2015.doc

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den von der Abteilung LA gebilligten Sprechzettel für die BT-Sitzung am 15.10.2015.

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel informell vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Gemäß Anforderungsschreiben von L 14 wird der Sprechzettel hiermit auch an das Pressereferat (K 10) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] PSTS-[redacted] Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; StS-[redacted] StS-[redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Referat: LA 27
[redacted]
MR [redacted]
ORR [redacted]

Bonn, 09.10.2015
Hausruf: [redacted]
Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

TOP 6

Thema

a) Beratung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE Grünen: „Aus dem Abgasskandal bei Dieselfahrzeugen lernen" (BT-Drucksache 18/...)

b) Beratung des Antrags der Fraktion DIE LINKE: „Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen" (BT-Drucksache 18/...)

I. Inhalt/Sachverhalt

Es kann keine Inhaltsangabe zum Beratungsgegenstand gemacht werden, da die aufgeführten Drucksachen dem BMVI nicht vorliegen (Stand: 09.10.2015, 12 Uhr).

II. Votum

Kenntnisnahme.

III. Position der Bundesregierung/BMVI

Oberste Priorität hat im VW-Fall zunächst einmal die Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen von VW bzw. durch das Kraftfahrt-Bundesamt.

Die Bundesregierung wird nach Vorliegen der Erkenntnisse eingehend prüfen, inwieweit Handlungsbedarf zur Anpassung der internationalen, europäischen und nationalen Vorschriften besteht. Dazu zählt u.a. auch, dass sich die Bundesregierung auf EU-Ebene weiter für Verbesserungen bei Nachprüfungen einsetzen wird.

IV. Beratung in den Ausschüssen

Gemäß Tagesordnung gilt Überweisungsvorschlag an

zu a): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

zu b): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Referat:	LA 27	Bonn, 09.10.2015
[redacted]	MR [redacted]	Hausruf: [redacted]
[redacted]	ORR [redacted]	Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

TOP 6

Thema

a) **Beratung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE Grünen: „Aus dem Abgasskandal bei Dieselfahrzeugen lernen" (BT-Drucksache 18/...)**

b) **Beratung des Antrags der Fraktion DIE LINKE: „Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen" (BT-Drucksache 18/...)**

I. Inhalt/Sachverhalt

Es kann keine Inhaltsangabe zum Beratungsgegenstand gemacht werden, da die aufgeführten Drucksachen dem BMVI nicht vorliegen (Stand: 09.10.2015, 12 Uhr).

II. Votum

Kenntnisnahme.

III. Position der Bundesregierung/BMVI

Oberste Priorität hat im VW-Fall zunächst einmal die Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen von VW bzw. durch das Kraftfahrt-Bundesamt.

Die Bundesregierung wird nach Vorliegen der Erkenntnisse eingehend prüfen, inwieweit Handlungsbedarf zur Anpassung der internationalen, europäischen und nationalen Vorschriften besteht. Dazu zählt u.a. auch, dass sich die Bundesregierung auf EU-Ebene weiter für Verbesserungen bei Nachprüfungen einsetzen wird.

IV. Beratung in den Ausschüssen

Gemäß Tagesordnung gilt Überweisungsvorschlag an

zu a): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

zu b): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:26
An: Ref-LA27
Betreff: AW: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Für [redacted] in LA und mich mitgezeichnet.

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:14
An: [redacted]-LA2; [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: WG: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr [redacted],

den beigefügten Sprechzettel zu TOP 6 der BT-Sitzung am 15.10.2015 erhalten Sie **mit der Bitte um kurzfristige Mitzeichnung – auch für [redacted] in LA (wegen Dienstreise).**

BMUB und BMWi haben den Sprechzettel zur Information vorab erhalten; aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Referat:	LA 27	Bonn, 09.10.2015
[redacted]	MR [redacted]	Hausruf: [redacted]
[redacted]	ORR [redacted]	Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

TOP 6

Thema

a) **Beratung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE Grünen: „Aus dem Abgasskandal bei Dieselfahrzeugen lernen" (BT-Drucksache 18/...)**

b) **Beratung des Antrags der Fraktion DIE LINKE: „Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen" (BT-Drucksache 18/...)**

I. Inhalt/Sachverhalt

Es kann keine Inhaltsangabe zum Beratungsgegenstand gemacht werden, da die aufgeführten Drucksachen dem BMVI nicht vorliegen (Stand: 09.10.2015, 12 Uhr).

II. Votum

Kenntnisnahme.

III. Position der Bundesregierung/BMVI

Oberste Priorität hat im VW-Fall zunächst einmal die Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen von VW bzw. durch das Kraftfahrt-Bundesamt.

Die Bundesregierung wird nach Vorliegen der Erkenntnisse eingehend prüfen, inwieweit Handlungsbedarf zur Anpassung der internationalen, europäischen und nationalen Vorschriften besteht. Dazu zählt u.a. auch, dass sich die Bundesregierung auf EU-Ebene weiter für Verbesserungen bei Nachprüfungen einsetzen wird.

IV. Beratung in den Ausschüssen

Gemäß Tagesordnung gilt Überweisungsvorschlag an

zu a): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

zu b): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:42
An: [redacted]@bmwi.bund.de'; [redacted]@bmwi.bund.de'
Betreff: WG: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Anlagen: 18-WP-TO-129-131.pdf; 2015-10-09 Sprechzettel Sitzung BT am 15-10-2015.doc

s.u.

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:12
An: '[redacted]@bmub.bund.de' [redacted]@bmub.bund.de)'; [redacted] ([redacted]@bmub.bund.de)'; [redacted]@bmwi.bund.de'
Cc: [redacted]; [redacted]
Betreff: WG: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

den beigefügten Sprechzettel zu TOP 6 der BT-Sitzung am 15.10.2015 erhalten Sie zur Information. Aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
[redacted]

****
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat LA 27 (Kraftfahrzeugtechnik - Umweltschutz)
Robert-Schuman-Platz 1
D-53175 Bonn
E-Mail: Ref-LA27@bmvi.bund.de
****

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Freitag, 9. Oktober 2015 12:12
An: '[redacted]@bmub.bund.de' ([redacted]@bmub.bund.de)'; [redacted]@bmub.bund.de)'; [redacted]@bmwi.bund.de'
Cc: [redacted]
Betreff: WG: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Anlagen: 18-WP-TO-129-131.pdf; 2015-10-09 Sprechzettel Sitzung BT am 15-10-2015.doc

Sehr geehrte Damen und Herren,

den beigefügten Sprechzettel zu TOP 6 der BT-Sitzung am 15.10.2015 erhalten Sie zur Information. Aus Zeitgründen war eine Ressortabstimmung nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
[redacted]

****
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat LA 27 (Kraftfahrzeugtechnik - Umweltschutz)
Robert-Schuman-Platz 1
D-53175 Bonn
E-Mail: Ref-LA27@bmvi.bund.de
****

Referat:	LA 27	Bonn, 09.10.2015
[redacted]	MR [redacted]	Hausruf: [redacted]
	ORR [redacted]	Hausruf: [redacted]

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

TOP 6

Thema

a) **Beratung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE Grünen: „Aus dem Abgasskandal bei Dieselfahrzeugen lernen" (BT-Drucksache 18/...)**

b) **Beratung des Antrags der Fraktion DIE LINKE: „Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen" (BT-Drucksache 18/...)**

I. Inhalt/Sachverhalt

Es kann keine Inhaltsangabe zum Beratungsgegenstand gemacht werden, da die aufgeführten Drucksachen dem BMVI nicht vorliegen (Stand: 09.10.2015, 12 Uhr).

II. Votum

Kenntnisnahme.

III. Position der Bundesregierung/BMVI

Oberste Priorität hat im VW-Fall zunächst einmal die Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen von VW bzw. durch das Kraftfahrt-Bundesamt.

Die Bundesregierung wird nach Vorliegen der Erkenntnisse eingehend prüfen, inwieweit Handlungsbedarf zur Anpassung der internationalen, europäischen und nationalen Vorschriften besteht. Dazu zählt u.a. auch, dass sich die Bundesregierung auf EU-Ebene weiter für Verbesserungen bei Nachprüfungen einsetzen wird.

IV. Beratung in den Ausschüssen

Gemäß Tagesordnung gilt Überweisungsvorschlag an

zu a): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

zu b): Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Donnerstag, 8. Oktober 2015 17:27
An: [redacted]-LA2; [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: WG: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Anlagen: Bundestag - Sprechzettel.doc; 18-WP-TO-129-131.pdf; Anforderung.doc

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr [redacted],

nach Rücksprache im Referat leite ich nachfolgende Sprechzettel-Anforderung an Sie weiter mit folgendem Hinweis:

Laut Referat L 14 liegen die Drucksachen zu den beiden nachfolgenden Themen von TOP 6 noch nicht vor; trotzdem soll lt. L 14 ein Sprechzettel bis morgen 12 Uhr erstellt werden:

a) Beratung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE Grünen:
„Aus dem Abgasskandal bei Dieselfahrzeugen lernen"
(BT-Drucksache 18/...)

b) Beratung des Antrags der Fraktion DIE LINKE:
„Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen"
(BT-Drucksache 18/...)

Wir bitte um Rückmeldung, wie hiermit umgegangen werden soll.

Mit freundlichen Grüßen
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]LA2; [redacted]; PSTS; PSTS; PSTS; Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; StS; StS; [redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]

E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Ref-LA27

Von: Ref-LA27
Gesendet: Dienstag, 6. Oktober 2015 09:45
An: [redacted]
Betreff: WG: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Anlagen: Bundestag - Sprechzettel.doc; 18-WP-TO-129-131.pdf; Anforderung.doc

Wichtigkeit: Hoch

[redacted]

Sehr geehrter Herr [redacted],

wir bitten um Übersendung der Drucksachen zu TOP 6 sobald vorhanden.

Danke und Gruß
f. LA 27
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; PSTS-[redacted]; Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted]; [redacted]; [redacted]; StS-[redacted]; StS-[redacted]; [redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Ref-LA27

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2015 11:34
An: Ref-LA27
Cc: [redacted]-LA; [redacted]-LA2; [redacted] PSTS; PSTS; PSTS; Ref-K10; Ref-K12; Ref-L12; [redacted] StS; StS; [redacted]
Betreff: Frist: Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr - Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015
Anlagen: Bundestag - Sprechzettel.doc; 18-WP-TO-129-131.pdf; Anforderung.doc

Wichtigkeit: Hoch

s. Anlagen

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel: 030/ 2008 - [redacted]
E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

Referat L 14
(Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten)

Berlin, 02.10.2015
Hausruf: [redacted]

Referate: LA 27 (TOP 6)

nachrichtlich z. k.: [redacted] LA, LA 2

Sts'e, PSts'e, Min-Büro, K 10, K 12

Sitzung des Deutschen Bundestages am 15.10.2015

Beigefügte Tagesordnung erhalten Sie mit der Bitte um Übermittlung eines Sprechzettels nach beigefügtem Muster für die Leitung des Hauses bis

Freitag, 09.10.2015, 12 Uhr

Die Sprechzettel sind dem **Referat L 14 per E-Mail als word-Datei** zuzuleiten.
Die **Mitzeichnungen von UAL und AL sind einzuscannen und der Email beizufügen.**
Die **Übersendung in Papierform ist nicht erforderlich**. Die Beteiligung der Staatssekretäre erfolgt durch das Referat L 14.

Soweit für den in Ihrer federführenden Zuständigkeit liegenden TOP die Beteiligung/Zuarbeit anderer Organisationseinheiten (OE) des BMVI oder anderer Ressorts erforderlich ist, sind dafür notwendige Anforderungen unmittelbar zu veranlassen und die von den OE hierzu übermittelten Informationen in Ihren Sprechzettel einzuarbeiten, etwa durch entsprechenden Hinweis auf eine gesondert beigefügte Unterlage der OE.

Dem Pressereferat bitte ich jeweils eine Ausfertigung der Unterlagen unmittelbar zuzuleiten. K 10

Der Sprechzettel ist kurz zu halten. Interne Informationen bzw. Informationen, die nicht für die Weitergabe an Dritte geeignet sind, bitte in einer gesonderten Anlage darstellen

Bezüglich der Übermittlung von Drucksachen wenden Sie sich bitte an die Drucksachenstelle, Herrn [redacted] (Tel. [redacted]

Für L 14
[redacted]

Muster

Referat: Berlin/Bonn,
Referatsleiter/in: Hausruf:
Bearbeiter/in: Hausruf:

SPRECHZETTEL

Sitzung des Deutschen Bundestages am

TOP (*Nr. des TOP*, **fett**)

Thema **(fett)**

(Art des Beratungsgegenstandes, z. B.:
Antrag der Fraktion der ...
Bericht ...
Gesetzentwurf der Bundesregierung...
EU-Vorlage ...
(BT- oder BR-Drucksache/n Nr. ...), **fett)**

I. Inhalt/Sachverhalt

(kurze Inhaltsangabe des Beratungsgegenstands)

II. Votum

(zustimmende Kenntnisnahme ***oder*** *Zustimmung* ***oder*** *Ablehnung)*

III. Position der Bundesregierung/BMVI

- Einbeziehung möglicher oder tatsächlicher Konflikte (insbesondere ggf. Hinweise auf Kosten oder andere Belastungen für Bürger und Unternehmen),
- Erläuterungen ggf. von Gegenstandpunkten oder alternativer Standpunkte,
- Hinweise auf Position anderer relevanter Institutionen/Gruppen und/oder
- ggf. Hinweis auf gesonderte Anlagen

IV. Beratung in den Ausschüssen

(Es sind die mitberatenden Ausschüsse aufzuführen und ggf. die dazugehörigen Beratungsergebnisse)

18. Wahlperiode

Deutscher Bundestag

Tagesordnung

Stand: 1. Oktober 2015

129. Sitzung des Deutschen Bundestages
am Mittwoch, dem 14. Oktober 2015, 13 Uhr

130. Sitzung des Deutschen Bundestages
am Donnerstag, dem 15. Oktober 2015, 9 Uhr

131. Sitzung des Deutschen Bundestages
am Freitag, dem 16. Oktober 2015, 9 Uhr

Mi. 13.00 Uhr	1.	Abgabe einer Regierungserklärung durch den Bundesminister des Auswärtigen **70 Jahre Vereinte Nationen**
Mi. ca. 14.30 Uhr	2.	**Befragung der Bundesregierung**
Mi. ca. 15.05 Uhr	3.	**Fragestunde (2 Stunden)** **Drucksache 18/...**

Kernzeit-Debatte: TOP 4 und 5

Do.	4.	Abgabe einer Regierungserklärung durch die Bundeskanzlerin **zum Europäischen Rat am 15./16. Oktober 2015 in Brüssel**

Do.

5. a) – Zweite und dritte Beratung des von den Fraktionen der CDU/CSU und SPD eingebrachten Entwurfs eines **Asylverfahrensbeschleunigungsgesetzes**

Drucksache 18/6185

Beschlussempfehlung und Bericht des Innenausschusses (4. Ausschuss)

Drucksache 18/...

– Bericht des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss) gemäß § 96 der Geschäftsordnung

Drucksache 18/...

b) Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Innenausschusses (4. Ausschuss)

– zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Flüchtlinge willkommen heißen – Für einen grundlegenden Wandel in der Asylpolitik

– zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Alle Flüchtlinge willkommen heißen – Gegen eine Politik der Ausgrenzung und Diskriminierung

– zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für eine faire finanzielle Verantwortungsteilung bei der Aufnahme und Versorgung von Flüchtlingen

Drucksachen 18/3839, 18/6190, 18/4694, 18/...

c) Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur schnelleren Entlastung der Länder und Kommunen bei der Aufnahme und Unterbringung von Asylbewerbern (Entlastungsbeschleunigungsgesetz)**

Drucksache 18/6172

Beschlussempfehlung und Bericht des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss)

Drucksache 18/...

d) Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Verbesserung der Unterbringung, Versorgung und Betreuung ausländischer Kinder und Jugendlicher**

Drucksache 18/5921

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (13. Ausschuss)

Drucksache 18/...

e) Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (13. Ausschuss)

- zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter der Fraktion DIE LINKE.

  Unbegleitete minderjährige Flüchtlinge mit einer starken Jugendhilfe aufnehmen

- zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

  Das Kindeswohl bei der Versorgung unbegleiteter minderjähriger Flüchtlinge absichern

Drucksachen 18/4185, 18/5932, 18/...

f) Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Gesundheit (14. Ausschuss) zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Medizinische Versorgung für Asylsuchende und Geduldete diskriminierungsfrei sichern

Drucksachen 18/5370, 18/...

g) Beratung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Besonders gefährdete Flüchtlinge in Gemeinschaftsunterkünften besser schützen

Drucksache 18/...

Überweisungsvorschlag:
A. f. Familie, Senioren, Frauen und Jugend (f)
...

Do.

6. a) Beratung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aus dem Abgasskandal bei Dieselfahrzeugen lernen

Drucksache 18/...

Überweisungsvorschlag:
A. f. Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
A. f. Wirtschaft und Energie
A. f. Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

b) Beratung des Antrags der Fraktion DIE LINKE.

Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen

Drucksache 18/...

Überweisungsvorschlag:
A. f. Verkehr und digitale Infrastruktur (f)
A. f. Wirtschaft und Energie
...

Weitere Beratungen mit Aussprache

Do. 7. – Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Umsetzung der Verpflichtung nach dem Nagoya-Protokoll und zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 511/2014 sowie zur Änderung des Patentgesetzes**

Drucksache 18/5321

– Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zu dem Protokoll von Nagoya vom 29. Oktober 2010 über den Zugang zu genetischen Ressourcen und die ausgewogene und gerechte Aufteilung der sich aus ihrer Nutzung ergebenden Vorteile zum Übereinkommen über die biologische Vielfalt**

Drucksache 18/5219

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (16. Ausschuss)

Drucksache 18/...

Do. 8. Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines *Vierzehnten Gesetzes zur Änderung des Atomgesetzes*

Drucksache 18/5865

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für *Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit* (16. Ausschuss)

Drucksache 18/...

Do. 9. a) Beratung des Antrags der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. sowie der *Abgeordneten* [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Milchmarkt stabilisieren – Milchkrise beenden

Drucksache 18/6206

Überweisungsvorschlag:
A. f. Ernährung und Landwirtschaft (f)
A. f. Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

b) Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Ernährung und Landwirtschaft (10. Ausschuss)

- zu dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

  Auslaufen der Milchquote – Wettbewerbsfähigkeit der Milchviehhalter sichern

- zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

  Landwirtschaft braucht flächendeckende Milchviehhaltung – Bäuerliche Milcherzeuger stärken – Milchpreise stabilisieren

Drucksachen 18/4424, 18/4330, 18/5601

Do. 10. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Umsetzung der EU-Mobilitäts-Richtlinie**

Drucksache 18/...

Überweisungsvorschlag:
A. f. Arbeit und Soziales (f)
Finanzausschuss
Haushaltsausschuss
mitberatend und gemäß § 96 der GO

Do. 11. Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für die Angelegenheiten der Europäischen Union (21. Ausschuss) zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Gemeinsame Grundwerte stärken – Europa stärken

Drucksachen 18/4686, 18/6196

Do. 12. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Änderung des Zwölften Buches Sozialgesetzbuch und weiterer Vorschriften**

Drucksache 18/...

Überweisungsvorschlag:
A. f. Arbeit und Soziales (f)
Innenausschuss
A. f. Recht und Verbraucherschutz
A. f. Familie, Senioren, Frauen und Jugend
A. f. Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung
Haushaltsausschuss

Do. 13. Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (16. Ausschuss) zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Wohnungsnot, Mietsteigerungen und Mietwucher in Hochschulstädten bekämpfen

Drucksachen 18/2870, 18/4512

Do. 14. a) – Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Bereinigung des Rechts der Lebenspartner**

Drucksache 18/5901

– Zweite und dritte Beratung des von den Abgeordneten [redacted] weiteren Abgeordneten und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur abschließenden Beendigung der verfassungswidrigen Diskriminierung eingetragener Lebenspartnerschaften**

Drucksache 18/3031

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz (6. Ausschuss)

Drucksache 18/6227

b) Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz (6. Ausschuss) zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Ehe für gleichgeschlechtliche Paare – Der Entschließung des Bundesrates folgen

Drucksachen 18/5205, 18/...

Do. 15. Beratung des Antrags der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Überweisungsvorschlag:
Sportausschuss (f)
Innenausschuss

Für eine weltoffene und vielfältige Sport- und Fankultur – Bürgerrechte schützen, Gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit effektiv bekämpfen, rechte Netzwerke aufdecken

Drucksache 18/6232

Do. 16. Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines
Gesetzes zur Bekämpfung der Korruption

Drucksache 18/4350

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz (6. Ausschuss)

Drucksache 18/...

Do. 17. Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines
Gesetzes zur Änderung des Unterhaltsrechts und des Unterhaltsverfahrensrechts

Drucksache 18/5918

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz (6. Ausschuss)

Drucksache 18/...

Do. 18. – Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Ersten Gesetzes zur Änderung des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes**

Drucksache 18/5925

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Wirtschaft und Energie (9. Ausschuss)

Drucksache 18/...

– Bericht des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss) gemäß § 96 der Geschäftsordnung

Drucksache 18/...

Do. 19. Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines
Gesetzes zur Änderung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes zur Umsetzung des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 7. November 2013 in der Rechtssache C-72/12

Drucksache 18/5927

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (16. Ausschuss)

Drucksache 18/...

Do.	20.	Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Ersten Gesetzes zur Änderung des Batteriegesetzes** **Drucksache 18/5759** Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (16. Ausschuss) **Drucksache 18/...**	
Do.	21.	Zweite und dritte Beratung des von den Fraktionen der CDU/CSU und SPD eingebrachten Entwurfs eines **... Gesetzes zur Änderung des Bundeszentralregistergesetzes** **Drucksache 18/6186** Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz (6. Ausschuss) **Drucksache 18/...**	
Do.	22.	Zweite Beratung und Schlussabstimmung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zu dem Protokoll vom 3. Dezember 2014 zur Änderung des Abkommens vom 30. März 2011 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Irland zur Vermeidung der Doppelbesteuerung und zur Verhinderung der Steuerverkürzung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen** **Drucksache 18/5579** Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss) **Drucksache 18/...**	
Do.	23.	Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Ersten Gesetzes zur Änderung des Lebensmittelspezialitätengesetzes** **Drucksache 18/6164**	**Überweisungsvorschlag:** A. f. Ernährung und Landwirtschaft (f) A. f. Recht und Verbraucherschutz

Do.	24.	Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Umsetzung der aufsichts- und berufsrechtlichen Regelung der Richtlinie 2014/56/EU sowie zur Ausführung der entsprechenden Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 im Hinblick auf die Abschlussprüfung bei Unternehmen von öffentlichem Interesse **(Abschlussprüferaufsichtsreformgesetz – APAReG)** **Drucksache 18/...**	Überweisungsvorschlag: A. f. Wirtschaft und Energie (f) A. f. Recht und Verbraucherschutz Haushaltsausschuss gemäß § 96 der GO

Fr.	25. a)	Beratung des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD **Die maritime Wirtschaft stärken und ihre Bedeutung für Deutschland hervorheben** **Drucksache 18/...**	
	b)	Beratung der Unterrichtung durch die Bundesregierung **Vierter Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland** **Drucksache 18/5764**	Überweisungsvorschlag: A. f. Wirtschaft und Energie (f) Auswärtiger Ausschuss A. f. Ernährung und Landwirtschaft A. f. Verkehr und digitale Infrastruktur A. f. Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit A. f. Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung A. f. Tourismus
	c)	Beratung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN **Amt des maritimen Koordinators aufwerten** **Drucksache 18/...**	Überweisungsvorschlag: A. f. Wirtschaft und Energie (f) A. f. Verkehr und digitale Infrastruktur Haushaltsausschuss
Fr.	26.	Beratung des Antrags der Fraktion DIE LINKE. **Krankenhäuser gemeinwohlorientiert und bedarfsgerecht finanzieren** **Drucksache 18/...**	Überweisungsvorschlag: A. f. Gesundheit (f) ...
Fr.	27.	Beratung des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD **Den Lebensstart von Kindern in Entwicklungs- und Schwellenländern verbessern – Grundlagen für stabile Gesellschaften schaffen** **Drucksache 18/...**	Überweisungsvorschlag: A. f. wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (f) ...

Fr.	28.	Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Modernisierung des Vergaberechts **(Vergaberechtsmodernisierungsgesetz – VergRModG)** **Drucksache 18/...**	**Überweisungsvorschlag:** A. f. Wirtschaft und Energie (f) Innenausschuss A. f. Recht und Verbraucherschutz A. f. Verkehr und digitale Infrastruktur A. f. Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit A. f. wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung Haushaltsausschuss mitberatend und gemäß § 96 der GO
Fr.	29.	Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Wirtschaft und Energie (9. Ausschuss) – zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. **Bad Bank-Pläne der Atomkonzerne zurückweisen – Rückstellungen der AKW-Betreiber in einen öffentlich-rechtlichen Fonds überführen** – zu dem Antrag der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN **Keine Bad Bank für Atom – Rückstellungen der Atomwirtschaft in öffentlich-rechtlichem Fonds sicherstellen** **Drucksachen 18/1959, 18/1465, 18/...**	

Beratungen ohne Aussprache

Do. 30. **Überweisungen im vereinfachten Verfahren**

a) Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Ersten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes**

Drucksache 18/6162

Überweisungsvorschlag:
A. f. Arbeit und Soziales (f)
A. f. Recht und Verbraucherschutz
A. f. Verkehr und digitale Infrastruktur

b) Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1007/2011 und zur Ablösung des Textilkennzeichnungsgesetzes**

Drucksache 18/...

Überweisungsvorschlag:
A. f. Wirtschaft und Energie (f)
A. f. Recht und Verbraucherschutz

c) Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Auswahl und zum Anschluss von Telekommunikationsendgeräten**

Drucksache 18/...

Überweisungsvorschlag:
A. f. Wirtschaft und Energie (f)
A. f. Recht und Verbraucherschutz
A. f. Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschuss Digitale Agenda

d) Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Änderung vom 10. Dezember 2014 des Übereinkommens vom 27. Juni 1980 zur Gründung des Gemeinsamen Fonds für Rohstoffe**

Drucksache 18/...

Überweisungsvorschlag:
A. f. Wirtschaft und Energie

e) Beratung des Antrags der Abgeordneten [redacted] weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Biosicherheit bei Hochrisikoforschung in den Lebenswissenschaften stärken

Drucksache 18/6204

Überweisungsvorschlag:
A. f. Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung

f) Beratung des Antrags der Fraktion DIE LINKE.

Herdenschutz ist Wolfsschutz – Jetzt ein bundesweites Kompetenzzentrum aufbauen

Drucksache 18/...

Überweisungsvorschlag:
A. f. Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
A. f. Ernährung und Landwirtschaft
Federführung offen

Do.

31. **Abschließende Beratungen ohne Aussprache**

a) Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zu dem Partnerschafts- und Kooperationsabkommen vom 11. Mai 2012 zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Irak andererseits**

Drucksache 18/5577

Beschlussempfehlung und Bericht des Auswärtigen Ausschusses (3. Ausschuss)

Drucksache 18/...

b) – Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zu dem Abkommen vom 7. Mai 2015 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Jersey über die Zusammenarbeit in Steuersachen und die Vermeidung der Doppelbesteuerung bei bestimmten Einkünften**

Drucksache 18/6157

– Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zu dem Zusatzabkommen vom 31. März 2015 zum Abkommen vom 21. Juli 1959 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik zur Vermeidung der Doppelbesteuerungen und über gegenseitige Amts- und Rechtshilfe auf dem Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen sowie der Gewerbesteuern und der Grundsteuern**

Drucksache 18/6158

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

Drucksache 18/...

c) Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Wirtschaft und Energie (9. Ausschuss) zu der Verordnung der Bundesregierung

Vierte Verordnung zur Änderung der Außenwirtschaftsverordnung

Drucksachen 18/5891, 18/5976 Nr. 2.1, 18/6160

d) Beratung der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (2. Ausschuss)

Sammelübersicht 233 zu Petitionen

Drucksache 18/6210

e) Beratung der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (2. Ausschuss)

Sammelübersicht 234 zu Petitionen

Drucksache 18/6211

f) Beratung der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (2. Ausschuss)

Sammelübersicht 235 zu Petitionen

Drucksache 18/6212

Berlin, den 1. Oktober 2015

[redacted]

Anlage B 48

Kraftfahrt-Bundesamt

E-Mail

KBA

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg • Germany

European Approval Authorities

Your reference / your letter of:

Our reference:
400-52.V001#17
Contact: [redacted]

Phone: +49 [redacted]
Fax: +49 [redacted]
E-Mail:
[redacted]@kba.de

Date: 14.10.2015

2. Mitteilung des KBA an die Europäischen Genehmigungsbehörden

Nicht-Konformitäten bei Fahrzeugen des VW Konzerns mit Dieselmotoren (EA 189, 1,2 l, 1,6 l und 2,0 l).

Die Fahrzeuge der VW AG, AUDI AG, AUDI Hungaria Motor KFT, SKODA Auto a.s. und SEAT S.A. mit den folgenden Motorkennbuchstaben in Verbindung mit den entsprechenden Abgasstufen sind betroffen:

Motorkennbuchstaben EA189, **EU5**		
CAG	CFF	CLC
CAH	CFG	CBD
CAY	CFH	
CBA	CFJ	
CBB	CFW	
CBE	CGL	
CDB	CJA	
CDC	CJC	
CEG	CKR	

Motorkennbuchstaben EA189, **EU4**		
CAG	CEG	CMG
CAH	CFW	CWX
CAY	CJA	CFF
CBA	CLC	CFH
CBB	CLJ	
CBD	CLL	
CBE	CLN	
CDB	CME	
CDC	CMF	

Motorkennbuchstaben EA 189, **EU3**		
CAG	CBA	CFF
CAH	CDB	
CAY	CDC	

Die Nicht-Konformität betrifft nach unserer Auffassung die Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne des Artikels 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in den Fahrzeugen mit den oben aufgeführten Motorkennbuchstaben.

Der Hersteller VW AG als Genehmigungsinhaber des KBA hat dem KBA am 07.10.2015 einen Zeitplan und Maßnahmenkatalog vorgelegt, um die Konformität der Fahrzeuge bzw. der Motoren wiederherzustellen. Dieser wurde bereits durch das KBA im Grundsatz genehmigt und die Umsetzung angeordnet.

Dieser Katalog sieht die folgenden Maßnahmen vor:

- 1,2 und 2,0 l Motor → reine Softwareanpassung des Motorsteuergeräts
- 1,6 l Motor → Softwareanpassung des Motorsteuergeräte + Hardwareanpassungen

Die SW Lösung für den 2,0 l Motor soll dem KBA bis zum 21.10.2015 vorgestellt werden. Die technische Machbarkeit für die weiteren betroffenen Motoren (1,6l und 1,2l) sollen dem KBA bis zum 15. und 30.11.2015 vorgestellt werden.

Die Details zu diesen technischen Maßnahmen und Zeitplänen sind noch zu prüfen und werden nach Genehmigung durch das KBA umgehend an die Europäischen Genehmigungsbehörden übermittelt.

Der durch das KBA angeordnete Rückruf soll im Jahre 2016 beginnen.

Gleichzeitig bitte ich die Europäischen Genehmigungsbehörden aufgrund unserer Erkenntnisse, die Genehmigungen für Fahrzeuge bzw. Abgassysteme für die Hersteller AUDI AG, AUDI Hungaria Motor KFT, SKODA Auto a.s. und SEAT S.A. erteilt haben, die notwendigen Maßnahmen gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2007/46/EG einzuleiten.

2nd Note of the Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) to the European Approval Authorities

Non-conformities of vehicles of the VW group with compression ignition engines (EA 189, 1,2 l, 1,6 l and 2,0 l).

The vehicles of VW AG, AUDI AG, AUDI Hungaria Motor KFT, SKODA Auto a.s. and SEAT S.A. with the following engine characters in conjunction with the particular emission stages are affected:

Engine characters EA189, **EU5**		
CAG	CFF	CLC
CAH	CFG	CBD
CAY	CFH	
CBA	CFJ	
CBB	CFW	
CBE	CGL	
CDB	CJA	
CDC	CJC	
CEG	CKR	

Engine characters EA189, **EU4**

CAG	CEG	CMG
CAH	CFW	CWX
CAY	CJA	CFF
CBA	CLC	CFH
CBB	CLJ	
CBD	CLL	
CBE	CLN	
CDB	CME	
CDC	CMF	

Engine characters EA 189, **EU3**		
CAG	CBA	CFF
CAH	CDB	
CAY	CDC	

From our point of view the non-conformity is with regard to the use of a prohibited defeat device according to article 5 of Regulation (EC) No 715/2007 in vehicles with the above mentioned engine characters.

At the 07.10.2015 the approval holder of the KBA, the VW AG, has delivered a time table and a catalogue of technical measures, to bring the vehicles and engines back into conformity.

The basic principle of the catalogue was approved by KBA and the implementation was mandated. This catalogue stipulates the following measures:

- 1,2 and 2,0 l engine → pure adaptation of the software of engine control unit
- 1,6 l engine → adaptation of software of the control unit and hardware of the engine

The new software for the 2,0 l engine shall be presented to KBA until the 21.10.2015. The technical feasibility for the other engines affected (1,6l and 1,2l) shall be presented to KBA until 15. and 30.11.2015.

The details of the technical measures and time schedules are still to be checked and will be communicated immediately to the European Approval Authorities after approval by KBA.

The recall mandated by KBA shall start in 2016.

On the basis of our findings I request the European Approval Authorities which granted approvals for vehicles or exhaust emissions for the manufactures AUDI AG, AUDI Hungaria Motor KFT, SKODA Auto a.s. and SEAT S.A. to initiate the necessary measures according to article 30 of directive 2007/46/EC.

[redacted]

Handreichung

für die Kommunikation betreffend die Volkswagen-Thematik

Stand: 13.10.2015, 20:00 Uhr

Inklusive Änderungsvorschläge LA 23, LA 27 und KBA

Sprachregelung

Aufklärung der Abgasaffäre

- Bei der Manipulation der Software des~~r~~ Eemissionskontrollsystems~~minderungsstrategie~~ bei VW-Dieselfahrzeugen~~Motorsteuerung~~ handelt es sich um einen äußerst gravierenden Vorgang. Die missbräuchliche Anwendung von Software zur Beeinflussung von Testergebnissen ist nicht akzeptabel.
- Die Vorgänge rund um die Dieselmotoren von Volkswagen müssen rasch, vollständig und vorbehaltlos aufgeklärt werden. Alles muss auf den Tisch. Das hat die Bundesregierung gegenüber Volkswagen klargestellt.
- Das BMVI hat umgehend nach Bekanntwerden der Vorwürfe der US-Behörden gegen Volkswagen eine Untersuchungskommission eingerichtet. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurde angewiesen, neben spezifischen Nachprüfungen des Emissionsverhaltens der betroffenen VW-Fahrzeuge auch~~sowie von auffälligen~~ Fahrzeuge~~typen~~ anderer deutscher und internationaler Hersteller zu prüfen~~durchzuführen~~.
- Der VW-Konzern hat seine Bereitschaft zur uneingeschränkten Kooperation mit den Behörden erklärt. Das Unternehmen hat zugesichert, dass die Ermittlungen konsequent und mit Hochdruck vorangetrieben werden und hat hierfür auch eine externe Anwaltskanzlei hinzugezogen.
- ~~Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurde angewiesen, spezifische Nachprüfungen des Emissionsverhaltens der betroffenen VW-Fahrzeuge sowie von auffälligen Fahrzeugtypen anderer deutscher und internationaler Hersteller durchzuführen.~~ Volkswagen wurde vom KBA mit Frist zum 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen sowie technische Details zu den installierten Softwareprogrammen mitzuteilen. Die umfangreiche Stellungnahme wurde seitens VW fristgerecht dem KBA vorgelegt. Das KBA hat am 15.10.2015 eine rechtsverbindliche Anordnung zum verpflichtenden Rückruf der Fahrzeuge gegenüber VW erlassen.

Zur Bedeutung der Dieseltechnologie und realistischerer Testverfahren

- Der Diesel ist und bleibt ein wichtiger Baustein der umweltfreundlichen Mobilität. Denn Dieseltechnologien ermöglichen einen sparsamen Verbrauch und tragen zur Erreichung unserer Klimaziele bei.
- Dieselmotoren können mit den heutigen Abgastechnologien sauber und umweltfreundlich gefahren werden.
- Alle Dieselfahrzeuge der Fahrzeugkategorie M1 (Pkw) müssen die seit dem 1. September 2015 geltenden strengen Schadstoffgrenzwerte der Euro 6-GrenzwertstufeNorm einhalten.
- Richtig ist aber, dass die Dieselfahrzeuge auch im realistischen Fahrbetrieb auf der Straße noch sauberer werden müssen.
- Dafür brauchen wir ein ehrlicheres Prüf- und Messverfahren. Deshalb unterstützt die Bundesregierung die Verabschiedung entsprechender europäischer Regelwerke [RDE] noch in diesem Jahr.
- Unabhängig hiervon werden wir uns die geltenden Regelwerke für die Typgenehmigung von neuen Fahrzeugen gemeinsam mit der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten gründlich anschauen und im Ergebnis dessen entscheiden, welche Maßnahmen zur Verhinderung solcher Geschehnisse auf europäischer und nationaler Ebene ergriffen werden sollten. ~~Auch die Marktüberwachung muss sicher verbessert werden. Sachverhaltsaufklärung und Einleitung von Maßnahmen durch das KBA sind noch nicht abgeschlossen. Erst nach Vorliegen aller Erkenntnisse kann über mögliche Konsequenzen hinsichtlich der Änderung von Vorschriften entschieden werden~~

Industrie in Deutschland, „Made in Germany"

- Die deutsche Industrie steht für Qualität und Sicherheit, für Spitzentechnologie, Verbraucher- und Umweltschutz.
- Diese Eigenschaften sind das Markenzeichen der Produkte „Made in Germany". Deshalb ist Deutschlands Industrie global erfolgreich.
- Diese Position muss täglich neu gesichert werden. Wie schnell Vertrauen verloren geht, zeigen die Vorgänge bei Volkswagen.
- Nun muss es darum gehen, verlorenes Vertrauen wieder zu gewinnen.

- Der aktuelle Vorfall steht keineswegs symptomatisch für die deutsche Automobilindustrie. Und auch nicht für Volkswagen.
- Die Industrie in Deutschland bekennt sich zu guter und verantwortlicher Unternehmensführung.
- Unseren Handels- und Wirtschaftspartnern in der Welt sagen wir: Die Bundesregierung tut alles dafür, dass der Vorfall restlos aufgeklärt wird. So etwas darf sich unter keinen Umständen wiederholen.

Hintergrund (nur intern)

Was wird VW vorgeworfen?

Die US-amerikanische Umweltbehörde EPA (Environmental Protection Agency) hat am 18.09.2015 in einem Brief an Unternehmen des Volkswagen-Konzerns den Vorwurf erhoben, dass Volkswagen die Motorsteuerung bei bestimmten Diesel-Pkw gezielt manipuliert und dadurch EPA-Umweltstandards für bestimmte Luftschadstoffe umgangen haben soll. Danach erkennt eine spezielle Software zur Motorensteuerung anhand bestimmter Parameter, ob das Fahrzeug auf einem Rollprüfstand steht oder sich im realen Straßenverkehr bewegt. Je nach Steuerungsmodus liegen die Stickoxid-Emissionen (NO_x) der Fahrzeuge höher oder niedriger. Das führt zu ungewöhnlich hohen Abweichungen (um das bis zu 40-fache) zwischen den zu Testzwecken auf den Rollenprüfständen ermittelten NO_x-Emissionswerten und den im realen Fahrbetrieb festgestellten Emissionswerten.

Welche Modelle und wie viele Fahrzeuge sind betroffen?

Mit der fraglichen Software-Motorsteuerung wurde der Dieselmotor Typ EA 189 (interne VW-~~Typb~~Bezeichnung) mit 1.2-, 1.6- und 2.0-Liter-Hubraum und Common-Rail-Direkteinspritzung ausgerüstet. Dieser ~~Motorentyp~~ wurden und werden seit~~im Zeitraum~~ 2009 ~~bis 2015~~ in etlichen Varianten produziert und in einer großen Zahl von Modellen der Konzernmarken Volkswagen (z.B. Golf, Jetta, Beetle, Passat), Audi (A1, A3, A4, A6, Sportwagen TT sowie die Geländewagen Q3 und Q5), Skoda und Seat verbaut.

Nach VW-Angaben könnten insgesamt bis zu elf Millionen Konzernfahrzeuge weltweit betroffen sein, davon entfallen 5 Mio. auf Fahrzeuge der Konzernmarke Volkswagen. Von der Gesamtzahl wurden bis zu 8,6 Mio. Fahrzeuge in der Europäischen Union (EU28) und bis zu 2,8 Mio. Fahrzeuge in Deutschland in Verkehr gebracht. In den USA sind vergleichsweise wenige Fahrzeuge (482.000) betroffen. Neben Pkw sind auch bis zu 1,8 Mio. leichte Nutzfahrzeuge der Marke Volkswagen (Modelle: Transporter, Caddy, Crafter und Amarok) mit den~~m~~ fraglichen Motoren ausgerüstet. ~~Alle diese VW-Fahrzeuge erfüllen die gesetzlichen Sicherheitsanforderungen und sind fahrbereit.~~

~~Volkswagen hat versichert, dass alle aktuellen Diesel-Neufahrzeuge frei von unzulässiger Beeinflussung durch Software oder anderen Veränderungen sind und die Autos den Zulassungsbedingungen entsprechen und die europaweit gültige Euro 6-Abgasnorm einhalten. Dazu gehören unter anderem die aktuellen Modelle des Golf, Passat und Touran.~~

Ist die beanstandete Motorsteuerung unzulässig?

Die VO(EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen (Euro-5 und Euro-6) bestimmt, dass der Hersteller das Fahrzeug so ausrüsten muss, dass das Emissionsverhalten des Fahrzeugs (auch) unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Nach Art. 5(2) ist die Verwendung von sog. Abschalteinrichtungen („defeat devices"), die die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringern, grundsätzlich unzulässig. Abschalteinrichtungen sind Konstruktionsteile, die bestimmte Betriebsparameter des Fahrzeugs messen, um Teile des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren.

Abschalteinrichtungen sind nur dann ausnahmsweise zugelassen, z.B. wenn sie den Motor vor Beschädigungen schützen und einen sicheren Betrieb des Fahrzeugs gewährleiten sollen. Beides ~~dürfte~~ is im VW-Fall der EA 189 EU5 Motoren nicht einschlägig ~~sein~~.

Die Verwendung von Abschalteinrichtungen ist auch in den USA grundsätzlich unzulässig. Allerdings unterscheiden sich die dortigen Regeln der Abgasmessung und Typgenehmigung von den Regeln in der EU.

~~Eine rechtliche Bewertung des Vorfalls kann jedoch erst vorgenommen werden, wenn der Sachverhalt restlos aufgeklärt wurde und umfassend geprüft werden konnte. Das ist derzeit noch nicht der Fall.~~

Was tut die Bundesregierung?

Wichtig ist eine umfassende, rückhaltlose Aufklärung des Sachverhaltes. Die Bundesregierung hat Volkswagen deshalb aufgefordert, den gesamten Vorgang schnell und restlos aufzuklären.

Am 22.09.2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) eine Untersuchungskommission unter Leitung von StS [redacted] berufen, die mit Fachleuten des BMVI und des KBA besetzt ist und von einem wissenschaftlichen Experten begleitet wird. Diese Kommission hat Gespräche mit Volkswagen und anderen Fahrzeugherstellern sowie mit der US-amerikanischen Umweltbehörde EPA geführt. Volkswagen hat zugesagt, die Arbeit der Kommission vollumfänglich zu unterstützen und bei Aufklärung mitzuwirken.

Das BMVI hat am 21.09.2015 das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) angewiesen, bei ~~auffälligen~~ Fahrzeugen Nachprüfungen durch unabhängige Gutachter vorzunehmen (erstreckt sich auf VW-Modelle sowie auf Modelle anderer Hersteller aus dem Inland und Ausland). Bei den Tests werden die in Frage stehenden Modelle auf dem Rollenprüfstand und im Realbetrieb auf der Straße geprüft. Sobald Ergebnisse vorliegen, werden diese der EU-Kommission und den europäischen Verkehrsministern zur Verfügung gestellt.

- ~~Das KBA hat Volkswagen am 25.09.2015 aufgefordert, bis spätestens 07.10.2015 einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen, wie die Software beseitigt und die betroffenen Fahrzeuge wieder in Übereinstimmung mit den technischen Regeln gebracht werden sollen.~~ Volkswagen wurde vom KBA mit Frist 07.10.2015 aufgefordert, einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorzulegen sowie technische Details zu den installierten Softwareprogrammen mitzuteilen. Die umfangreiche Stellungnahme wurde

seitens VW fristgerecht dem KBA vorgelegt. Das KBA hat am 15.10.2015 eine rechtsverbindliche Anordnung zum verpflichtenden Rückruf der Fahrzeuge gegenüber VW erlassen.

Die Bundesregierung hat am 28.09.2015 eine ressortübergreifende Steuerungsgruppe auf StS-Ebene eingerichtet. Diese wird die Aktivitäten der verschiedenen zuständigen Ministerien und Behörden koordinieren.

Was tut Volkswagen?

Volkswagen hat Unregelmäßigkeiten bei der Verwendung einer Software zur Motorsteuerung in bestimmten Dieselfahrzeugen eingeräumt. Der Konzern hat zugesagt, den „Sachverhalt" schnell und transparent vollumfänglich aufzuklären. Hierzu hat Volkswagen eine externe Untersuchung beauftragt.

Volkswagen hat erklärt, dass man mit Hochdruck daran arbeite, die festgestellten Abweichungen zwischen den auf dem Prüfstand ermittelten Emissionswerten und den im Realbetrieb festgestellten Emissionswerten „mit technischen Maßnahmen" zu beseitigen.

Der VW-Konzern hat dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) am 07.10.2015 einen verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplan vorgelegt. Darin wird detailliert dargelegt, wie die mit dem manipulierten Dieselmotor EA 189 ausgerüsteten Fahrzeuge wieder in Übereinstimmung mit ihrer früher erteilten Typgenehmigung und der VO (EG) Nr. 715/2007 (Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen) gebracht werden sollen. Um die erforderlichen Abhilfemaßnahmen durchzuführen, werden die Fahrzeuge in die Werkstätten gerufen. Die Beseitigung der Mängel in den bis zu 2,8 Mio. in Deutschland betroffenen Fahrzeugen wird sich Angaben von Volkswagen mindestens~~voraussichtlich~~ bis Ende 2016 hinziehen. Die von Volkswagen vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen werden Schritt für Schritt~~derzeit~~ von den zuständigen Behörden und dem KBA geprüft. Die Umsetzung des Maßnahmenplans wird vom KBA eng überwacht werden.

Alle VW-Konzernmarken haben nationale Internetseiten geschaltet, wo sich Kunden über den aktuellen Stand der Dinge fortlaufend informieren können. Die betroffenen Kunden werden in Kürze von Volkswagen informiert, dass das Abgasverhalten ihres Fahrzeugs nachgebessert werden muss. Volkswagen hat erklärt, die Kosten für die Durchführung der notwendigen Abhilfemaßnahmen zu übernehmen.

Zur wirtschaftspolitischen Bedeutung

Die Zahl der potentiell betroffenen Fahrzeuge macht den Fall auch wirtschaftspolitisch so bedeutend.

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Automobilhersteller weltweit und der größte Automobilproduzent Europas. Im Jahr 2014 lieferte VW 10,2 Mio. Kraftfahrzeuge aus. Der Pkw-Weltmarktanteil betrug 12,9 Prozent. In Westeuropa stammt mehr als ein Viertel aller neuen Pkw (25,1 Prozent) aus dem Volkswagen Konzern. Der Umsatz des Konzerns belief sich im Jahr 2014 auf 202 Milliarden Euro.

Der Volkswagen-Konzern ist auch ein zentrales Unternehmen für Deutschland. Das Unternehmen kann auf eine lange Reihe von beeindruckenden Innovationen und großen Erfolgen zurückblicken. Die ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten des VW-Konzerns beliefen sich im letzten Jahr auf 11,5 Mrd. EUR. Das Unternehmen ist damit einer der wichtigsten deutschen Innovationstreiber, insbesondere auch im Bereich der Entwicklung neuer Antriebskonzepte. Seine knapp 600.000 Beschäftigten, davon rd. 271.000 in Deutschland und rd. 465.000 in Europa, stehen für Leistungsbereitschaft, Qualitätsorientierung und Hingabe.

Es ist offensichtlich, dass die aktuellen Vorgänge rund um die Manipulation von Dieselfahrzeugen das Unternehmen in der nächsten Zeit sehr belasten werden. Der finanzielle und wirtschaftliche Schaden für den VW-Konzern kann derzeit nicht verlässlich abgeschätzt werden. Wichtig ist, die Affäre schnell aufzuklären und das Vertrauen in das Unternehmen und seine Produkte wieder herzustellen.

Die Auswirkungen auf die deutsche Volkswirtschaft sind gegenwärtig noch nicht sicher vorhersagbar. Alle müssen jetzt dazu beitragen, dass die Dachmarke „Made in Germany" keinen Schaden nimmt. Das ist eine permanente Aufgabe der Wirtschaft und der Politik.

Zur Dieseltechnologie

Rund 47 Prozent aller in Deutschland produzierten Pkw sind mit einem Dieselmotor ausgestattet; das entspricht jährlich rund 2,6 Mio. Fahrzeugen (im Durchschnitt der letzten 5 Jahre). Dieselmotoren sind äußerst sparsam im Verbrauch und können mit den heutigen Abgastechnologien sauber und umweltfreundlich gefahren werden. Alle aktuellen Neuwagen mit Dieselmotoren müssen die seit 1. September 2015 geltenden Schadstoffgrenzwerte der Euro-6-Norm erfüllen. Es wäre falsch, wenn unter dem gegenwärtigen Eindruck eine wichtige Technologie wie die Dieseltechnologie in Misskredit gebracht würde. Dieselfahrzeuge müssen aber auch im Realbetrieb auf der Straße noch sauberer werden. Dafür brauchen wir jetzt dringend ein ehrliches Prüf- und Messverfahren.

Abgasmessung unter realistischeren Bedingungen notwendig

Die aktuell gültigen europäischen Abgasprüfverfahren für Pkw müssen überarbeitet werden; das ist allerdings kein neues Thema. Bereits seit dem Jahr 2011 arbeitet die ~~EU-~~Europäische Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten an Regelungen, die dazu beitragen sollen, dass insbesondere die Dieselfahrzeuge auch im realen Betrieb noch sauberer und umweltfreundlicher werden. Neue Abgasmessungen auf der Straße unter normalen Fahrbedingungen (RDE) sollen die Unterschiede zwischen den im Rahmen der Typgenehmigung~~zulassung~~ ermittelten und den im realen Fahrbetrieb gemessenen Emissionswerten verringern.

Die Bundesregierung unterstützt die Verabschiedung entsprechender europäischer Regelwerke – RDE-Abgasmessung im realen Straßenbetrieb („real driving emissions") - noch in diesem Jahr. Der~~ie~~ Regelungsvorschlag sieht ein~~e~~en Prüfung~~zyklus~~ mit mobilen Messgeräten vor („PEMS" – Portable Emission Measurement System) auf der Straße vor, um die Einhaltung der Euro 6-Grenzwerte auch unter normalen Fahrbedingungen im realen Straßenverkehr zu gewährleisten.

Sowohl technisch als auch wirtschaftlich stellt dies für die Automobilhersteller eine Herausforderung dar. Daher müssen wir gerade angesichts der aktuellen Vorgänge mit der gebotenen Gründlichkeit vorgehen, die solche komplexen technischen Vorgänge erfordern.

Wie werden Fahrzeuge in Europa typgenehmigt?

Für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen der Fahrzeugkategorien M, N und O ist die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG maßgeblich. Sie bestimmt, dass für die Messung der Schadstoffemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Euro-5, Euro-6) anzuwenden ist. Die Abgasmessungen im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens werden von unabhängigen Prüflaboren und Gutachtern vorgenommen und testiert. Die europäischen Typgenehmigungsbehördennationalen Zulassungsbehörden (in DEU: Kraftfahrt-Bundesamt, KBA) erteilen auf dieser Grundlage die Typgenehmigung. Mit der Typgenehmigung bestätigt die Behörde, dass der Ffahrzeugtyp die Vorschriften einhält. Die Fahrzeuge müssen mit der vom Hersteller auszustellenden ÜbereinstimmungKonformitätsbescheinigung (eCoCe - certificate of conformity) europaweit anerkannt und zugelassen werden. das serienmäßig hergestellte genehmigte Produkt gesetzlichen Standards genügt.

Der Genehmigungsinhaber muss stets genehmigungskonform produzieren. Verstöße gegen die Typgenehmigungsvorschriften, zu denen auch unzulässige Abweichungen von den testierten Messergebnissen oder gegen das Verbot von unzulässigen Abschalteinrichtungen zählen (Konformitätsverstöße), können vom KBA nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) geahndet werden. Danach kann das KBA Abhilfemaßnahmen anordnen oder die EG-Typgenehmigung ganz oder teilweise widerrufen oder zurücknehmen.

Die Behörde kann auch den Rückruf der Fahrzeuge anordnen. Darüber hinaus bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten (z.B. Ahndung von Ordnungswidrigkeiten i.S.d. § 24 Absatz 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz) oder die Ahndung von Verstößen gegen das Produktsicherheitsgesetz.

Anlage 2

LA 23/LA27/7361.3/6 13.10.2015

Nur zur internen Verwendung

Abschalteinrichtungen in Diesel-PKW und Reaktionsmöglichkeiten des Bundes

Hinsichtlich der rechtlichen Einordnung gilt folgende erste Einschätzung:

1. Die Verwendung von Abschalteinrichtungen der oben beschriebenen Art ist gemäß Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässig.

2. Das Abgasemissionsverhalten der Fahrzeuge wird im Typgenehmigungsverfahren geprüft, wobei sich die Anforderungen aus den entsprechenden EU-Verordnungen ergeben. Die Prüfungen werden von anerkannten Technischen Diensten durchgeführt und die Prüfberichte dem KBA als Grundlage für die Erteilung der Typgenehmigung vorgelegt. Dasselbe Verfahren gilt bei Typgenehmigungsbehörden in den anderen EU-Staaten.

3. Ist eine Typgenehmigung einmal erteilt, so wird in der Folgezeit stichprobenartig die Konformität der Serienproduktion mit dem Inhalt der Typgenehmigung überprüft. Dazu wird zum Zeitpunkt der Erteilung der Typgenehmigung geprüft, ob der Hersteller über ein wirksames System zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion verfügt (§ 4 Abs. 4 EG-FGV). Maßgeblich sind die Vorgaben des Anhangs X der Richtlinie 2007/46/EU. Darüber hinaus bestehen im Hinblick auf die Umweltvorschriften ergänzende Bestimmungen insoweit als eine Überprüfung der Konformität auch bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen vorgenommen wird (Art. 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007). Dies ist eine Verpflichtung des Herstellers, deren Einhaltung er gegenüber der Typgenehmigungsbehörde nachzuweisen hat.

4. Bei diesen Prüfungen in Deutschland sind bisher keine Tatsachen bekannt geworden, die zu der Vermutung führen müssten, dass die in den USA offenbar eingebauten Abschalteinrichtungen auch in Deutschland verbaut sind.

5. Für den Fall, dass sich aufgrund der nunmehr eingeleiteten Prüfungen ergeben sollte, dass die genannten Abschalteinrichtungen auch in Fahrzeugen verbaut sind, die über eine Typgenehmigung des KBA verfügen, ergeben sich folgende Reaktionsmöglichkeiten:

5.1 Rücknahme der Typgenehmigung (§ 48 Abs. 1 VwVfG): Nach § 48 Abs. 1 VwVfG kann ein rechtswidriger Verwaltungsakt, auch nachdem er unanfechtbar geworden ist, ganz oder teilweise mit Wirkung für die Zukunft oder für die Vergangenheit zurückgenommen werden. Ob die Rücknahme mit Wirkung für die Vergangenheit oder nur für die Zukunft erfolgt, hängt von den Umständen des Einzelfalles, insbesondere Erwägungen zur Verhältnismäßigkeit ab. Diese Grundlage könnte hier gegeben sein, wenn der betreffende Automobilhersteller die Genehmigungsbehörde bereits zum Zeitpunkt der Beantragung der Typgenehmigung getäuscht und durch den Einbau des Softwareprogramms erreicht hat, dass auch Überprüfungen von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen ineffektiv geworden sind. Unter diesen Bedingungen würde ein Umstand vorliegen, der der Erteilung der Typgenehmigung bereits zum Zeitpunkt ihrer Erteilung entgegen-

...

stand. Die Typgenehmigung wäre dann rechtswidrig erteilt gewesen, weil sie wegen des Vorhandenseins der Abschalteinrichtung nicht hätte erteilt werden dürfen. Auch ein schutzwürdiges Recht des Herstellers besteht wegen der Täuschung nicht.

Konsequenz für den Fall, dass die Typgenehmigung für die Vergangenheit zurückgenommen wird: Ab Rücknahme darf keine Ausstellung einer Übereinstimmungsbescheinigung (COC) mehr erfolgen; damit entfällt die Zulassungsfähigkeit der betreffenden Kfz in den EU-Mitgliedstaaten. Darüber hinaus würden sich die in der Vergangenheit ausgestellten COC für bereits produzierte Fahrzeuge als unrechtmäßig erweisen mit der Folge, dass sämtliche aufgrund der Typgenehmigung zugelassenen Fahrzeuge in D stillgelegt werden können und im EU-Ausland zugelassene Kfz ebenfalls – je nach Entscheidung der dortigen Behörde – außer Betrieb zu setzen wären.

5.2 Widerruf der Typgenehmigung (Grundlage:§ 49 Abs. 2 VwVfG). Danach kann ein rechtmäßiger begünstigender Verwaltungsakt, auch nachdem er unanfechtbar geworden ist, ganz oder teilweise mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden, wenn die Behörde auf Grund nachträglich eingetretener Tatsachen berechtigt wäre, den Verwaltungsakt nicht zu erlassen, und wenn ohne den Widerruf das öffentliche Interesse gefährdet würde (§ 49 Abs. 2 Nr. 3 VwVfG). Dieser Umstand wäre gegeben, wenn der Hersteller bei Erteilung der Typgenehmigung zwar sämtliche Voraussetzungen erfüllt und die Abschalteinrichtung erst im Nachhinein installiert hätte.

Konsequenz: Ab Widerruf der Typgenehmigung keine Ausstellung einer Übereinstimmungsbescheinigung (COC) und damit Entfallen der Zulassungsfähigkeit der betreffenden Kfz in den EU-Mitgliedstaaten, aber keine Stilllegung von bereits zugelassenen Kfz.

5.3 Die Möglichkeit eines angeordneten Rückrufes von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen besteht in Gestalt der Stilllegung von Amts wegen (siehe 5.1). Weitere in Betracht kommende Rechtsgrundlage wäre § 25 Abs. 1 EG-FGV i. V. m. Art 30 der Richtlinie 2007/46/EU, wonach die Genehmigungsbehörde Maßnahmen ergreift, um die Übereinstimmung hergestellter Fahrzeuge mit der Typgenehmigung zu erreichen. Auf dieser Grundlage könnte vom Hersteller verlangt werden, die bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge entsprechend den Genehmigungsbedingungen umzubauen (also die Abschaltvorrichtung auszuschalten). Dann wäre aber ergänzend nachzuweisen, dass die Emissionswerte gleichwohl nach den Prüfmethoden erfüllt werden.

5.4 Weitere schwächere Reaktionsmöglichkeiten wären das Verfahren zur (Wieder-) Herstellung der Übereinstimmung der Produktion (§ 25 Abs. 1 EG-FGV, Anl. X Richtlinie 2007/46/EU) und die Auferlegung eines Mängelbeseitigungsplanes (Anhang 2 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008).

Konsequenz: Der Hersteller muss nach diesen Bestimmungen seine Produktion entsprechend unter behördlicher Aufsicht umstellen.

Anlage 3

13.10.2015

Sanktionsmöglichkeiten

Von verschiedenen Seiten wird vorgetragen, dass BMVI keine Sanktionsdrohung für Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehen habe, obwohl das europäische Recht dies nach Artikel 13 dieser Verordnung ausdrücklich fordere.

Hierzu ist auf Folgendes hinzuweisen:
Die entsprechenden Sanktionsmöglichkeiten ergeben sich aufgrund folgenden Zusammenwirkens der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der Richtlinie 2007/46/EU, der diese Richtlinie umsetzenden EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung und des allgemeinen deutschen Strafrechts:

- Die Typgenehmigung wird aufgrund des in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG geregelten Verfahrens europaweit nach einheitlichen Maßstäben erteilt. Welche technischen Anforderungen im Einzelnen an das Fahrzeug zu stellen und welche Verfahrensvorschriften dabei zu beachten sind, ergibt sich entweder aus der Ursprungsfassung der genannten Richtlinie oder aus weiteren Einzelrechtsakten, die nach Erlass der Richtlinie auf europäischer Ebene erlassen worden sind. Sie heißt deshalb auch Rahmenrichtlinie, weil sie zwar den Rahmen für die Erteilung der Typgenehmigung festlegt, bestimmte technische Einzelanforderungen aber in Einzelrichtlinien oder –verordnungen festgelegt sind.
- Eine solche Einzelanforderung ist die Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Sie ist Bestandteil der Typgenehmigungsregelungen, indem sie in Abschnitt IV Teil I Nr. 2A der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG genannt ist.
- Das heißt: Die Typgenehmigungsbehörde prüft bei der Erteilung einer Typgenehmigung, ob – neben zahlreichen weiteren Vorschriften – die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eingehalten sind. Sie hat dazu, ergänzend zu den in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG getroffenen Regelungen, die dort normierten Vorschriften zu beachten.
- Zu diesen ergänzenden technischen Anforderungen gehört das Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen (Art. 5 Abs.2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007). Werden solche Abschalteinrichtungen gleichwohl verwendet, so stellt dies einen Verstoß gegen die Genehmigungsvorschriften dar.
- Die Umsetzung dieser Regelungen in Deutschland erfolgte ebenfalls durch eine Rahmenvorschrift, nämlich die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV). Sie hat die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG in deutsches Recht überführt; damit gelten die Inhalte auch der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für das Genehmigungsverfahren.
- Das Spektrum der möglichen staatlichen Reaktionen auf Typgenehmigungsverstöße einschließlich möglicher Sanktionen ist der EG-FGV zu entnehmen. Danach sind vor allem spezielle Verwaltungsmaßnahmen vorgesehen, die von einem teilweisen Widerruf der Typgenehmigung bis zu deren Erlöschen reichen. In der Begründung zur EG-FGV wird außerdem darauf hingewiesen, dass „...bestimmte Verstöße im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wie die Vorlage gefälschter Prüfergebnisse oder technischer Spezifikationen oder unvollständige Erklärungen in der Regel vorsätzlich begangen (werden) und mithin den besonderen Bestimmungen des Strafgesetzbuches (Betrug, Urkundenfälschung) unterliegen." (vgl. Verkehrsblatt, 2009, Heft 9, Seite 340). Die Notifizierung der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) gegenüber der Europäischen Kommission erfolgte am 07.08.2008 (Notifizierungsnummer: 2008/341/D).

...

- BMVI ist sich bewusst, dass die genannten Straftatbestände Vorsatz voraussetzen. Das ist aber auch in den EU-Regelungen so angelegt. Es geht in Art 13. Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 um die Abgabe falscher Erklärungen, um eine Verfälschung von Prüfergebnissen und um die Vorenthaltung von Daten. Das sind Verhaltensweisen, bei denen ein bewusstes Handeln des Verpflichteten erforderlich ist. Verfälschen kann nur, wer den richtigen Zustand kennt und diesen manipuliert. Ebenso ist es bei der Abgabe falscher Erklärungen und der Vorenthaltung von Daten. Eine andere Frage ist, ob dieses bewusste Handeln auch immer nachweisbar ist.

Mit den verwaltungsrechtlichen Möglichkeiten und den ergänzend bestehenden Regelungen stehen in Deutschland also auch speziell für die Abschalteinrichtungen Reaktionsmöglichkeiten zur Verfügung, die verhältnismäßig sind, weil sie in Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles angewandt werden, die wirksam sind, weil Maßnahmen angedroht werden, die darauf gerichtet sind, den durch den Verstoß hervorgerufenen rechtswidrigen Zustand umfassend zu beseitigen und die abschreckend sind, weil erhebliche finanzielle Nachteile für den Hersteller und die strafrechtliche Verantwortlichkeit für den im Unternehmen Verantwortlichen damit verbunden sein können.

Ob sich im Zuge der laufenden Überprüfung der von Volkswagen vorgenommenen Manipulationen die Notwendigkeit einer zusätzlichen Erweiterung der bestehenden Vorschriften ergibt, kann erst nach dem Vorliegen der Ergebnisse beurteilt werden.

Anlage 4

13.10.2015

Zusammenhang zum Thema

„Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (RDE)“

Die Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) werden auch in Deutschland in Gebieten mit hohem Straßenverkehrsanteil sehr häufig überschritten. Die Europäische Kommission (KOM) hat mit Mahnschreiben vom 18.06.2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen der Überschreitung der NO_2-Grenzwerte in insgesamt 29 Gebieten eingeleitet. Als ursächlich gelten insbesondere die Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen. Verschiedene europäische Untersuchungen zeigen, dass die Realemissionen, insbesondere von Dieselfahrzeugen, teils deutlich über den Emissionsgrenzwerten der im Labor ermittelten Werte liegen (Faktor 5 über den Grenzwerten und höher). Als Hauptursache gilt, dass die Automobilhersteller ihre Fahrzeuge im Rahmen der Typgenehmigung hinsichtlich der eingeschränkten Labortestbedingungen CO_2- und kostenseitig optimieren (Motorabstimmung und reduzierte Abgasnachbehandlung).

Es bestehen keine Erkenntnisse, dass dieses erhöhte Emissionsverhalten unter realen Fahrbedingungen auf unzulässige Abschalteinrichtungen zurückzuführen ist. Auch offizielle Untersuchungen auf EU-Ebene, aber auch von Nichtregierungsorganisationen, kamen nicht zu dieser Schlussfolgerung.

Die zukünftige wirkungsvolle Kontrolle der Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gilt aktuell als entscheidende Maßnahme zur zukünftigen Verbesserung der Luftqualitätssituation. Die KOM hat daher 2011 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der ein zusätzliches Prüfverfahren mit portabler Messtechnik (PEMS) entwickelt wird, das zukünftig im Rahmen der Typgenehmigung die Wirksamkeit von „Euro 6“ im Realbetrieb kontrollieren und sicher stellen soll. Mit den zukünftigen RDE-Anforderungen wird zudem eine Verwendung von unzulässigen Abschalteinrichtungen zukünftig deutlich erschwert.

Anlage 1

13.10.2015

Hintergrundinformation zu den
vom KBA in Auftrag gegebenen Untersuchungen

Drei Neufahrzeuge wurden direkt aus der Produktion der Volkswagen AG in Wolfsburg nach Auswahl des KBA entnommen. Die Fahrzeuge werden nach erfolgter Messung an den Hersteller zurückgegeben. (Verfahren der Produktentnahme nach Anhang X der Richtlinie 2007/46/EG).
Die anderen Fahrzeuge wurden durch die beauftragten Technischen Dienste nach Maßgabe des KBA vom freien Markt (Markenhändler, freie Händler) für eine Leihgebühr beschafft. Die Fahrzeuge werden an die Händler nach erfolgter Messung zurückgegeben.

Untersucht wird das Abgasverhalten der Fahrzeuge in unterschiedlichen Messungen auf dem Rollenprüfstand mit stationärer und auf der Straße mit mobiler Abgasmessanlage besonders in Hinsicht auf die NOx-Emissionen, um Hinweise auf eine unzulässige Verwendung von Abschalteinrichtungen zu erhalten. Das KBA hat hierzu ein Lastenheft entwickelt, dass neben Messungen im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) auch einen abgewandeltem Zyklus sowie Messungen eines zufälligen Geschwindigkeitsprofils in Anlehnung an zukünftige RDE (Real Driving Emissions)-Profile enthält.

Folgende Tests wurden bzw. werden durchgeführt:

In KW 40 sind 5 Fahrzeuge getestet worden:

- 3 VW (Euro 6)
- Anderer Hersteller (Euro 6)
- Anderer Hersteller (Euro 5)

In KW 41 sind 16 weitere Fahrzeuge getestet worden:

- 4 VW (Euro 5 und 6)
- 12 andere Hersteller (Euro 5 und 6)

Geplant sind folgende weitere Tests:

- 13 andere Hersteller (Euro 5 und 6)

Abteilung Landverkehr
LA 23/7363.1/1-1

Berlin, 12.10.2015
Hausruf: [redacted]

02498995
LA23

1. **Schreiben:**

Z d A

Herrn Staatssekretär [redacted]

Bescheid des KBA nach § 25 Abs. 2 EG-FGV an Volkswagen (Entwurfsstand 09.10.2015)

Das KBA hat mit Mail vom 09.10.2015 den Entwurf für einen Bescheid an Volkswagen übersandt. Dieser Bescheid

- kommt im Hinblick auf den Sachverhalt zu dem Ergebnis, dass es sich bei den von VW in bestimmte Diesel-Kfz eingebauten Softwareprogrammen um unzulässige Abschalteinrichtungen nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 715/2007 handelt,
- setzt sich überzeugend mit der gegenteiligen Ansicht des von VW beauftragten Rechtsanwaltsbüros auseinander, das mit Blick auf das konkrete technische Funktionieren des Softwareprogramms vertreten hatte, es handele sich nicht um eine Abschalteinrichtung,
- auferlegt VW, die unzulässige Software zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit insbesondere der Emissionen des genehmigten Systems nach der Entfernung dieser zu ergreifen und dies durch entsprechende Nachweise zu belegen,
- auferlegt VW außerdem, den von VW am 07.10.2015 vorgelegten Zeit- und Maßnahmenplan einzuhalten und über den Erfolg der Rückrufaktionen dem KBA regelmäßig zu berichten,
- sieht hinsichtlich der Fristen Folgendes vor:
  Für Fahrzeuge mit 2,0l Aggregat ist bis zum 21.10.2015 eine generelle Lösung für die Mängelbehebung anhand eines Fahrzeugs mit Testsoftware verbindlich aufzuzeigen.
  Für Fahrzeuge mit 1,6l Aggregat ist bis zum 15.11.2015 ist eine generelle Lösung für die Mängelbehebung verbindlich aufzuzeigen.
  Für Fahrzeuge mit 1,2l Aggregat ist bis zum 30.11.2015 eine generelle Lösung für die Mängelbehebung verbindlich aufzuzeigen.

- Ein Termin für den Abschluss der Maßnahme ist zunächst nicht vorgesehen. KBA hat aber die Absicht, in Abhängigkeit von der technischen Umsetzbarkeit verbindliche Termine für den Ablauf der Rückrufe noch aufzuerlegen. KBA wird diese im endgültigen Bescheid ankündigen.

Der Bescheid des KBA ist rechtlich und tatsächlich überzeugend.

Es wird nachfolgende Stellungnahme für die Presse vorgeschlagen.
„Das Kraftfahrt-Bundesamt hat heute eine rechtsverbindliche Anordnung gegenüber VW getroffen. Sie sieht vor, dass VW die beanstandete Software aus sämtlichen Fahrzeugen entfernt, die damit ausgestattet worden waren. Die Anordnung gilt für alle in Europa im Verkehr befindlichen betroffenen Diesel-Kfz. Zugleich wird VW aufgegeben, dabei durch entsprechende technische Maßnahmen sicherzustellen, dass sich das Emissionsverhalten weiterhin im Rahmen der vorgesehenen gesetzlichen Regelungen bewegt. Die Fahrzeuge müssen in den vorschriftsgemäßen Zustand versetzt werden, der der Erteilung der Typgenehmigung zugrunde gelegen hatte. VW hat gegenüber dem KBA bis zum 30.11.2015 die technische Umsetzung im Einzelnen zu belegen. Die entsprechenden Rückrufaktionen werden ab Januar 2016 gefordert und deren Fortgang vom KBA hinsichtlich der in Deutschland zugelassen Fahrzeuge überwacht."

Die vorstehende Sprachregelung ist mit dem [redacted] von VW, Herrn [redacted] abgestimmt.

Gez. [redacted]

2. zdA

[redacted] LA

telefonisch hat Herr [redacted] I [redacted] .10.15 auch für Frau [redacted] LA gezeichnet [redacted] LA 23 13/10

Anlage B 49

LA27/7357.3/2

Unterabteilung LA 2

Berlin, 13.11.2015
Hausruf: [redacted]

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission "Volkswagen" am 29.09.2015 mit dem VDA

Ort: Berlin

Zeit: 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr

Teilnehmer:

VDA: Herr [redacted]

UK: Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted]

UK befragt VDA zu den ihm bekannten Hintergründen, insbesondere zum Zeitpunkt des Bekanntwerdens der Manipulationen von VW beim VDA und zur Einschätzung, ob ähnliche Manipulationen bei anderen Fahrzeugherstellern vorgenommen worden sein könnten.

VDA berichtet, dass auch der Verband die Informationen erst aus den Nachrichten erhalten habe, dass davor nur die Untersuchungen aus dem ICCT bekannt geworden seien, dass diese jedoch nur so verstanden worden waren, dass VW-Fahrzeuge – wie zahlreiche andere Fahrzeuge auch – erhöhte NO_x-Emissionen im tatsächlichen Verkehr im Vergleich zum Prüfstand aufweisen. Für VDA war dies zwar Veranlassung, RDE zu unterstützen, weil damit realere Messungen im Typgenehmigungsverfahren möglich werden, nicht aber Veranlassung zu der Vermutung, es stecke eine Manipulation dahinter.

Auch bestehen bisher keine Gründe anzunehmen, auch andere Hersteller würden mit derselben Methode vorgehen. Zulieferer (Bosch, Conti) liefern nach den bisherigen Erkenntnissen des VDA nur die Basissoftware für die Steuerung der Motoren, während der Einbau und die fahrzeugbezogene Konkretisierung durch den Hersteller selbst vorgenommen wird.

Nachfragen der UK betrafen die Möglichkeit der Aufdeckung von Manipulationssoftware, insbesondere die Frage, ob Quellcodes herausgegeben werden würden seitens der Automobilindustrie. VDA zeigte sich aufgeschlossen, kann aber nicht für die Hersteller sprechen, gibt andererseits aber zu bedenken, dass die Software hoch komplex und für unterschiedliche Motorvarianten differenziert ist, so dass selbst Experten für eine Analyse Jahre benötigen würden.

Da auch VDA Interesse daran hat, das Ansehen der Automobilindustrie nicht generell zu beeinträchtigen, besteht großes Verständnis dafür, dass die UK der Frage, ob andere Hersteller solche Software einsetzen, konsequent durch entsprechende Versuche nachgeht. Weiter wird die Verabschiedung von RDE als geeignetes Instrument zur Verbesserung der konkreten Widerspiegelung der Emissionsrealität unterstützt.

Unterabteilung LA 2

Berlin, 13.11.2015
Hausruf: [redacted]

02529031
LA23

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission (UK) "Volkswagen" am 29.09.2015
(mit Anlage)

Ort: Berlin, Wolfsburg, Flensburg – per Videokonferenz

Zeit: 13:00 Uhr bis ca. 16:00 Uhr

Teilnehmer:

VW: Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted]

UK: Herr Sts [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted],
Herr [redacted], Herr [redacted]

[redacted] VW regt an, diese Aussage seitens des KBA durch eigene beauftragte Untersuchungen möglichst schnell unparteiisch zu überprüfen. KBA hat die Absicht dies zu tun.

[redacted]

Eine Nachfrage der UK betrifft [redacted] VW wird von der UK aufgefordert, die betreffenden Fahrzeuge typ-

...

genehmigungsgenau zu identifizieren und diese Informationen dem KBA vorzulegen. Das sagt VW als umgehende Maßnahme zu (ist erfolgt, siehe Anlage). VW sagt auch zu, entsprechende Informationen den anderen Mitgliedstaaten zur Verfügung zu stellen, in denen Typgenehmigungen erteilt worden sind.

UK fordert außerdem eine umgehende Information der betreffenden Halter. Auch dies sagt VW zu. [redacted]

Unterabteilung LA 2

LA2-7359.3/2

Berlin, 13.11.2015
Hausruf: [redacted]

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission (UK) "Volkswagen" am 06.10.2015
(mit Anlage)

Ort: Berlin

Zeit: 14:00 Uhr bis ca. 16:30 Uhr

Teilnehmer:

VW: Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted]

UK: Herr Sts [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted],
Herr [redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted] Die UK hat deutlich gemacht, dass nicht der freiwillige Rückruf erforderlich sei, sondern Maßnahmen ergriffen werden müssten, die rechtsverbindlich die Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge gewährleisten. Das KBA hat angekündigt, diese Rechtsverbindlichkeit aufgrund der bekannten Rechtstatsachen in einem Bescheid herstellen zu wollen. VW hat dieses Vorgehen zur Kenntnis genommen und angekündigt, es akzeptieren zu wollen.

Darüber hinaus hat Herr [redacted] auf die Notwendigkeit hingewiesen, auch die betroffenen VW-Kunden in angemessener Weise schadlos zu stellen. VW hat zugesagt, diesen Gedanken aufzugreifen und in den weiteren Sitzungen näher darzustellen, welche Maßnahmen VW dazu genau ergreifen will.

Unterabteilung LA 2

Berlin, 13.11.2015
Hausruf: [redacted]

LA7/7357 312

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission (UK) "Volkswagen" am 07.10.2015 mit VDIK

Ort: Berlin, Flensburg per Videokonferenz

Zeit: 11:00 Uhr bis 12:00 Uhr

Teilnehmer:

VDIK: [redacted], [redacted]

UK: Herr Sts [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted] Herr [redacted], Herr [redacted],
Herr [redacted], Herr [redacted].

UK befragt VDIK, ob möglicherweise Manipulationen bei anderen Herstellern denkbar sind, die die Manipulationen von VW entsprechen. VDIK weist darauf hin, dass eine Umfrage unter allen VDIK-Mitgliedern durchgeführt worden ist. Im Ergebnis dieser Umfrage haben alle VDIK-Mitglieder bestätigt, sich an die geltenden Vorschriften zu halten und unzulässige Abschalteinrichtungen nicht eingebaut zu haben.

Unterabteilung LA 2

Berlin, 13.11.2015
Hausruf: [redacted]

LA2-17357.312

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission (UK) "Volkswagen" am 21.10.2015
(mit Anlage)

Ort: Wolfsburg, VW-Werk

Zeit: 14:00 Uhr bis ca. 17:00 Uhr

Teilnehmer:

VW: Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted],
Herr [redacted], Herr [redacted],

UK: Herr Sts [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted],
Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted]

1. [redacted]

...

[redacted]

[redacted]

[redacted].
[redacted]

[redacted]

[redacted]

2. [redacted] auf Initiative der UK [redacted] (Schreiben Sts [redacted] an Sts [redacted] vom 15.10.2015) [redacted]:

[redacted]

...

[redacted] Sts [redacted] hat sich im Interesse des Verbraucherschutzes dafür ausgesprochen, dass VW zunächst zusagt, auf die Einrede der Verjährung zu verzichten. Denn am Ende dieses Jahres dürften für zahlreiche Fahrzeuge Ansprüche verjähren, bei anderen älteren Fahrzeugen könnten sie bereits verjährt sein. [redacted] UK schließt sich diesem Petitum an.

[redacted]

b) [redacted]

Sts [redacted]

[redacted]

3. [redacted] beim KBA

Die Fahrzeughersteller haben, wenn neue Typgenehmigungsvorschriften in Kraft treten, die Möglichkeit, für bereits produzierte Lagerfahrzeuge eine auslaufende Serie beim KBA zu beantragen. Sie ermöglicht es, die Kfz bis zu einer zahlenmäßigen Höchstgrenze auch nach dem im EU-Recht vorgesehenen Stichtag noch zuzulassen, obwohl die betreffenden Fahrzeuge die dann geltenden Vorgaben (z. B. Umweltvorschriften oder Ausstattungsdetails wie ESP) noch nicht in vollem Umfang erfüllen. Die Regelung hängt damit zusammen, dass neue Typanforderungen auf EU-Ebene bisher immer an einem bestimmten Zulassungsdatum anknüpften. BMVI hat dazu folgende Initiativen ergriffen:

...

- Gegenüber der Europäischen Kommission wurde ein neues System vorgeschlagen. Neue Anforderungen sollen nicht mehr so durchgesetzt werden, dass Fahrzeuge, die sie nicht erfüllen, ab einem bestimmten Datum nicht mehr zugelassen werden, sondern indem den Herstellern ein bestimmtes Datum vorgegeben wird, von dem an sie für den europäischen Markt nur noch nach den neuen Vorschriften produzieren dürfen.
  Praktisch soll dies umgesetzt werden, indem von diesem Tag an nur noch COC nach den neuen Regeln ausgestellt werden dürfen. COC berechtigen europaweit zur Zulassung des betreffenden Kfz.
- Auslaufende Serien sollen künftig beim KBA nicht mehr nur durch den Hersteller, sondern auch durch einen Händler beantragt werden können. Das trägt den praktischen Bedürfnissen Rechnung, weil Lagerfahrzeuge der beschriebenen Art nicht nur bei Herstellern, sondern auch bei Marken- und Freien Händlern stehen und nicht mehr vermarktet werden könnten, wenn Hersteller zur Antragstellung nicht berechtigt wären.

Unterabteilung LA 2

Berlin, 13.11.2015
Hausruf: [redacted]

LA2-7357.3/2

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission (UK) "Volkswagen" am 04.11.2015
(mit Anlagen)

Ort: Berlin

Zeit: 13:00 Uhr bis 14:30 Uhr

Teilnehmer:

VW: Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted],

UK: Herr Sts [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted],
Herr [redacted]

Es handelt sich um eine kurzfristig einberufene Sondersitzung der UK, die erforderlich geworden ist, weil VW am 03.11.2015 öffentlich eingeräumt hat, dass CO_2-Werte bei bestimmten Kfz unzutreffend ermittelt und in den Fahrzeugpapieren ausgewiesen worden sind.

[redacted]

[redacted]

...

[redacted]

[redacted] Die UK hält es für erforderlich, dass alle Typprüfwerte der betroffenen Fahrzeugkonzepte neu erhoben werden müssen, unter Aufsicht des KBA. Abschluss der Messungen sollte noch in diesem November sein.

UK hält es für nötig, dass das KBA die gesamte laufende Serie hinsichtlich CO_2 überprüft.
Das KBA wird die fehlerhaften CO_2-Werte in den erteilten Typgenehmigungen mit den neuen Werten korrigieren.

[redacted]

UK fordert die Einrichtung eines Kundenbetreuungszentrums, das wird von VW zugesagt. Kunden sollen so Herr [redacted] auch in diesem Fall schadlos gehalten werden.

[redacted]

...

UK intern wird sodann die beigefügte Unterlage zur Unterrichtung des Herrn Ministers gefertigt (Anlage 3).

- VS -

Ergebnisse der Sitzung der Untersuchungskommission „VW" zu den von VW eingeräumten Falschinformationen zu den Verbrauchs- und CO2-Werten bei bestimmten Modellen am 4.11.2015

1. Die Untersuchungskommission hat VW zu den Falschinformationen befragt. VW hat mitgeteilt, dass etwa 658.000 Kfz von den falschen Angaben betroffen sind, davon vsl. 28 % in Deutschland. Bei 98.000 Kfz handelt es sich um benzinbetriebene Fahrzeuge mit Zylinderabschaltung. In der öffentlichen Kommunikation hatte VW eine Zahl von 800.000 Kfz angegeben, um aus aktienrechtlichen Gründen einen quantitativen Spielraum zu haben.

2. VW verfügt bereits über genaue Informationen, welche Fahrzeuge im Einzelnen betroffen sind. Bisher konnte keine Überschneidung mit den Fahrzeugen festgestellt werden, in denen unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut sind.

3. Die Werte in den Typgenehmigungen basieren auf fehlerhaften Angaben durch VW im Typprüfverfahren. VW konnte die Gründe für diese Fehlinformationen bislang nicht aufklären. Nach Einschätzung von VW kommen verschiedene technische Einwirkungen von Mitarbeitern wie geänderter Reifenluftdruck, Viskosität des Öls oder eine unzulässige Optimierung der Fahrwiderstände in Betracht. Die betroffenen Mitarbeiter haben sich dazu nicht eingelassen.

4. Es gibt aus Sicht von VW keine Hinweise auf kollusives Zusammenwirken zwischen Mitarbeitern von VW, dem KBA oder technischen Diensten.

5. Die tatsächlichen Verbrauchswerte und CO2-Werte liegen bei den betroffenen Kfz 7 – 9 % oberhalb der maximal erlaubten Toleranz.

Weiteres Vorgehen:

- VW liefert bis 5.11. einen Zeitplan für die Nachmessungen, die unter Aufsicht des KBA vor Ort stattfinden werden.

- Die Untersuchungskommission hat VW aufgefordert, ein Kundenbetreuungszentrum zur Wahrnehmung der berechtigten Interessen der Kunden einzurichten; dies wurde von VW zugesagt.

- Das KBA wird die unter seiner Aufsicht ermittelten Werte verwenden, um eine Korrektur der Typgenehmigungen vorzunehmen und damit die Vorschriftmäßigkeit der Typgenehmigungsunterlagen wieder herzustellen. VW wird damit in der Lage sein, seine Produktion weiter fortzuführen, jedoch nun mit den unter Aufsicht des KBA ermittelten Werten.

Unterabteilung LA 2

Berlin, 13.11.2015
Hausruf: [redacted]

ZA23/7357.3/2015

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission (UK) "Volkswagen" am 11.11.2015
(mit Anlagen)

Ort: Berlin

Zeit: 10:00 Uhr bis ca. 12:00 Uhr

Teilnehmer:

VW: Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted]

Später zu TOP 2:

Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted],

UK: Herr Sts [redacted] Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted],

Herr [redacted]

Tagesordnung:

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

...

Das KBA mahnt an, umgehend genaue Angaben zu den von den CO_2-Fehlmessungen betroffenen Fahrzeugen zu machen.

[redacted]

...

[redacted]

[redacted]

[redacted] VW plant TÜV Nord. Herr [redacted] bezweifelt, dass dies eine gute Wahl sei, weil ein Verdacht auf kollusives Verhalten aufkommen könnte. Auch Herr [redacted] würde einen bisher unbeteiligten Technischen Dienst begrüßen. Eine Prüfung auf VW-Prüfständen lehnt er gänzlich ab. Auch eine Familienbildung bei der Prüfung lehnt er ab.
VW akzeptiert dies und wird eventuell die DEKRA beauftragen.

[redacted]

Herr [redacted] stellt dar, dass eine schärfere Parametrisierung als im Wettbewerb bzw. gesetzlich gefordert, auch nicht vom KBA gefordert werden kann. Zusätzlich und anschließend wird das KBA allerdings COP-Überprüfungen durchführen.

[redacted]

...

[redacted]

Die nächste Sitzung soll am 16.11.2015 um 10:00 Uhr in Wolfsburg bei VW stattfinden.

ZA27/73573/2

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas am 23.11.2015 in Berlin von 14:00 Uhr bis 16:00 Uhr

Teilnehmer:

Herr [redacted] TÜV Nord
Herr [redacted] TÜV Nord
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Tagesordnung:

1. CO2-Problematik
2. NOx-Problematik

Inhalte:

0. UK ist verwundert über Welt-Interview des Herrn [redacted] und die Angriffe auf die Bundesregierung im unmittelbaren Vorwege des gemeinsamen Termins. Herr [redacted] erklärt, dass dieser zeitliche Zusammenhang nicht beabsichtigt war und eher Ausdruck einer veränderten PR-Strategie des TÜV Nord (TN), der nach einer langen Phase unter medialem Druck sich still verhalten hatte und nun nach Vorlage der eigenen internen Untersuchungsergebnisse offensiver an die Öffentlichkeit gehen will.

1. CO2-Problematik
   Herr [redacted] berichtet, dass der Vorstand von VW dem BMVI erklärt habe, bei den CO2-Werten manipuliert zu haben. Er möchte vom TÜV Nord wissen, wie es sein kann, dass dieser als prüfender Technischer Dienst (TD) nichts davon bemerkt habe. Herr [redacted] kann sich derweil nicht erklären, warum VW von Manipulationen spricht. Auch nach intensiven und systematischen Untersuchungen hat der TÜV Nord keinerlei Erklärungen gefunden. Alles sei korrekt abgelaufen, es habe auch keine Anzeichen im Ombudsmannsystem gegeben. Das Regelwerk lasse zwar einige Optimierungen zu, diese seien jedoch nicht als Manipulationen anzusehen. Im Übrigen schöpfe hier VW auch nicht alle Möglichkeiten aus. Beispielsweise wurde auf dem Prüfstand stets bei 23°C Umgebungstemperatur gemessen, obwohl bei hö-

heren Temperaturen auf legale Art und Weise bessere Werte hätten erreicht werden können.

Auf Nachfrage wird erklärt, dass der TN den Herstellerprüfstand zum Messen abgenommen habe, allerdings nur vor der ersten Messung und danach nur, wenn Veränderungen gemeldet wurden. Ein Beiwohnen der täglichen Kalibrierung an Messtagen unterblieb jedoch.
Die Messwerte vom Prüfstand wurden in eigene Systeme übernommen, damit eine eigenständige Dokumentation gesichert war.

Ansonsten wurde das Prüffahrzeug jeweils sorgsam überprüft, Teilecheck, Prüfung des Reifenluftdrucks,... . Eine Analyse des Motoröls auf etwaige Verdünnungen unterblieb jedoch.
Herr [redacted] verwies auf das notwendige Grundvertrauen unter Ingenieuren.

Als Maßnahmen gegen Manipulationen schlägt TN CoP-Messungen durch unabhängige TD und Feldüberwachungen vor. und Feldüberwachungen vor.

TN erklärt, dass er nur im Rahmen der beschriebenen Prüfungen tätig werden kann. Alles, was drum herum passiert, berühre nicht seine Obliegenheiten. Auf die Frage, wie er abstrakte Vorschriften, wie z.B. das Verbot unzulässiger Abschalteinrichtungen prüfe und sicherstelle, zumal er in jedem Prüfbericht ja die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs erkläre, konnte nicht spontan beantwortet werden. Eine Checkliste zur Abprüfung möglicher Manipulationen, beispielsweise oder etwas ähnliches gäbe es nicht.

Auf die Frage, ob es für die Fachleute des TN nicht offensichtlich war, dass die Werte für die Fahrzeuge unplausibel niedrig lagen, konnte nicht geantwortet werden. Eine Datenbank über Messungen von Vergleichsfahrzeugen gäbe es nicht.

Beklagt wird vom TN, dass er insgesamt nur eine Teilkontrolle machen kann, beispielsweise sei er bei der Ermittlung des Fahrwiderstandpolynoms außen vor. Lediglich sporadisch werde er von VW etwa jährlich zu Messungen exemplarisch hinzugezogen.

Herr [redacted] schlägt vor, zur Ermittlung der Ursachen der CO2-Manipulationen, alle Beteiligten an einen Tisch zu holen.

Fazit: Der TN kann kein pflichtwidriges oder kritikwürdiges Verhalten an seinen Prüftätigkeiten erkennen, die aufgeführten Punkte, die potenziell Manipulationsspielraum böten, lägen nicht im Verantwortungsbereich des TN.

2. NOx-Problematik

TN stellt fest, dass er keine Möglichkeit hatte, die unzulässige Abschaltsoftware zu erkennen. Ursache dafür sei, dass er mangels gesetzlicher Vorschriften keine Möglichkeit hatte, in die Software des Motorsteuergerätes zu sehen. Genau dies sei aber schon jahrelang vom TN gefordert worden. Herr [redacted] fragt nach, wann und wie dies denn gefordert worden sei. Im BMVI lägen zu dieser Forderung keine Unterlagen vor. Herr [redacted] sagt zu, dies herauszusuchen und zu übermitteln. Die Forderungen seien im Umfeld von OBD, Hauptuntersuchung und FSD formuliert worden.

TN fordert, dass der Quellcode der Motorsteuergeräte den TD offengelegt werden müsste. Auf den Einwand von Herrn [redacted], dass dies hinsichtlich der OBD-Schnittstellen zwar sinnvoll, aber hinsichtlich der Kennfeldsteuerung kaum zielführend sei, da diese Software viel zu lang und komplex wäre, als dass sie sinnvoll in der Typprüfung geprüfte werden könne, schlägt der TN vor, dass zumindest eine Prüfung erfolgen könnte, ob die Software regelungskonform erstellt worden sei.

Die UK bittet den TN weiter um konstruktive Unterstützung bei der Aufklärungsarbeit.
Die gemeinsame Besprechung soll zu gegebener Zeit fortgesetzt werden.

[redacted]

TÜV NORD GROUP
Expertise for your Success

TÜV NORD AG • Postfach 81 05 51 • 30505 Hannover

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn [redacted]
11030 Berlin

Vorab per E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

TÜV NORD AG
Am TÜV 1
30519 Hannover
Tel.: 0511 998-0
Fax: 0511 998-61237
hannover@tuev-nord.de
www.tuev-nord-group.com

TÜV®

Unser / Ihr Zeichen	Ansprechpartner/in	Durchwahl	Datum
StV 23/7351.1/5-40	[redacted] E-Mail: [redacted]@tuev-nord.de	Tel.: [redacted] Fax: [redacted]	09.07.2020

Drittbeteiligung und Anhörung zu Antrag auf Akteneinsicht der Deutschen Umwelthilfe
Aktenzeichen: StV 23/7351.1/5-40

Sehr geehrter Herr [redacted],

wie nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 18.06.2020.

Wie Sie korrekt mitteilen, haben wir bereits im Jahre 2017 den Rechtsanwälten [redacted] und [redacted] der Kanzlei [redacted] mit Schreiben vom 14.09.2017 unsere Stellungnahme zu der begehrten Offenlegung der von Ihnen bezeichneten Unterlagen zukommen lassen.

An unserer vorgenannten Stellungnahme hat sich zwischenzeitlich nichts geändert. Der beantragten Offenlegung der von Ihnen bezeichneten Unterlagen können wir aus den bereits genannten Gründen nicht zustimmen. Wir fügen unsere Stellungnahme vom 14.09.2017 diesem Schreiben nochmals bei und gehen davon aus, dass diese Gegenstand der Verfahrensakte geworden ist. Bei einer etwaigen Einsichtsgewährung bitten wir darum, auch die personenbezogenen Daten (insbesondere Namen) aus der vorgenannten Stellungnahme sowie ggf. aus diesem Schreiben zu schwärzen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

TÜV NORD AG

[redacted]

TÜV NORD AG

Anlage (Schreiben TÜV NORD AG vom 14.09.201[redacted]

TÜV NORD

TÜV NORD AG • Postfach 81 05 51 • 30505 Hannover

Herrn
Herrn

Vorab per E-Mail: .eu
@ .eu

TÜV NORD AG
Am TÜV 1
30519 Hannover
Tel.: 0511 998-0
Fax: 0511 998-61237
hannover@tuev-nord.de
www.tuev-nord-group.com

TÜV®

Unser / Ihr Zeichen
7458-16

Ansprechpartner/in
E-Mail: @tuev-nord.de

Durchwahl
Tel.: -
Fax:

Datum
14.09.2017

Identifizierung geheimhaltungsbedürftiger Informationen der TÜV NORD AG
Klageverfahren der DUH gegen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Sehr geehrter Herr , sehr geehrter ,

wir danken für die mit Schreiben vom 31.08.2017 übersandten Unterlagen und nehmen hierzu wie folgt Stellung.

Die Bezeichnung der beiden Dokumente als Protokoll ist irreführend. Diese Dokumente wurden mit den Vertretern unseres Hauses nicht abgestimmt und geben die besprochenen Sachverhalte nicht objektiv wieder. Dies kann man schon alleine daran erkennen, dass Wortbeiträge von Herrn entweder ignoriert, unter TN subsummiert oder in unzutreffender Weise Herrn zugeordnet worden sind. Nach der Erinnerung der Vertreter unseres Hauses fehlen auch relevante Beiträge anderer Teilnehmer der Sitzung, wie z. B. die Frage danach, wie etwa eine Prüfung aller 95 Mio. Linecodes überhaupt erfolgen könne. Es handelt sich mithin allenfalls um interne Aktenvermerke des Ministeriums, für die ggf. eigenständige Schutzinteressen nach UIG und IFG geltend gemacht werden können, aber nicht um ein abgestimmtes Protokoll.

Diese internen Aufzeichnungen des Ministeriums zeichnen die Gespräche nicht korrekt nach. Da diese Unterlagen nicht mit uns abgestimmt sind und die Gespräche verkürzt, verzerrt sowie teilweise tendenziös wiedergegeben werden, sind diese Unterlagen von einer Herausgabe nach den einschlägigen Informationsgesetzen auszuschließen. Angesichts der freiwilligen Teilnahme der Vertreter unseres Hauses an den Gesprächen der Untersuchungskommission „Volkswagen", für die im Übrigen eine explizite Vertraulichkeit vereinbart wurde, sind die Ausschlussgründe gemäß § 9 Abs. 2 UIG, § 3 Nr. 7 IFG einschlägig. Nachteilige Auswirkungen auf die Interessen unseres Unternehmens durch eine Offenbarung der Unterlagen ergeben sich hierbei aus den vorstehend benannten Defiziten der Unterlagen, mit denen bei Dritten ein falscher Eindruck von eben nicht

zutreffenden Tatsachen bzw. Gesprächsinhalten vermittelt werden kann. Andererseits ist uns nach Ablauf von fast zwei Jahren nach dem hier in Rede stehenden Ereignis eine detaillierte Darstellung der Einzelheiten des Gesprächs nicht mehr möglich, denn gemäß den Weisungen der BMVI-Vertreter wurde auf interne Gesprächsprotokolle durch die Vertreter unseres Hauses im Sinne der Verschwiegenheitsverpflichtung verzichtet. Es kann insofern dahinstehen, ob im Falle eines neutral-objektiven Textes einer Offenlegung hätte zugestimmt werden können. Ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer Bekanntgabe der Unterlagen ist angesichts des unvollständigen, nicht abgeschlossenen Charakters der Schriftstücke nicht erkennbar, so dass die Unterlagen insgesamt von einer Offenlegung im Rahmen des Klageverfahrens auszuschließen sind.

Hilfsweise weisen wir darauf hin, dass für die Offenbarung der in den Unterlagen enthaltenen personenbezogenen Daten kein Raum ist. Dies betrifft sämtliche Stellen, wo Vertreter unseres Hauses namentlich benannt werden. Wie bereits erwähnt, werden die persönlichen Interessen der Vertreter unseres Hauses dadurch erheblich beeinträchtigt, dass die jeweiligen Wortbeiträge nicht oder unzutreffend wiedergegeben sowie bereits im Ansatz falsch zugeordnet werden. Ein überwiegendes Interesse der Klägerin an einer Offenbarung der Unterlagen besteht nicht, da eine gesicherte Zuordnung von Aussagen zu den Personen ohnehin nicht gegeben ist.

Abschließend weisen wir ebenfalls hilfsweise darauf hin, dass die beiden letzten Sätze der Unterlage zum Gespräch am 23.11.2015 betreffend VW aufgrund einer vertraglich gegenüber VW bestehenden Geheimhaltungsverpflichtung von uns nicht freigegeben werden können. Es müsste insoweit nötigenfalls eine Zustimmung von VW eingeholt werden.

Für den Fall, dass die mit Schreiben vom 31.08.2017 übersandten Unterlagen im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens nicht von einer Offenlegung ausgeschlossen werden sollten, beantragen wir hiermit, diese Stellungnahme zu ebendiesen Unterlagen zur Verfahrensakte zu nehmen.

Ferner teilen wir mit, dass unser Unternehmen keine Veranlassung für die Beantragung einer Beiladung zu dem beim Verwaltungsgericht Berlin anhängigen Verfahren sieht.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

TÜV NORD AG

[redacted]

TÜV NORD AG

[redacted] LA 2 LA27/7357.3/2 Bonn, 17.12.2015
Hausruf: [redacted]

Gespräch mit dem TÜV NORD zur Vertiefung der Erörterungen in der Gespräche in der Untersuchungskommission am 24.11.2015

Vermerk

Ort: Berlin: 16.12.2015, 14:30 Uhr bis ca. 16:00 Uhr

Teilnehmer: Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted] (TÜV NORD), Herr [redacted] (TÜV NORD)

Im Anschluss an die Sitzung der Untersuchungskommission mit dem TÜV NORD am 24.11.2015 wurde am 16.12.21015 ein erneutes vertiefendes Gespräch geführt. In diesem Gespräch hat der TÜV NORD nunmehr deutlich gemacht, dass er angesichts des VW-Falls neue Regelungen zur Stärkung der Unabhängigkeit der Technischen Dienste für erforderlich hält. Aus seiner Sicht sind eine Beauftragung durch das KBA anstatt der Beauftragung durch den Hersteller, eine Softwareanalyse durch den Technischen Dienst und eine rotierende Tätigkeit unterschiedlicher Technischer Dienste bei einem Hersteller denkbar.

[redacted] erläuterte auf Nachfrage den aktuellen Sachstand zur CO_2-Problematik, der darauf hindeutet, dass die CO_2-Messungen entgegen den zunächst von VW veröffentlichten Vermutungen doch weit überwiegend richtig ermittelt worden sind. Die entsprechenden Nachmessungen finden zzt. unter Aufsicht des KBA statt. Wegen der Kapazitätsengpässe bestehen seitens BMVI keine Bedenken mehr, wenn auch der TÜV NORD verbleibende Messungen übernehmen würde, sofern VW dies wünscht. Insgesamt sind keine Gesichtspunkte ersichtlich, die bei den fraglichen Themen (NOx, CO_2) ein Fehlverhalten des TÜV NORD vermuten lassen könnten.

Herr [redacted] übergibt den Entwurf eines Schreibens an Herrn [redacted], mit dem er ausführlich erläutern möchte, welche Gründe ihn dazu veranlasst haben, die Notwendigkeit der Unterstützung der Politik für die Offenlegung der Fahrzeugsoftware gegenüber den Technischen Diensten massiv einzufordern. Er weist hierin auf diverse Schreiben und Aufforderungen **im Zusammenhang mit der Durchführung der Hauptuntersuchung und der Einführung des HU-Adapters** hin. Eine vorläufige Bewertung ergibt, dass es sich bei den von Hr. [redacted] vorgetragenen Sachverhalten um gänzlich andere Sachbereiche – nämlich die Verfügbar-

...

keit von Daten für die Hauptuntersuchung – handelt, die mit dem aktuellen Thema – nämlich der Verfügbarkeit von Daten für das Typgenehmigungsverfahren – nichts zu tun haben. Die Sachverhalte sollten auch nicht vermischt werden.

TÜV NORD GROUP
Expertise for your Success

TÜV NORD AG · Postfach 81 05 51 · 30505 Hannover

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn [redacted]
11030 Berlin

Vorab per E-Mail: [redacted]@bmvi.bund.de

TÜV NORD AG
Am TÜV 1
30519 Hannover
Tel.: 0511 998-0
Fax: 0511 998-61237
hannover@tuev-nord.de
www.tuev-nord-group.com

TÜV®

Unser / Ihr Zeichen	Ansprechpartner/in	Durchwahl	Datum
StV 23/7351.1/5-40	[redacted] E-Mail: [redacted]@tuev-nord.de	Tel.: [redacted] Fax: [redacted]	09.07.2020

Drittbeteiligung und Anhörung zu Antrag auf Akteneinsicht der Deutschen Umwelthilfe
Aktenzeichen: StV 23/7351.1/5-40

Sehr geehrter Herr [redacted],

wie nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 18.06.2020.

Wie Sie korrekt mitteilen, haben wir bereits im Jahre 2017 den Rechtsanwälten [redacted] und [redacted] der Kanzlei [redacted] mit Schreiben vom 14.09.2017 unsere Stellungnahme zu der begehrten Offenlegung der von Ihnen bezeichneten Unterlagen zukommen lassen.

An unserer vorgenannten Stellungnahme hat sich zwischenzeitlich nichts geändert. Der beantragten Offenlegung der von Ihnen bezeichneten Unterlagen können wir aus den bereits genannten Gründen nicht zustimmen. Wir fügen unsere Stellungnahme vom 14.09.2017 diesem Schreiben nochmals bei und gehen davon aus, dass diese Gegenstand der Verfahrensakte geworden ist. Bei einer etwaigen Einsichtsgewährung bitten wir darum, auch die personenbezogenen Daten (insbesondere Namen) aus der vorgenannten Stellungnahme sowie ggf. aus diesem Schreiben zu schwärzen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

TÜV NORD AG

[redacted]

TÜV NORD AG

Anlage (Schreiben TÜV NORD AG vom 14.09.201[redacted]

TÜV NORD

TÜV NORD AG • Postfach 81 05 51 • 30505 Hannover

[redacted]
Herrn
Herrn
[redacted]

Vorab per E-Mail: [redacted].eu

TÜV NORD AG
Am TÜV 1
30519 Hannover
Tel.: 0511 998-0
Fax: 0511 998-61237
hannover@tuev-nord.de
www.tuev-nord-group.com

TÜV®

Unser / Ihr Zeichen	Ansprechpartner/in	Durchwahl	Datum
7458-16[redacted]	[redacted]	Tel.: -[redacted]	14.09.2017
	E-Mail: [redacted]@tuev-nord.de	Fax: [redacted]	

Identifizierung geheimhaltungsbedürftiger Informationen der TÜV NORD AG
Klageverfahren der DUH gegen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Sehr geehrter Herr [redacted], sehr geehrter [redacted],

wir danken für die mit Schreiben vom 31.08.2017 übersandten Unterlagen und nehmen hierzu wie folgt Stellung.

Die Bezeichnung der beiden Dokumente als Protokoll ist irreführend. Diese Dokumente wurden mit den Vertretern unseres Hauses nicht abgestimmt und geben die besprochenen Sachverhalte nicht objektiv wieder. Dies kann man schon alleine daran erkennen, dass Wortbeiträge von Herrn [redacted] entweder ignoriert, unter TN subsummiert oder in unzutreffender Weise Herrn [redacted] zugeordnet worden sind. Nach der Erinnerung der Vertreter unseres Hauses fehlen auch relevante Beiträge anderer Teilnehmer der Sitzung, wie z. B. die Frage danach, wie etwa eine Prüfung aller 95 Mio. Linecodes überhaupt erfolgen könne. Es handelt sich mithin allenfalls um interne Aktenvermerke des Ministeriums, für die ggf. eigenständige Schutzinteressen nach UIG und IFG geltend gemacht werden können, aber nicht um ein abgestimmtes Protokoll.

Diese internen Aufzeichnungen des Ministeriums zeichnen die Gespräche nicht korrekt nach. Da diese Unterlagen nicht mit uns abgestimmt sind und die Gespräche verkürzt, verzerrt sowie teilweise tendenziös wiedergegeben werden, sind diese Unterlagen von einer Herausgabe nach den einschlägigen Informationsgesetzen auszuschließen. Angesichts der freiwilligen Teilnahme der Vertreter unseres Hauses an den Gesprächen der Untersuchungskommission „Volkswagen", für die im Übrigen eine explizite Vertraulichkeit vereinbart wurde, sind die Ausschlussgründe gemäß § 9 Abs. 2 UIG, § 3 Nr. 7 IFG einschlägig. Nachteilige Auswirkungen auf die Interessen unseres Unternehmens durch eine Offenbarung der Unterlagen ergeben sich hierbei aus den vorstehend benannten Defiziten der Unterlagen, mit denen bei Dritten ein falscher Eindruck von eben nicht

zutreffenden Tatsachen bzw. Gesprächsinhalten vermittelt werden kann. Andererseits ist uns nach Ablauf von fast zwei Jahren nach dem hier in Rede stehenden Ereignis eine detaillierte Darstellung der Einzelheiten des Gesprächs nicht mehr möglich, denn gemäß den Weisungen der BMVI-Vertreter wurde auf interne Gesprächsprotokolle durch die Vertreter unseres Hauses im Sinne der Verschwiegenheitsverpflichtung verzichtet. Es kann insofern dahinstehen, ob im Falle eines neutral-objektiven Textes einer Offenlegung hätte zugestimmt werden können. Ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer Bekanntgabe der Unterlagen ist angesichts des unvollständigen, nicht abgeschlossenen Charakters der Schriftstücke nicht erkennbar, so dass die Unterlagen insgesamt von einer Offenlegung im Rahmen des Klageverfahrens auszuschließen sind.

Hilfsweise weisen wir darauf hin, dass für die Offenbarung der in den Unterlagen enthaltenen personenbezogenen Daten kein Raum ist. Dies betrifft sämtliche Stellen, wo Vertreter unseres Hauses namentlich benannt werden. Wie bereits erwähnt, werden die persönlichen Interessen der Vertreter unseres Hauses dadurch erheblich beeinträchtigt, dass die jeweiligen Wortbeiträge nicht oder unzutreffend wiedergegeben sowie bereits im Ansatz falsch zugeordnet werden. Ein überwiegendes Interesse der Klägerin an einer Offenbarung der Unterlagen besteht nicht, da eine gesicherte Zuordnung von Aussagen zu den Personen ohnehin nicht gegeben ist.

Abschließend weisen wir ebenfalls hilfsweise darauf hin, dass die beiden letzten Sätze der Unterlage zum Gespräch am 23.11.2015 betreffend VW aufgrund einer vertraglich gegenüber VW bestehenden Geheimhaltungsverpflichtung von uns nicht freigegeben werden können. Es müsste insoweit nötigenfalls eine Zustimmung von VW eingeholt werden.

Für den Fall, dass die mit Schreiben vom 31.08.2017 übersandten Unterlagen im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens nicht von einer Offenlegung ausgeschlossen werden sollten, beantragen wir hiermit, diese Stellungnahme zu ebendiesen Unterlagen zur Verfahrensakte zu nehmen.

Ferner teilen wir mit, dass unser Unternehmen keine Veranlassung für die Beantragung einer Beiladung zu dem beim Verwaltungsgericht Berlin anhängigen Verfahren sieht.

[redacted]
TÜV NORD AG

[redacted]
TÜV NORD AG

Anlage B 50

Unterabteilung LA 2

Berlin, 21.01.2016
Hausruf: [redacted]

ZA27 17357.3/2

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission (UK) "Volkswagen" am 14.01.2016 (mit Anlagen)

Ort: Berlin

Zeit: 15:00 Uhr bis 16:30 Uhr

Teilnehmer:

VW: Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted]

UK: Herr Sts [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted], Herr [redacted]

[redacted] UK nimmt dies zur Kenntnis.

[redacted]

[redacted] Parallel soll das KBA das Typprüffahrzeug bei einem anderen TD nach Abschalteinrichtungen untersuchen. [redacted]

...

[redacted]

[redacted]

Dies bewertete [redacted] als akzeptabel.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

...

[redacted]

[redacted]

[redacted] Er plane dort Gespräche mit BMVI und KBA. Es sollen dort die Systemunterschiede und die Arbeitsweise der deutschen UK dargelegt werden. [redacted]

[redacted]

[redacted] gegenüber Sts [redacted]

[redacted]

...

[redacted]

Termine:

Am 19.01.2016 soll die nächste gemeinsame Sitzung als Videokonferenz durchgeführt werden. Darauf wird der 04.02.2016 wiederum als Videokonferenz unter Leitung von Herrn [redacted] geplant.

LA27/9357.3/2

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission VW zur Vorbereitung der Herstellergespräche am 05.02.2016 als Videokonferenz Berlin/Bonn/Flensburg von 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr

Teilnehmer:
Sts [redacted], MDgt [redacted], RD [redacted], RD [redacted], Präs. [redacted],
LRD [redacted],

Zur Vorbereitung der Herstellergespräche des BMVI / KBA mit den Herstellern der Dieselfahrzeuge, die in der durchgeführten Felduntersuchung des KBA „erhöhte" Messwerte aufwiesen, hat es zwischen o. g. Beteiligten eine Vorbesprechung mit folgendem Ergebnis gegeben:
Es soll erreicht werden, dass alle Gespräche nach demselben Strickmuster durchgeführt werden. Dafür ist folgender Verfahrensablauf des Gesprächs vorgesehen:

Sts [redacted]: Einführung
KBA: Vorstellung der Untersuchungsergebnisse
Hersteller: Kommentieren der Ergebnisse
Mitglieder der Untersuchungskommission stellen Fragen (Es ist darauf zu achten, dass BMVI / KBA in dieser Besprechung „keine Richterrolle einnehmen"). Die Fragen sollen auch zum Inhalt haben, das technische Zweifel der Mitglieder der UK bezogen auf Motorschutzfunktionen der eingebauten Software, die für höhere Messwerte verantwortlich sind, durch Lösungen der Unternehmen selbst beseitigt werden. Soweit für die Diskussion der Lösungen ein zweites Gespräch notwendig wird, wird BMVI dem Hersteller eine angemessene Zeit zur Präsentation einer Lösung anbieten.
Sts [redacted]: Zusammenfassung

Referat LA [redacted]
LA [redacted]/7363.1/1-1

Bonn, 26.01.2016
Hausruf: [redacted]

Gespräch des Herrn Staatssekretär [redacted] mit Vertretern der Firma Bosch am 13.01.2016

Anlage: 1

1. Vermerk

Teilnehmer:

Bosch: Herr [redacted], Herr [redacted]

BMVI: Herr Sts [redacted], Herr MR [redacted] (LA [redacted]), Herr RD [redacted] (Sts [redacted])

Das Gespräch kam auf Anregung der Firma Bosch zustande. Angesprochen wurden zwei Themenbereiche:

1. Sts [redacted] sprach das Thema VW-Abschalteinrichtungen an. Vertreter Bosch wiesen darauf hin, dass nach ihrem Erkenntnisstand intern geprüft worden ist, inwieweit die von Bosch an VW gelieferte Software relevant ist. Die Prüfung ergab nach ihrem Erkenntnisstand, dass die Software zwar geliefert worden ist, die Applikationen jedoch ausschließlich beim Kunden liegen. Sts [redacted] kündigte an, dass zu diesem Thema noch eine Befragung von Bosch durch die Untersuchungskommission geplant sei. Herr [redacted] sagte zu, dazu Teilnehmer zu laden, die eine verbindliche Auskunft geben können. Die Initiative wird vom Sts-[redacted] ausgehen.

2. Vertreter Bosch erläuterten anhand anliegender Präsentation, dass sie es für realistisch halten, die neuen Anforderungen vom RDE durch entsprechende technische Lösungen zu erfüllen. Im Einzelnen wird auf die Präsentati[redacted]iesen.

2. Herrn Sts [redacted] mit der Bitte um Genehmigung [redacted] 8/2

3. Abdruck LA [redacted], LA [redacted]

z.d.A. LA [redacted]/7353.5/3-2-RDE

4. ZdA

X Ø (ohne Anl.) z.d.A / z.V. UK-Sitzg Bosch 9.2.16 V

LA [redacted]

C:\Users[redacted]\AppData\Local\Microsoft\Windows\Temporary Internet Files\Content.Outlook\U5AT8ZC1\2016-01-13 - Gespraech Sts [redacted] mit Vertretern Fa Bosch - Vermerk - 16-01-26.doc [redacted] 26.01.2016

[redacted] 8.8.16

KBA-Unterlage zur Vorbereitung der Sitzung am 9.2.2016

Verteiler: Teilnehmer Az:	Ergebnisprotokoll zur Besprechung			KBA
	Ausrichtung Herr [redacted]			Tel. [redacted]
	Moderation Herr [redacted]			Tel. [redacted]
	Protokollführung Herr [redacted]			Tel. [redacted]
am (Tag) Montag	dem 25.01.2016	von - bis Uhr 13:00-17:30	Ort/Raum E 82	Datum 04.02.2016

Thema: Abgasüberprüfung

Anlagen:

Teilnehmer

Name	Dienststelle/Org.-Einheit	Name	Dienststelle/Org.-Einheit
Frau [redacted]	Bosch	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	Bosch	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	Hegeler Mueller	Herr [redacted]	KBA
		Herr [redacted]	KBA

Achtung! Ins Feld Ergebnis, nur mit Mausklick, kein Tabulator.

Ergebnis	Erledigung wer, wann
In der nächsten Zeile Text schreiben. Tabulatoren nur mit der Tastenkombination Strg+Tab	
1. Begrüßung durch Herrn [redacted]:	KBA
- Nach einer kurzen Einführung in das Thema, wurden den Anwesenden sowohl die Tests, Testprozeduren, als auch die Testparameter erläutert. Es wird erklärt, dass Bosch eingeladen wurde, um zu erklären, wozu eine Motorsteuerung fähig ist (Steuer- und Regelungsmöglichkeiten), welche Funktionalitäten enthalten sind genau sie kann, und welche Einflussmöglichkeiten die jeweiligen Fahrzeughersteller darauf haben.	
2. Präsentation von Bosch über die Funktionalitäten der Motorsteuerungen:	Bosch
- Bosch erklärt, das man eine Motorsteuerung von einfach, bis extrem komplex auslegen kann. Die Bosch Motorsteuerung ist in der Lage, Signale von Bosch eigenen Sensoren und Aktuatoren zu verarbeiten, aber auch markenfremde Sensoren und Aktuatoren zu steuern. Einzige Vorgabe ist, dass sie die „gleiche Sprache" sprechen. Signale von Sensoren und Aktuatoren können entweder direkt oder über den CAN-Bus geschickt bzw. empfangen werden, dies hängt von der Auslegung des Fahrzeuges des jeweiligen OEMs ab. Die Dokumentation des Anwenderprogramms umfasst ca. 10000 Seiten. Im weiteren Verlauf der Besprechung wird das Einspritz-, Luft- und das Abgssystem eingegangen. Bosch erklärt, wie die einzelnen Komponenten zusammenhängen, gerade in Bezug auf die Abgasnachbehandlung. Hierdurch wird deutlich, dass dieses Thema gerade in Bezug auf Euro 6 Fahrzeuge mit NOx-Speicherkatalysator-Systemen (NSK), SCR-Systemen bzw. einer Mischung aus beidem, noch einmal deutlich an Komplexität zugenommen hat, dies wird anhand von Zeichnungen und Schemata veranschaulicht.	
- Die Abgasnachbehandlung wird sehr anschaulich, durch Bilder und zwei Filme, verdeutlicht. Es wird klar, dass Motoren einen deutlich höheren Regelbedarf bei NSK-Systmen haben. Dies beruht darauf, dass die Regeneration des NSK-Systems durch den Motor selbst angestoßen werden	

Ergebnis	Erledigung wer, wann
muss. Das heißt, dass der Motor „angefettet" laufen muss, um Kohlenwasserstoffe sowie dementsprechende Temperaturen bereitzustellen, damit der NSK regenerieren kann. SCR-Systeme sind nicht so Motorabhängig gesteuert. Sie brauchen Temperaturen >180°C um NOx und Ammoniak umzusetzen und Temperaturen von ca. 210°C um UREA in Ammoniak umzusetzen. Sie werden in der Regel durch NOx-Sensoren im Abgastrakt bzw. durch Modellbildung gesteuert. Es besteht laut Bosch die Möglichkeit das SCR-System durch ein zweites, zusätzliche Steuergerät zu steuern, ohne dass das Motorsteuergerät darauf einfluss nehmen kann. Es werden noch unterschiedliche Materialien, für SCR-Systeme, vorgestellt, die in unterschiedlichen Temperaturbereichen ihre größte Ammoniakspeicher- als auch Umsetzungsfahigkeit haben. Es muss bei SCR-Systemen ein sogenannter NH3-Schlupf vermieden werden, die wir durch NH3-Sperrkatalysatoren (Oxidationkatalysatoren) erreicht.	
- Die Frage, welche Einflussmöglichkeiten die OEMs auf die Software der Stuergerate haben, wird von Bosch folgendermaßen erklärt: Es gibt hier verschiedene Modelle: i. Bosch liefert das Motorsteuergerät und erstellt im Auftrag des OEMs die Applikation als auch die Kalibration; ii. Bosch liefert das Motorsteuergerät und erstellt im Auftrag des OEMs die partiell die Applikation als auch die Kalibration, die fehlenden Informationen appliziert und Kalibriert der OEM selbst. Für den OEM besteht hier die Möglichkeit zusätzliche Applikationen zu erstellen; iii. Bosch liefert das Motorsteuergerät mit dem Basisprogramm und der OEM appliziert und kalibriert allein. Für den OEM besteht hier die Möglichkeit zusätzliche Applikationen zu erstellen;	KBA Bosch
- Es wird seitens KBA vorgeschlagen, dass es ggf. ein Treffen zwischen Bosch, Volkswagen und KBA geben soll.	
[redacted]	

ZA27/7357.3/2

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas mit Suzuki am 09.02.2016 in Berlin, 16 Uhr

Teilnehmer:

Herr [redacted] Automobile Engineering
Herr [redacted] Automobile Engine Design II
Herr [redacted] Engineering Europe
Herr [redacted] Engineering Europe
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer.
Herr [redacted] stellt die Messergebnisse und Kenntnisse des KBA dar:

Suzuki Vitara 1.6 l Euro 6

Der Suzuki erfüllt im NEFZ kalt und NEFZ warm-Test die Grenzwerte. Der NEFZ 10 °C-Test zeigt einen NOx-Wert, der in Höhe des 7,4fachen Grenzwertes liegt. Alle PEMS-Straßenmessungen liegen oberhalb des 10fachen des Grenzwertes. Die Messungen erfolgten bei ca. 7 °C Außentemperatur.

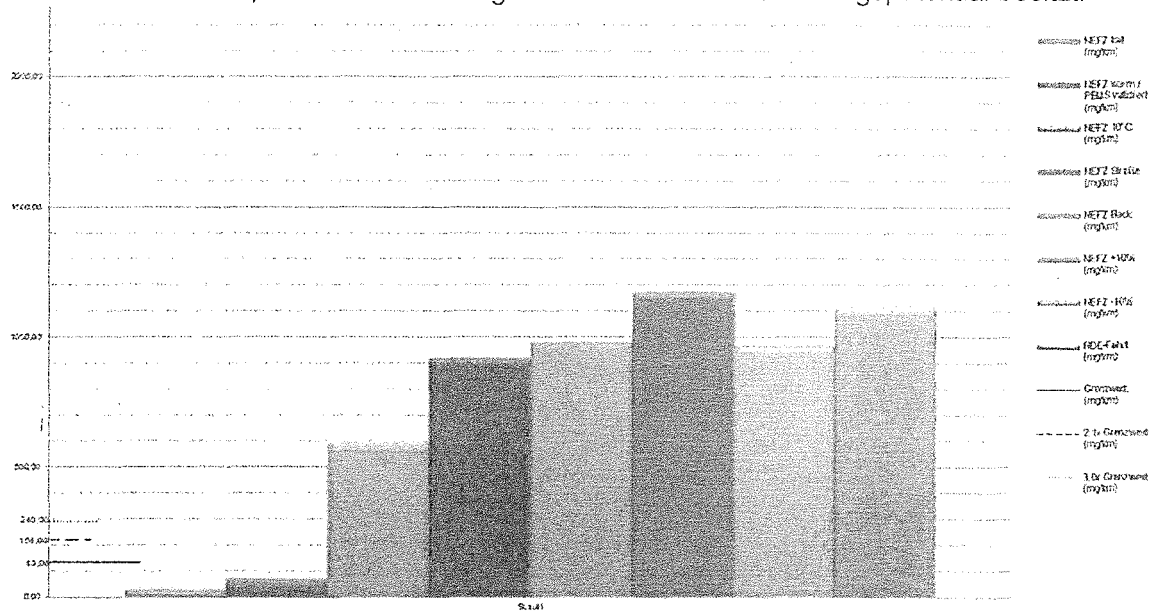
Suzuki verwendet den Antrieb des Herstellers FCA, daher scheinen nach erster Stellungnahme von Suzuki auch die Emissionsminderungsstrategien der FCA erkennbar.
Die Ergebnisse als auch die Stellungnahme lassen insgesamt auf eine große Abhängigkeit der AGR-Rate auch von der Außentemperatur schließen. Speziell bei Temperaturen unter 10 °C scheint die AGR-Rate deutlich verringert zu sein. Dies wird durch erste Stellungnahmen des Herstellers Suzuki und FCA belegt, nach denen die AGR-Rate bei Temperaturen unter 10 °C deutlich reduziert werde, um ein stabiles Brennverhalten zu gewährleisten und Schäden an AGR-Bauteilen zu vermeiden.

Eine erste schriftliche Stellungnahme lieferte noch keine ausführlichen Informationen zu den Emissionsminderungs-Strategien des Herstellers Suzuki (FCA). Eine detailliertere Einlassung wird am 9.2.16 in den Gesprächen mit der UK erwartet.

Diese temperaturabhängige Emissionsminderungsstrategie erfüllt die Definition einer Abschalteinrichtung. Hinsichtlich der weiten Auslegung des Temperaturbereiches für den Bauteilschutz, und damit der Zulässigkeit, bestehen Zweifel.

Die Ergebnisse werden an die zuständige Genehmigungsbehörde übergeben.

Das KBA schätzt ein, dass das Fahrzeug ein deutliches Verbesserungspotential besitzt.



Suzuki Vitara EU6	Beschreibung	Prüfstand						PEMS			Temp	Feuchte
Schadstoffkomponente	KBA-Test	CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO	°C	%
	Einheit	g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km		
Mess A	NEFZ kalt	128,000	30,000	169,000								
Mess B	NEFZ warm	118,000	116,000	0,000								
Mess B Validierung	NEFZ warm Validierung	118,000	68,000	0,000				124	68,00	86		
Mess 10°C warm	NEFZ 10°C warm	112,070	593,610	0,961	5,214	0,294	4,44E+07					
Mess BS	NEFZ warm Straße							143,000	[redacted]	110,000	6,9	97,1
Mess C	NEFZ back*							142,000	[redacted]	80,000	7,4	98,0
Mess D	NEFZ +10%							151,000	[redacted]	78,000	7,2	97,9
Mess E	NEFZ -10%							135,000	[redacted]	63,000	7,1	97,6
Mess RDE-A	RDE Fahrt **							119,000	[redacted]	78,000	7,2	98,0

Suzuki erklärt, dass alle ihre Fahrzeuge konform seien, dies ergebe sich aus dem niedrigen NOx-Wert der Typ 1-Prüfung von 30 mg/km. Herr [redacted] geht darauf auf RDE ein und erklärt die Zusammenhänge, die erst ab 2017 gelten. In Deutschland gebe es überdies nur eine geringe Anzahl von 3690 Fahrzeuge dieses Typs mit Dieselmotor, europaweit 30.903. Er zeigt ein Schaubild des Motorkonzeptes und stellt dar, dass dieses eine ECU von Bosch, einen Oxi-Speicherkat und einen DPF enthalte. Das gesamte Powertrain sei als Turnkeylösung von FCA bereitgestellt. Daher bestehen bei Suzuki auch nur sehr geringe Kenntnisse über die verbauten Systeme. Darüberhinaus dürfen diese Informationen aus vertraglichen Gründen nicht weitergegeben werden.

FCA sagte Suzuki, dass der Vitara dem Emissionsstrategien aller FCA-Konzernfahrzeuge entspreche. Einziger Unterschied sei die Aufhängung der Abgasanlage, die dem Fahrzeug angepasst werden musste. Auch die Euro 5 Modelle seien schon in dieser Art produziert worden. Wie in dem Schreiben an das KBA erklärt, sei keine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut. Außentemperaturbedingte Rücknahmen der AGR-Raten dienten einzig dem Motorschutz, wie in dem Schreiben an das KBA dargelegt. Es gebe auch keine Prüfstandserkennung.
KBA-seitig wird erwidert, dass die Darstellung und Auflistung von Phänomenen an AGR allein keine Notwendigkeit zum Motorschutz nachweist. Dies müsse an konkreten Temperatur-Schaden-Zusammenhängen erläutert werden. Parameter der AGR müssen sorgfältig begründet gesetzt werden, damit nicht Motorschonung statt Motorschutz betrieben wird.

[redacted] ergänzt, dass die Technologie der Abgasreinigung vom Hersteller frei gewählt werden könne und Suzuki nicht allein auf AGR festgelegt wäre. Darüber hinaus sei ihm die Darstellung im Suzukibericht zur Kondensation unverständlich und in wiefern diese zu Motorschäden führen könne. Die Kondensation wird maßgeblich durch die Verhältnisse im AGR-Kühler bestimmt. Zudem müssen die Bauteile dort Kondensation ertragen können. Dies könne allenfalls ein Dauerhaltbarkeitsproblem auslösen.

Suzuki bittet um Fristverlängerung zwecks Klärung mit FCA. Es werde gebeten bei der Sitzung mit FCA am 18.02. dabei sein zu dürfen, damit die Suzukifragen gleichzeitig mit den FCA-Fragen geklärt werden können. Dem wird stattgegeben.

[redacted]

KBA-Unterlage zur Vorbereitung der Sitzung am 9.2.16

Verteiler: Teilnehmer Az:	**Ergebnisprotokoll zur Besprechung**			KBA
	Ausrichtung Herr [redacted]		Tel. [redacted]	
	Moderation Herr [redacted]		Tel. [redacted]	
	Protokollführung Herr [redacted]		Tel. [redacted]	
am (Tag) Mittwoch	dem 03.02.2016	von - bis Uhr 13:00-15:45	Ort/Raum E80	Datum 05.02.2016

Thema: **Abgasüberprüfung**

Anlagen:

Teilnehmer

Name	Dienststelle/Org.-Einheit	Name	Dienststelle/Org.-Einheit
Herr [redacted]	Suzuki	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	Suzuki	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	Suzuki	Herr [redacted]	KBA
		Herr [redacted]	KBA
		Herr [redacted]	KBA

Achtung! Ins Feld Ergebnis, nur mit Mausklick, kein Tabulator.

Ergebnis	Erledigung wer, wann
In der nächsten Zeile Text schreiben. Tabulatoren nur mit der Tastenkombination Strg+Tab	
1. Begrüßung durch Herrn [redacted] und Herrn [redacted]	KBA
- Nach einer kurzen Einführung in das Thema, wurden den Anwesenden sowohl die Tests, Testprozeduren, als auch die Testparameter erläutert, die vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Auftrag gegeben wurden. Hierbei wurde auch auf die Versuchsergebnisse (Rollenprüfstand und PEMS), die vorab Suzuki zur Verfügung gestellt wurden, eingegangen. Die sehr hohen Werte der NOx-Emissionen der KBA-Prüfungen sind für Suzuki überraschend.	
Suzuki erklärt, dass sie Importeur in Deutschland sind und daher keinen Zugriff auf Informationen haben. Sie können nur als Vermittler zwischen dem KBA, Suzuki Japan und FCA als Motorhersteller fungieren.	Suzuki
2. Besprechung des Statements von Suzuki und FCA	
- Das Statement wird durchgegangen, dabei wird festgestellt, dass es keine wirkliche Detailtiefe besitzt. Es ist beispielsweise nicht eindeutig zu klären, ob Fiat neben der Motor- und Abgashardware auch die gesamte Software liefert bzw. Teile dieser auch von Suzuki implementiert werden. Die Aussage von Suzuki, dass der Warmtest des NEFZ zeigen soll, dass das Fahrzeug kein „Defeat-Device" besitzt, wird vom KBA nicht unterstützt, Zweifel konnten nicht ausgeräumt werden.	
3. Das KBA bittet Suzuki um mehr Informationen	KBA / Suzuki
- Verwendet Suzuki ein eigenes Mapping, oder wird dies komplett oder partiell durch Fiat geliefert? - Es wird gebeten eine Darstellung des „Ausrampens der Abgasrückführung" dem KBA zur Verfügung stellen, mit den dementsprechenden Randparametern (Ansaugtemperatur, Kühlwassertemperatur etc.); - Es wird um eine schematische bzw. geometrische Darstellung des Motors, inklusive des Abgasnachbehandlungssystems, gebeten. Es sollen hier	

Ergebnisprotokoll	Blatt: 2
Ergebnis	Erledigung wer, wann
auch detaillierte Angaben zu den Bauteilen gemacht werden. - Handelt es sich um eine Abschalteinrichtung aufgrund von Bauteilschutz, oder ist sie ggf. illegal? - Wird die AGR bei bestimmten Ansaugtemperaturen bzw. Kühlwassertemperaturen abgeschaltet? [redacted]	

KBA-Unterlage zur Vorbereitung der Sitzung am 9.2.16

SUZUKI

Privileged and Confidential

Stance for KBA's question regarding the measured emission values

We confirm that Suzuki Vitara, as also all other models from Suzuki, fully comply with all applicable regulatory requirements.

We also underline that the results of the KBA tests confirm that the vehicle does not detect being tested on the bench in order to activate a functioning mode designed to operate only under test.

It is expected that the higher NOx value with the test condition "NEFZ 10°C warm" results mainly from an optimized EGR rate to preserve the engine from damage, and the occupants from safety risks.

In particular, EGR rate management is linked to ambient temperature with the purpose of:

- **avoiding combustion instability which can result in misfire causing, in addition to uncontrolled production of HC and CO emissions and in conjunction with soot, varnishing on many engine components.**
- **reducing the risk of water condensation**
- **avoiding vehicle jerking caused by combustion instability**

In general terms emission measurements in on-road tests are highly variable, and influenced by many factors. When different cycles on roller bench or on-road are performed many factors influence the engine operating point and therefore emission values.

***

This letter is in response to your request to comment and provide further information on the results of the tests that you ("KBA") have recently performed on the Suzuki Vitara Typ: LY/VITARA/FIN: TSMLYE81S00114060 ("Vitara"), as stated in your email to Suzuki Deutschland GmbH dated 11th January 2016 (Email from Mr. [redacted], KBA to Mr. [redacted]).

The authority who issued the type approval for emission of Suzuki Vitara, Type LY, is RDW in the Netherlands and the owner of the type approval is Magyar Suzuki Corporation.

KBA test results

We understand that you first tested the Vitara on the chassis dynamometer according to the regulatory homologation cycle pursuant to Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of June 20 2007, as amended ("New European Driving Cycle" or "**NEDC**"). The result of the test indicated NOx emissions within the regulatory limit (30 mg/km vs. the 80 mg/km limit).

Then you performed a second cycle, identical to the NEDC other than that the test was started with a warm engine (rather than cold, as prescribed for the NEDC). The result of such second cycle as to NOx emissions is 116 mg/km.

The same cycle as used in the second test was then repeated, with the results measured with a PEMS/CVS and the outcome was 68 mg/km with both measuring systems. Then a fourth NEDC cycle (warm) was performed with an ambient temperature of 10°C (instead of 20-30°C as prescribed by the NEDC) with the results of 593,6 mg/km. Then you carried out an on-road cycle intended to replicate the conditions of the NEDC, but with warm engine at start, with a NOx result of 811 mg/km. Then this last cycle was repeated on road three times with certain variations that you have introduced, with NOx results of 864, 1035 and 854 mg/km respectively. Finally you performed an on-road test according to a real driving cycle (RDE) and recorded NOx emission of 990 mg/km.

In your table you have highlighted in red color the data of the NEDC warm at the bench with an ambient temperature of 10°C together with the on-road tests' results.

Please find herewith our comments on the same.

1. Vitara conforms to the homologated sample

The result of the NEDC cycle performed by KBA under the regulatory conditions (i.e. with cold engine at cranking) is well below the regulatory limit (NOx was 30 mg/km, vs. the 80 mg/km homologation limit) and conforms to the homologation value. Your tests confirm that Vitara meets the regulatory requirements.

2. Vitara does not detect being tested on a chassis dynamometer

In our case, the result of the Warm NEDC Test shows a difference in respect to the results of the Cold NEDC Test. If the vehicle had detected that a chassis dynamometer test was being carried out and had activated a specific test mode, the result of the Warm NEDC Test would have been similar to the

result of the Cold NEDC Test. The results of your tests confirm that Vitara does not detect that it is undergoing a bench test.

Any relationship of Vitara to vehicles that detect that they are being tested and activate a functioning mode designed to operate only under test is disproved by the result of your tests.

3. Different performances in different conditions are normal

Different performances of NOx emission treatment systems in different conditions (as recorded in your tests) are absolutely normal and cannot be avoided.

The purpose of NOx emission treatment systems, which in the case of Vitara consists of the exhaust gas recirculation ("**EGR**"), and NOx Storage Catalyst ("**NSC**"), is to reduce engine emissions to the extent the operation of the system does not result in risk of damage to the engine and risks for the occupants safety.

Manufacturers pursue these objectives by developing control strategies that govern the operation of the EGR and of NSC. In modern electronically controlled diesel engines numerous sensors, software calibrations and algorithms may be used to modulate and control multiple aspects of the engine operation, including operation of some or all of the emission control system. In particular EGR and NSC management requires modulation by an engine computer employing software and/or hardware that embodies a control strategy. Any software or hardware that modulates, activates, or deactivates any part of the emissions control system is generally known as an Auxiliary Emission Control Strategy ("**AECS**").

Current rules provide an exemption for AECS that are justified in terms of protecting the engine from damage. This means that manufacturers are entitled to modulate the pollution control system to the extent necessary to protect the engine from damage or accident or for safe operation on the vehicle.

Whether an AECS is justified is a judgmental decision which depends on a number of subjective and interpretational considerations (inter alia, safety related). In the absence of any further specification of EU regulatory limits and any guidance from the regulatory authorities as to the AECS that can be considered justified and those which cannot, manufacturers have been exercising their best judgement to develop control strategies that meet the objective of reducing NOx emissions and at the same time preserve the engine from damage and the occupants from safety risks.

4. **The Risk of Engine and NSC damage**

The adverse effects that intensive EGR or NSC regeneration events has on the engine are well known and recognized.

Introducing unfiltered exhaust gases into the intake manifold, and eventually into the combustion chamber, can accelerate deterioration of the cylinder bore and piston rings. High EGR rates, particularly if continuous and in demanding driving cycles, may cause massive soot generation and progressive fouling of the components of the engine, which ultimately ends up in engine malfunctioning and component failure.

Furthermore, intensive use of NSC regeneration events introduces a high amount of hydrocarbons and soot inside engine cylinder and exhaust line that leads to engine components fouling (such as turbocharger, EGR valves, intake valves, etc.) and lubricant oil dilution will increase and NSC will be damaged.

NSC is effective under the normal operating temperature and exhaust flow rate range; and characteristic of this catalytic technology, and the necessary NSC regeneration events need to be managed according to the chemical/physical limits of NSC peculiarities.

In particular, negative effects of the EGR, which may result in an ineffective NOx treatment, primarily consist of:

A. *Deposits*: carbonaceous material depositing on the walls of the EGR system pipes, coolers, and valves reduces the capacity and efficiency of the system. These deposits can restrict the flow through the EGR system to prevent the required amount of EGR to be mixed with the intake air. These deposits can foul valves and cause them to stick; preventing accurate control of EGR flow.

B. *Corrosion*: the presence of sulfur (even with the use of low sulfur fuel) in the EGR system in the form of sulfuric acid must be viewed as a major threat to the integrity of its components. Corrosion in any of the tubes could introduce water (cooling medium) into the engine and perhaps cause a catastrophic failure. Of all the issues associated with EGR systems in any configuration, this one is the most serious. EGR rates are calibrated also to control DPF regeneration frequency and consequently limit oil dilution that could lead under specific customer mission profiles to oil viscosity deterioration, which may cause engine components failure (such as pistons, piston rings, bearings, camshafts etc.).

It is therefore a fact that no diesel engine can operate indefinitely under an intensive EGR treatment and that the operation of the EGR must be modulated to preserve the engine from damage and the occupants from safety risks.

In particular, negative effects on the NSC, which may result in an ineffective NOx treatment, primarily consist of:

A. *NSC clogging*: high amount of hydrocarbon and soot leading to a clogging of the inlet surface of NSC that can affect the conversion efficiency and the appropriate temperature for DPF regeneration with risk of DPF clogging in addition;

B. *NSC thermal deactivation*: high hydrocarbon amount accumulated on the inlet surface of the NSC, leading to an uncontrolled excessive exothermal reaction causing the NSC deactivation(loss in efficiency due to damage of precious metals catalyst). Also in this case NSC's NOx conversion efficiency, and DPF regeneration functionality are affected.

In particular, EGR rate management is linked to ambient temperature with the purpose of:

A. avoiding combustion instability which can result in misfire, causing, in addition to uncontrolled production of HC and CO emissions, and in conjunction with soot, varnishing on many engine components.

B. reducing the risk of water condensation (acid corrosion and ice deposits) on High Pressure and Low Pressure EGR routing .

C. avoiding vehicle jerking caused by combustion instability.

5. On-road tests are influenced by a variety of factors

It is generally known that the on-road NOx emission performance of a vehicle powered by a diesel engine may significantly differ from the performance of the same vehicle when tested on a chassis dynamometer.

Several studies have reported such difference and have analyzed the factors impacting the test results.

In general terms emission measurements in on-road tests are highly variable, and influenced by many factors. When different cycles on roller bench or on-road are performed, many factors influence the engine operating points and therefore emission values.

6. Additional information

Please find in the below table details of the after treatment systems of Vitara:

Privileged and Confidential

Vehicle Type	Emission Level	Oxidation Catalyst*	EGR	NOx Storage Catalyst*	Particle Filter	SCR catalytic Converter
SUZUKI VITARA	Euro 6b	YES	YES	YES	YES	NO

***Oxidation Catalyst and NOx Storage Catalyst are in the same monolith.**

We thank you for the opportunity to review and comment on the results of your tests and we remain available for any further discussions.

[redacted]

Suzuki Deutschland GmbH (Importer)

[redacted]

Suzuki Motor Corporation (Representative of manufacturer)

[redacted]

FCA Italy S.p.A. (signing this letter solely with respect to Vitara (as defined) as supplier of the relevant Engine)

[redacted]

ZA27/7357-3/2

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas mit Continental am 10.02.2016 in Berlin von 13:00 Uhr bis 14:15 Uhr

Teilnehmer:

Frau [redacted] Law & Intellectual Property)
Herr [redacted] Unit Engine Systems)
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer. Er bittet Conti darzustellen, welche Produkte sie herstellen und welche Verantwortung sie tragen in der Arbeitsteilung mit dem OEM, allgemein und auch hinsichtlich des konkreten VW Falles.

Herr [redacted] erklärt, dass Continental in seinem Bereich als Automobilzulieferer ECU, Hochdruckpumpen und Injektoren aber auch ATL herstellt. Conti stellt mit seinen ECU auch S/W und Funktionen bereit. Es handelt sich dabei um ein globales Geschäft. Die Verantwortlichkeiten und der Worksplit sind dabei vertraglich genau zwischen OEM und Conti abgegrenzt. Im Falle VW lieferte Conti für den EA 189 1,6 l und das indische Derivat 1,5 l ECU mit Basis-S/W, Piezoinjektoren und Hochdruckpumpe. Die verbindenden Leitungssysteme inklusive Rail kamen vom OEM. Conti integriert dabei selbständig vom OEM erstellte Objectcodes als „Black Box" und realisiert für den OEM Sonder-S/W. Schaltfunktionen und Einspritzkennfelder werden dabei von Conti bereitgestellt und über die Kalibration vom OEM über Parametersetzungen angesteuert. Conti erstellt auch für Kunden konkrete Objekte zur Verfügung bis hin zu Turnkeylösungen (volle Emissionsverantwortung bei Conti und ohne Zutun des OEM). Letztere werden insbesondere in Asien vertrieben. Das erste Turnkey-Projekt von Conti werde 2018 in Serienproduktion gehen. Andererseits gebe es derzeit auch ein Projekt eines US-amerikanischen Herstellers, bei dem sämtliche S/W vom OEM geliefert würde und von Conti nur das Betriebssystem geliefert wird. Deutsche und französische Hersteller übernehmen in der Regel relativ weitgehend selbst die Systemverantwortung, um den „Charakter" eines Fahrzeugs nach eigenen Vorstellungen zu gestalten.

Es wird gefragt, ob Conti festgestellt hat, dass in dem betreffenden VW-Kennfeld eine unzulässige Abschalteinrichtung verborgen war. Conti verneint dies und weist darauf hin, dass die betref-

fende ECU gut 40.000 Datenpunkte vorsieht, die erst nach Bereitstellung über die Bedatung „mit Leben" erfüllt werden. Heutige ECU enthalten sogar ca. 80.000 Datenpunkte. Dies sei bei weitem zu komplex um Abschalteinrichtungen vorab zu erkennen. Es gebe auch keine staatsanwaltlichen Ermittlungen bei oder gegen Conti.

Auf die Frage, ob denn offen gelegte S/W technische prüfbar wäre, um schädliche Einrichtungen zu identifizieren, antwortet Conti, dass diese Prüfung bei weitem zu aufwendig wäre und empirische Prüfungen sicherer und effizienter zum Ziel führten. Überdies könnte und würde Conti beispielsweise nur eigene ECU und S/W prüfen, da unterschiedliche Programmiersprachen und Systemarchitekturen durch die verschiedenen Zulieferer verwendet werden. Grundsätzlich würde Conti eine Offenlegung des Quellcodes ablehnen, da wettbewerbsentscheidendes Kern-know-how damit preisgegeben werden müsste und auch der Schutz intellektuellen Eigentums dagegen stünde.
Grundsätzlich wäre eine Rückwärtsverfolgung und ein Re-engineering einer ECU möglich und denkbar. Conti würde so etwas aber grundsätzlich ablehnen. Die Frage, ob Conti einen vorgelegten Quellcode lesen könne, wird bejaht, aber auf einen unbezifferten aber sehr großen Zeitbedarf mit entsprechend hohen Kosten verwiesen.

Conti erklärt, dass es für Dieselmotore keine Standard-ECU oder S/W gebe. In jedem Fall würde die S/W und die Hardware-Schnittstellen auf individuelle Kundenanforderung zugeschnitten. Dem OEM unbekannte ungenutzte S/W-Bereiche gebe es nicht. Selbst bei genormten Steckverbindungen würden ggf. überzählige Pins mechanisch unbelegt gelassen. Mit jedem verkauften Produkt gebe es eine exakte technische Beschreibung. Denkbar wären allenfalls auskommentierte oder zu Null gesetzte S/W-Routinen. Standard-S/W gebe es nur für Ottomotore im asiatischen Markt. Beim Diesel habe jeder Kunde ein individuelles S/W-Paket.

Bei der Erläuterung des Herstellprozesses wird dargestellt, dass Conti die ECU mit allen OEM-Anteilen (Objectcodes, Sonder-S/W, Kalibration) nach Abschluss der Entwicklung zusammenfügt und als fertiges Bauteil der Produktion zuliefert. Die Frage, ob Conti demnach die Abschalteinrichtung bei 1,6 l EA 189 verbaut habe, wird von Conti bejaht, aber ohne Wissen und Verantwortung dafür zu haben.

Herr [redacted] dankt Conti für das Gespräch und die nützlichen Informationen.

[redacted]

(30)

Delphi

10.02.2016

LA27 17357 3/2

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas mit Delphi am 10.02.2016 in Berlin von 16:00 Uhr bis 17:15 Uhr

Teilnehmer:

Herr [redacted] ([redacted] Delphi Powertrain Systems)
Herr [redacted] (Unternehmenskommunikation)
Herr [redacted] (Rechtsbereich)
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Untersuchungskommission und auf Nachfrage ihren Auftrag sowie den rechtlichen Rahmen vor. Er bittet Delphi darzustellen, welche Produkte sie herstellen und welche Verantwortung sie tragen in der Arbeitsteilung mit dem OEM, allgemein und auch hinsichtlich des konkreten VW Falles.

Herr [redacted] erklärt, dass Delphi in seinem Bereich als Automobilzulieferer ECU, Hochdruckpumpen und Injektoren herstellt. Kunden sind beispielsweise Daimler, VW, PSA und Renault. Der Powertrainbereich beschäftige insgesamt 20.000 Personen, der Entwicklungsbereich Einspritzsysteme ca. 2.000.

Im Falle VW EA 189 hat Delphi für den 1,2 l ECU, Pumpe und Injektoren geliefert. Heute liefere Delphi für VW diese Komponenten ebenfalls für den 1,4 l, 1,6 l und den 2,0 l Diesel.

Auf die Frage, wie und von wem die ECU programmiert würdem, stellt Delphi dar, dass H/W-Anforderungen vom OEM kämen, die „Verdrahtung" dann von Delphi erfolge. Die „Intelligenz" komme unterschiedlich vom OEM fertig als Objectcode oder vom OEM als S/W-Spezifikation. Hier gebe es unterschiedliche Modelle, beispielsweise gebe es auch Turnkeyprojekte in Asien. Die europäische und insbesondere die deutsche AI will in der Regel aber eigene Vorstellungen verwirklichen in der S/W, die den „Charakter" des Fahrzeugs ausmachen.

Heute arbeitet VW vielfach mit Objektcodes. Im Falle des EA 189 war VW noch nicht soweit und man habe stattdessen mit S/W-Spezifikationen gearbeitet, die VW erstellt und Delphi umgesetzt habe. Die Kalibration habe dann wiederum VW vorgenommen. Dennoch, erklärt Delphi auf Nach-

frage, wusste man nicht von der unzulässigen Abschalteinrichtung. Entsprechende Weg-Zeit-Glieder wurden zwar in die S/W eingebracht, aber die Kennfelder wurden jeweils erst danach durch VW bedatet und konnten erst dann ihre Wirkung als Abschalteinrichtung entfalten. Auch beim jetzigen Entfernen der Abschalteinrichtung musste die S/W nicht geändert werden. Die Anpassung der Bedatung reiche aus. Zudem gebe es immer mehrere Kennfelder, beispielsweise zum Zwecke der Regeneration.

Auf die Frage, ob es eine Prüfstanderkennung gebe, wird geantwortet, dass diese Funktionalität in ECU nicht gebe und insofern keine gesonderten Kennfelder angesteuert würden. Allerdings übernehmen diese Funktionalität die Fahrzeugsteuergeräte, um beisielsweise ein Fahrzeug auf der Einachsrolle zu plausibilisieren, wenn sich nur zwei statt vier Räder drehen. Fahrzeugsteuergeräte (Powertrain) würden ebenfalls von Delphi angeboten.

Gefragt nach der Möglichkeit Defeat Devices über eine Sourcecodeoffenlegung zu entdecken, wird eingeschätzt, dass dies schwierig und aufwendig sei.

Herr [redacted] dankt Delphi für das Gespräch und die nützlichen Informationen.

[redacted]

ZA27/7357.3/2

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas mit Renault am 11.02.2016 in Berlin von 09:30 Uhr bis 10:45 Uhr

Teilnehmer:

Herr [redacted] ([redacted] Product Engineering Renault)
Herr [redacted] ([redacted] Powertrain)
Herr [redacted] ([redacted] Kommunikation Renault Deutschland)
Herr [redacted] ([redacted] Recht Renault Deutschland)
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Er fragt, welche Maßnahmen die französische Regierung ergreifen wolle und er Erklärungen für die hohen NOx-Messwerte brauche, die die KBA-Felduntersuchung ergeben habe.

Renault erklärt, dass man transparent, konstruktiv und möglichst effizient die UK unterstützen will.

Herr [redacted] stellt die Messergebnisse der Renault Kadjar und den Standpunkt dar, dass das frühe außentemperaturbedingte Herausnehmen der AGR so dicht an der 20°C-Grenze verbunden mit der außerordentlichen Größe der gemessenen NOx-Ausstöße einen deutlichen Verdacht für eine unzulässige Abschalteinrichtung nahe lege.

Es wird festgestellt, dass der ebenfalls mit vergleichbaren Ergebnissen vom KBA gemessene Dacia Sandero in der Bewertung genau wie die Renaults gesehen werden kann, da die verbaute Technik und die Emissionstrategien dieselben seien.

Vorweg erklärt Renault, dass alle seine Fahrzeuge gesetzeskonform seien und keinerlei unzulässige Abschalteinrichtungen enthalten. Anhand der Präsentation erläutert Renault im Folgenden die technischen Gründe:

Grundphilosophie von Renault sei es [redacted] der im NEFZ notwendigen NOx-Reduzierung über die AGR zu erreichen. Die AGR-Rate betrage hier [redacted].

Als Hauptgründe für die hohen vom KBA gemessenen Werte seien die gegenüber der Typ 1-Prüfung höhere Fahrzeuggesamtmasse und die niedrigen Außentemperaturen. Beide Effekte zwingen Renault zur Absenkung der AGR-Raten um den Motor zu schützen bzw. die Dauerhaltbarkeit sicher zu stellen.

[redacted]

Renault ist mit den Ergebnissen der Abgasprüfungen unzufrieden. Die schlechten Ergebnisse seien Renault im vergangenen Juli erstmals bekannt geworden im Rahmen der RDE-Monitoringvorbereitungen. Man möchte die Wirksamkeit der AGR auf weitere Außentemperaturbereiche ausdehnen. Entsprechende Pläne sollen der französischen Regierung Ende März 2016 erstmals vorgestellt werden.

Priorität der Verbesserung habe die aktuelle Produktion der Euro 6b Fahrzeuge ab Juli 2016 in einem ersten Schritt. Ein weiterer Schritt für weitere Verbesserungen werde zum kommenden Jahreswechsel folgen. Auch für bestehende Fahrzeuge werden Feldaktionen vorbereitet. Deren Terminierung stehe aber noch nicht fest. Diese werde Ende März 2016 zunächst der französischen Regierung mitgeteilt.

Herr [redacted] stellt fest, dass es Hersteller gäbe, die die gesetzlichen Emissionsanforderungen vollumfänglich erfüllten und andere, die Abschalteinrichtungen nutzen. Renault nütze Abschalteinrichtungen und erfülle die Norm nur, indem die Ausnahme Motorschutz sehr weitgehend genutzt würde und fragt nach, ob diese Maßnahmen freiwillig sein werden und ob die Kunden sie ablehnen könnten bzw. ob die Aktion kostenlos angeboten würde. Renault antwortet, dass dies freiwillige Serviceaktionen von Renault würden, sie selbstverständlich für den Kunden kostenlos sind.

Renault stellt die Verbesserungen dar, die zur Vorbereitung von Euro 6d geplant sind [redacted]

Im Folgenden erörtert Renault, die aktuelle Rückrufaktion für den [redacted]

Für den 1,5 l wird für die 90 PS-Variante eine [redacted] verwandt, für die 110 PS-Variante eine Continental. Der 1,6 l hat wiederum ein [redacted] Es handelt sich jeweils um Renaultspezifische S/W inkl. Kalibration, lediglich die Basis-S/W werde von den Zulieferern [redacted] genutzt.

[redacted]

Ein zusätzlicher Fehler war, dass die Renault-Serviceabteilung aufgrund dessen, dass die Fahrzeuge bei Auslieferung emissionseitig noch funktionierten und der Fehler ja erst später auftrat, nicht sofort eine Feldaktion ausgelöst hat. Renault entschuldigt sich für die Fehler, versichert aber nunmehr alle Abhilfemaßnahmen auf den Weg gebracht zu haben. In Deutschland seien [redacted] Capture und [redacted] Kadjar betroffen.

Als Abschlusstatement gibt Renault an, dass sie zwar Fehler gemacht haben, die sie auch korrigieren wollen, aber keinerlei Betrug und keinerlei Non-Compliance der Fahrzeuge vorliege.

Herr [redacted] dankt für die offene Darstellung und erläutert das weitere Vorgehen der UK: Die UK wird einen Bericht erstellen, in der auch die vom KBA erhobenen Fahrzeugmesswerte herstellerbezogen veröffentlicht und dem deutschen Bundestag übergeben würden. Auch der Motor-

SAK

schutz bei Abschalteinrichtungen werde dargestellt. Darüber hinaus würden Hinweise auf die Verbesserung des TGV in nationaler, europäischer und internationaler Hinsicht gegeben. Hinzu komme auch der Meinungsaustausch mit den USA.

Herr [redacted] dankt allen Teilnehmern und schließt die Sitzung.

[redacted]

Jaguar
Land Rover

(33)

15.02.2016

ZA27/7357.3/2

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas mit Jaguar Land Rover am 15.02.2016 in Berlin von 13:00 Uhr bis 14:35 Uhr

Teilnehmer:

Herr [redacted] (Calibration)
Herr [redacted] (Certification)
Herr [redacted]
Herr [redacted] Deutschland)
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Frau [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Er erläutert das geplante Vorgehen der UK: Die UK wird einen Bericht erstellen, in der auch die vom KBA erhobenen Fahrzeugmesswerte herstellerbezogen veröffentlicht und dem deutschen Bundestag übergeben würden. Zudem würden auch die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten informiert. Auch der Motorschutz bei Abschalteinrichtungen werde dargestellt. Darüber hinaus würden Hinweise auf die Verbesserung des TGV in nationaler, europäischer und internationaler Hinsicht gegeben.

Herr [redacted] stellt die Messergebnisse und Kenntnisse des KBA dar:

Range Rover 3.0 l Euro 5

Das Fahrzeug erfüllte den NOx-Grenzwert im NEFZ kalt. Beim NEFZ warm und 10 °C Test liegen die NOx-Werte lediglich geringfügig über dem NOx-Grenzwert. Jedoch zeigt der Range Rover stark überhöhte Straßenwerte oberhalb des 11fachen des Grenzwertes.

Aus den Erklärungen des Herstellers wird klar, dass die AGR-Rate mit sinkender Einlasstemperatur und lastabhängig reduziert wird. Da schon bei geringen Beschleunigungen durch das hohe Fahrzeuggewicht hohe Lasten abgefordert werden, wird die AGR-Rate frühzeitig zurückgenommen. Der Hersteller begründet die Emissionsstrategie und Auslegung des Bauteilschutzes anhand von Kurvendarstellungen und Beispielen von Bauteilausfällen aus dem Feld.

Das Fahrzeug wurde jahreszeitenbedingt bei sehr niedrigen Außentemperaturen gemessen (2 - 5 °C), daher sind die vergleichsweise sehr hohen NOx-Werte (bis zum 14fachen) durch die temperaturabhängige AGR-Raten-Reduzierung zu erklären.

Diese temperaturabhängige Emissionsminderungsstrategie erfüllt die Definition einer Abschalteinrichtung. Hinsichtlich der weiten Auslegung des Temperaturbereiches für den Bauteilschutz, und damit der Zulässigkeit, bestehen Zweifel.

Die Ergebnisse der Messungen werden der zuständigen Typgenehmigungsbehörde übergeben.

Range Rover Evoque 2.0 l Euro 6

Das untersuchte Fahrzeug hält den NOx-Grenzwert der gesetzlichen Typ 1-Prüfung (NEFZ kalt) und mit warmem Fahrzeug (NEFZ warm) ein. Die Durchführung desselben NEFZ warm Tests bei 10 °C Umgebungstemperatur zeigt mit 18.62 mg/km NOx einen extrem niedrigen Wert. Die NOx-Werte der Straßenmessungen NEFZ back, +10% und -10% liegen allesamt ebenfalls im unauffälligen Bereich unterhalb des 2,1fachen NOx-Grenzwertes. Lediglich die NEFZ-Straßenmessung zeigt mit dem 6,4fachen des Grenzwertes einen hohen Wert. Die Analyse ergab mit Vergleich der modalen CO und CO2 Werte als Erklärung des Ausreißers eine eingeleitete Regenerierung des DPF. Die RDE Prüfung zeigt mit einem 3,2fachen Grenzwert ein gutes Ergebnis.

Insgesamt kann für das Fahrzeug kein Verdacht auf das Vorhandensein einer Abschalteinrichtung hergeleitet werden.

Jaguar XE 2.0 l Euro 6

Das Fahrzeug erfüllte den NOx-Grenzwert im NEFZ kalt. Beim NEFZ warm und 10 °C Test liegen die NOx-Werte lediglich geringfügig über dem NOx-Grenzwert. Jedoch zeigt der Jaguar XE stark überhöhte Straßenwerte oberhalb des 9fachen des Grenzwertes.

Aus den Erklärungen des Herstellers wird klar, dass die AGR-Rate mit sinkender Einlasstemperatur und lastabhängig reduziert wird. Da schon bei geringen Beschleunigungen durch das hohe Fahrzeuggewicht hohe Lasten abgefordert werden, wird die AGR-Rate frühzeitig zurückgenommen. Der Hersteller begründet die Emissionsstrategie und Auslegung des Bauteilschutzes anhand von Kurvendarstellungen und Beispielen von Bauteilausfällen aus dem Feld.

Das Fahrzeug wurde jahreszeitenbedingt bei sehr niedrigen Außentemperaturen gemessen (ca. 4 °C), daher sind die vergleichsweise sehr hohen NOx-Werte (bis zum 12fachen) durch die temperaturabhängige AGR-Raten-Reduzierung und eine Rücknahme der Harnstoffeindosierung zu erklären.

Diese temperaturabhängige Emissionsminderungsstrategie erfüllt die Definition einer Abschalteinrichtung. Hinsichtlich der weiten Auslegung des Temperaturbereiches für den Bauteilschutz, und damit der Zulässigkeit, bestehen Zweifel.

Die Ergebnisse der Messungen sollen der zuständigen Typgenehmigungsbehörde VCA übergeben werden.

Zunächst wird über die engen Außentemperaturgrenzen gesprochen, in denen die AGR vollumfänglich eingesetzt wird. [redacted] bitte [redacted]

[redacted]

Diese drei temperaturbedingten Effekte veranlassten JLR zu der restriktiven AGR-Begrenzung und die gezeigte Kurve.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Herr [redacted] dankt allen Teilnehmern und schließt die Sitzung.

[redacted]

KBA – Unterlagen zur Vorbereitung der Sitzung am 15.2.16
(Anlagen 1–6)

Anl 1 363

Verteiler: Teilnehmer Az:	**Ergebnisprotokoll zur Besprechung** KBA Ausrichtung: Herr [redacted] Tel. [redacted] Moderation: Herr [redacted] Tel. [redacted] Protokollführung: Herr [redacted] Tel. [redacted]

[redacted] **10.02.2016**

Thema: **Abgasüberprüfung**

Anlagen:

Teilnehmer

Name	Dienststelle/Org.-Einheit	Name	Dienststelle/Org.-Einheit
Herr [redacted]	JLR	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	JLR	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	JLR	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	JLR	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	VCA	Herr [redacted]	KBA
		Herr [redacted]	KBA

Ergebnis	Erledigung wer, wann
1. Begrüßung durch Herrn [redacted] und Herrn [redacted] - Nach einer kurzen Einführung in das Thema, wurden sowohl die Tests, Testprozeduren, als auch die Testparameter erläutert, die vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Auftrag gegeben wurden. Hierbei wurde auch auf die Versuchsergebnisse (Rollenprüfstand und PEMS), die vorab, Jaguar Land Rover (JLR) zur Verfügung gestellt wurden, eingegangen. Die Höhe der auffälligen Ergebnisse der KBA-Prüfung ist für JLR überraschend, da das Unternehmen selbst keine Hinweise auf Probleme mit diesem Fahrzeugtyp hat.	KBA
2. Präsentation der Abgasstrategie des Fahrzeuges Land Rover Range Rover durch den Hersteller JLR: - Zu Beginn der Präsentation erklärt JLR, dass weder ein „Defeat-Device" noch eine Zykluserkennung verbaut ist. - [redacted]	JLR

Ergebnisprotokoll	Blatt: 2
Ergebnis	Erledigung wer, wann

[redacted]

Das KBA fragt, ob JLR Felddaten als Nachweis hat und diese dem KBA zur Verfügung stellen kann.
JLR geht nach der Erklärung des „alten" Fahrzeuges auf die neuen Fahrzeuge ein [redacted]

3. Zusammenfassung:
   - Das KBA sieht den engen Korridor, in dem die AGR vollumfänglich funktioniert (zwischen [redacted]°C), als sehr bedenklich an, da man schnell der Meinung sein könnte, dass hier in Richtung NEFZ optimiert wurde. Aus diesem Grund bittet das KBA um weitere Informationen bzw. Daten aus dem Feld. Es ist die Frage zu klären, ob es sich um Motorschutz oder Komponentenschonung handelt.
   - JLR wird gebeten, weitere Details, wie physikalische Daten, zum Bauteilschutz dem KBA zur Verfügung zu stellen.
   - Es wird auch nach Daten zu den aktuellen Abgaskonzepten gefragt.

Der Besprechung wohnte auch Herr [redacted] (VCA) bei. Die Erkenntnisse des KBA sollen im Weiteren zur Nachverfolgung dem VCA zur Verfügung gestellt werden.

[redacted]

Hinweisblatt

Anlage B 50 – Lfd. Nr. 33 – Blatt 365-369

Unterlage gemäß Anlage B 50 vollständig als Betriebs- und Geschäftsgeheimnis gekennzeichnet

-310

Anl 3

[redacted]

Von: [redacted]@jaguarlandrover.com
Gesendet: Freitag, 8. Januar 2016 12:17
An: [redacted]@kba.de
Cc: [redacted]@vca.gov.uk; [redacted]@jaguarlandrover.com
Betreff: Jaguar Land Rover - KBA Meeting - Notes
Anlagen: KBA Presentation 6th Jan 16 for sending to KBA.pdf

Dear Mr [redacted]

Thank you for taking the time to meet with us and for the very open and honest discussions held. It is also appreciated that our Type Approval Agency (VCA) attended to listen in on our discussions and understand better the KBA's reasons for wanting a meeting with JLR. As promised during the meeting, the following text is supplied to support KBA in the representation of the results concerning the 2014 Model Year EU5 Emissions specification TDV6 Diesel 3.0L vehicle.

Laboratory testing completed by KBA to the EU5 NEDC test cycle confirms that the Range Rover tested continues to be compliant as certified by VCA. Testing conducted by KBA on the test track in temperatures around 3 Degrees C provided higher than normal NOx results, the reason for us discussing the outcome with you.

Given the notification from KBA was received in the final working week of 2015 and the desire to promptly meet to review the findings, there were only 3 working days for JLR to review the results and consider how to respond.

Attached is the primary material used during our review on 6 January 2016 where a detailed explanation of the EGR strategy employed on the EU5 specification Range Rover 2014MY TDV6 3.0L diesel vehicle was provided. The discussions also incorporated factors which will influence the results provided by KBA from track based NEDC cycle style driving.

Jaguar Land Rover accept that the results obtained from the track based testing proved higher than those from the lab based test, though the absolute values obtained were significantly influenced by the very cold 3°C ambient temperature that the vehicle was tested in.

With the very limited time and Christmas and New Year holiday period, Jaguar Land Rover is presently completing a test to replicate that done by KBA to confirm the accuracy of the KBA results. This test will be completed in the next 2 weeks and the results shared with KBA.

From our discussions, it was obvious that the on-track emissions were higher than the test bed for all the vehicles tested by KBA as part of the post VW issue activity. The degree of difference being the trigger for seeking to review with the manufacturer. It was noted that a difference of 3 or more from the NEDC lab test was the trigger. It was also noted that the track results obtained from the different manufacturers would have been strongly influenced by the ambient temperature on the day of test, making like-for-like comparisons difficult and somewhat misleading.

The operating environment experienced in the Range Rover V6 Diesel was explained to provide a better understanding about the impact that ambient inlet system air temperature has on the EGR system.

Further, the environmental operating conditions that the EGR installation in the Range Rover TDV6 3.0L EU5 vehicle operates has led to a need to moderate the EGR operation to prevent serious hardware failures and system operating issues such as freezing inside the inlet manifold and gumming throughout the intake and EGR system. The protection against these conditions sits within the recognised accepted criteria of the regulations.

The EGR ramp down profile was discussed in some detail and the inlet system air temperature at which ramp down starts was queried [redacted]. The operating principles and technical reasons for this ramp down profile were explained and relate to the requirement to protect against failures. The real world experiences of actual system issues is to be the subject of a further review supported with evidence relating to the technical issues concerned. JLR has committed to provide this no later than end January 2016.

We were pleased to be able to explain how our latest EU6 specification EGR and after treatment strategy has evolved to encompass a wider operating window for the EGR in terms of temperature, altitude and speed-load performance. The wider EGR operating window, enabled by the introduction of a new generation of V6 Diesel Engines, developed over the past 5 years, sees a step change in NOx emissions management. Coupled with the use of SCR (urea based) after treatment, for our initial EU6 compliant vehicles, this delivers considerable step change in urban performance and significant benefits to the total performance.

[redacted]

KBA I am sure appreciate this voluntary commitment as will our customers and VCA alike.

Regards

[redacted]

[redacted] - Automotive Safety,
Regulations, Compliance & Homologation
Jaguar Land Rover

JLR Quality, Gaydon, 53G/24/3

T:

+44 (0)
7801 [redacted]

M:

+44 (0)
7801 [redacted]

Mobex: [redacted]
[redacted]

Jaguar Land Rover Limited, Abbey Road, Whitley, Coventry. CV3 4LF. UK

JLR DIESEL CALIBRATION KBA REVIEW

[redacted]

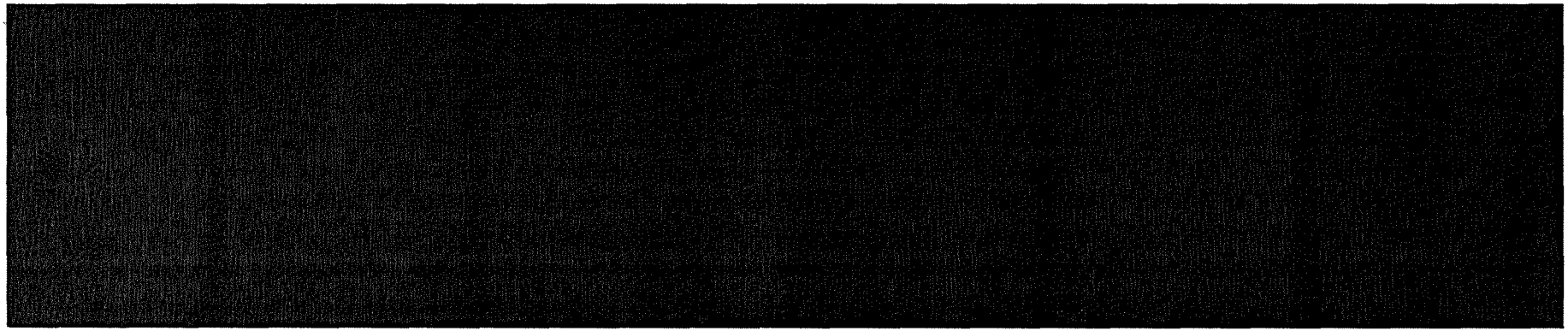
KBA, Flensburg
6th January 2016

Vertraulich - Nicht zur Veröffentlichung bestimmt

Entire Pack Confidential ©2016

Introduction

- Our vehicles and engines comply with all global emissions regulations and standards.
- Jaguar Land Rover (JLR) does not use any emissions defeat devices or software
- There is only one calibration mode for all driving conditions
- The calibration is optimised to recognise operating boundary conditions (ambient temp, altitude, coolant temp) in order to protect hardware and to maintain the best balance of customer attributes



Vertraulich - Nicht zur Veröffentlichung bestimmt

Confidential ©2016

KBA Initial Results Sheet Review

Jaguar Land Rover Range Rover 3.0 EU5	Beschreibung (Description)	Temp	Feuchte (Humidity)	Prüfstand (Test Bed)						PEMS		
Schadstoffkomponente (Pollutant Component)	KBA-Test	°C	%	CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO
	Einheit (unit)			g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km
Mess A	NEFZ kalt (cold NEDC)			198.030	165.620	377.330	30.850	0.330	2.46E+09	215.11	182.47	349.5
Mess B	NEFZ warm Validierung			178.140	222.88	0.000	3.46	0.7	4.61E+08	191.9	252.2	0
Mess BS	NEFZ Straße warm	3.1	84.5							229.100	360.100	82.000
Mess C	NEFZ back*	2.5	86.4							232.200	269.600	77.700
Mess D	NEFZ +10%	2	87.7							240.500	296.700	424.800
Mess E	NEFZ -10%	2.4	87.7							240.500	351.600	404.300
Mess RDE-A	RDE Fahrt **	5.6	75.3							222.500	2278.600	558.000
Mess B 10°C	NEFZ kalte Umgebung (NEDC cold surroundings)	15		243.360	301.160	316.810						
NEDC Legal Limits		20°C - 30°C			180	500	50	4.5	6.00E+11			

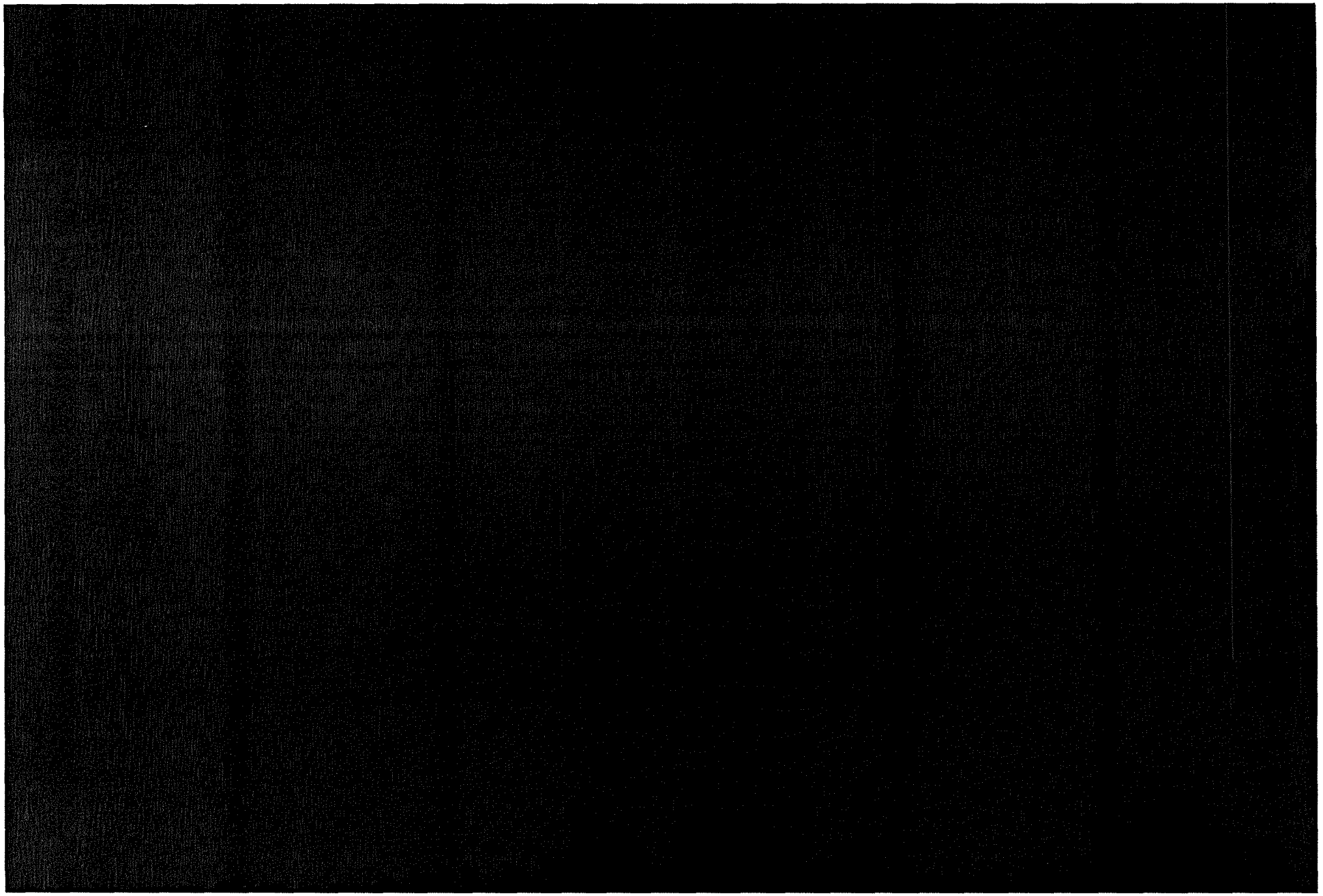
Higher NOx :-
- Higher loads indicated by higher C02
- EGR reduced at lower ambient temperatures

NOx high in JLR experience
- JLR commissioned testing revealed lower levels but real-world driving not NEDC cycle based testing

Reasons for increased NOx:-
- Real vehicle weight (c. 2800kg v 2270kg) + PEMS
- Ambient temperature – reduced EGR at cold temperatures

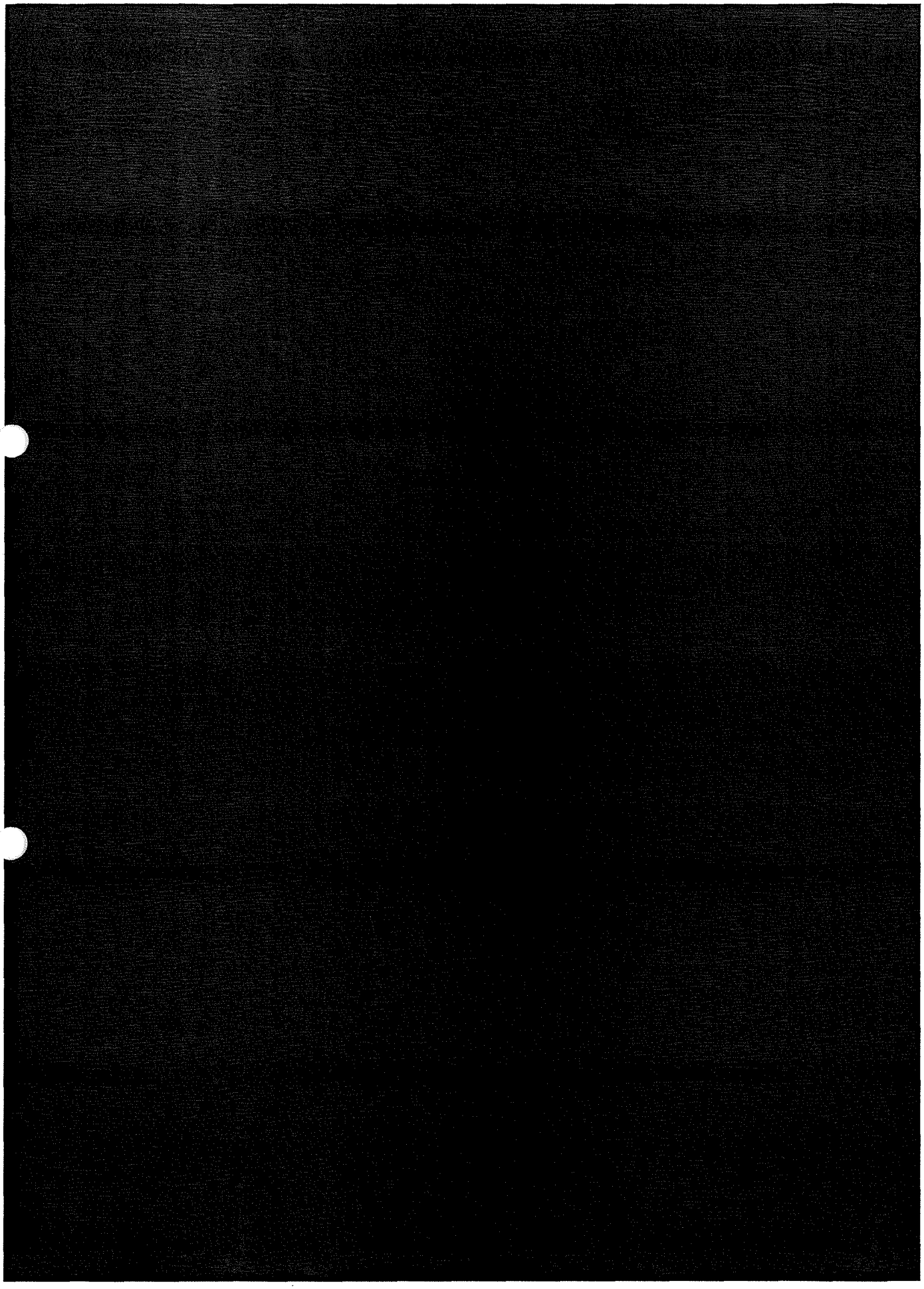
Vertraulich - Nicht zur Veröffentlichung bestimmt

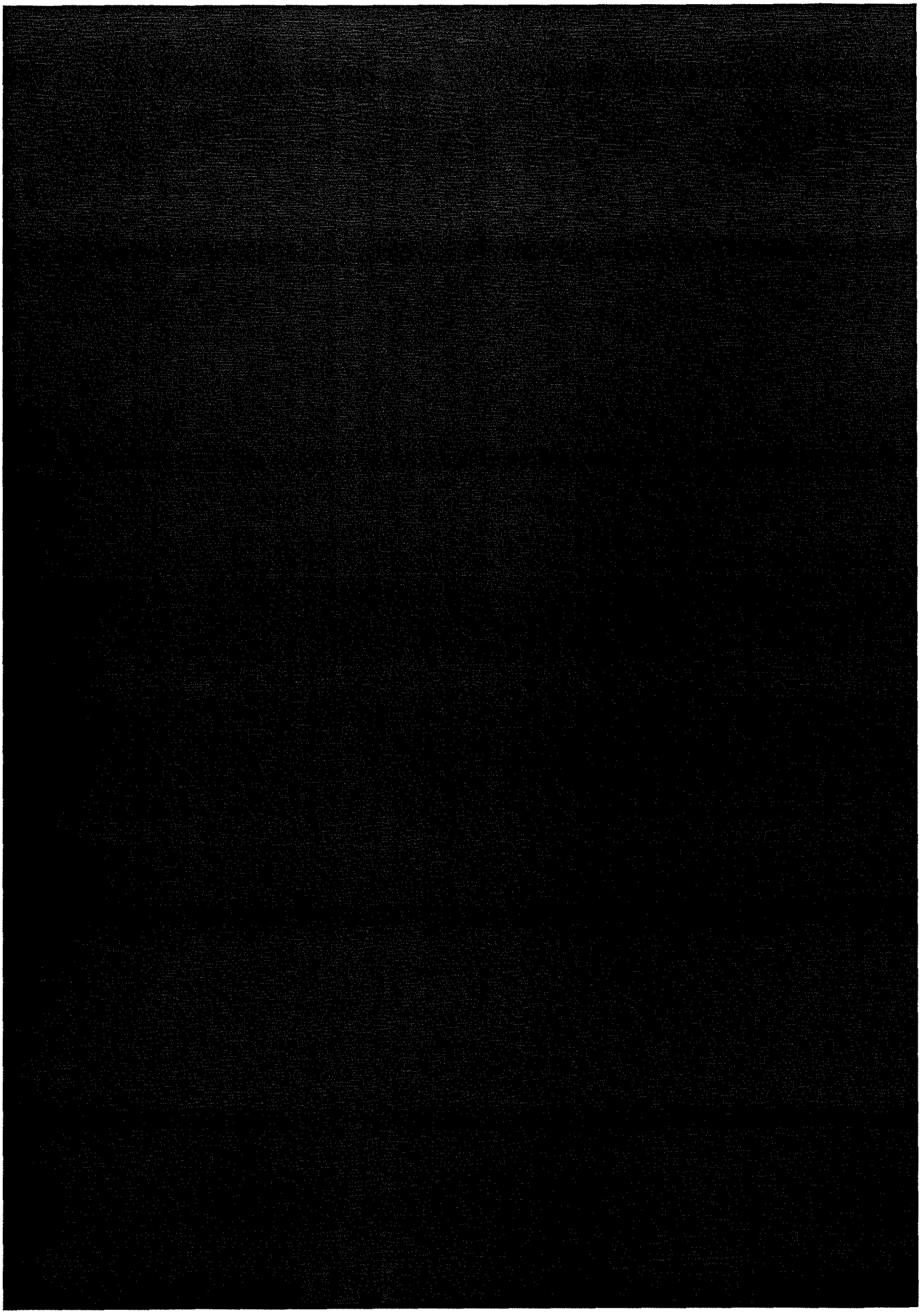
Confidential ©2016

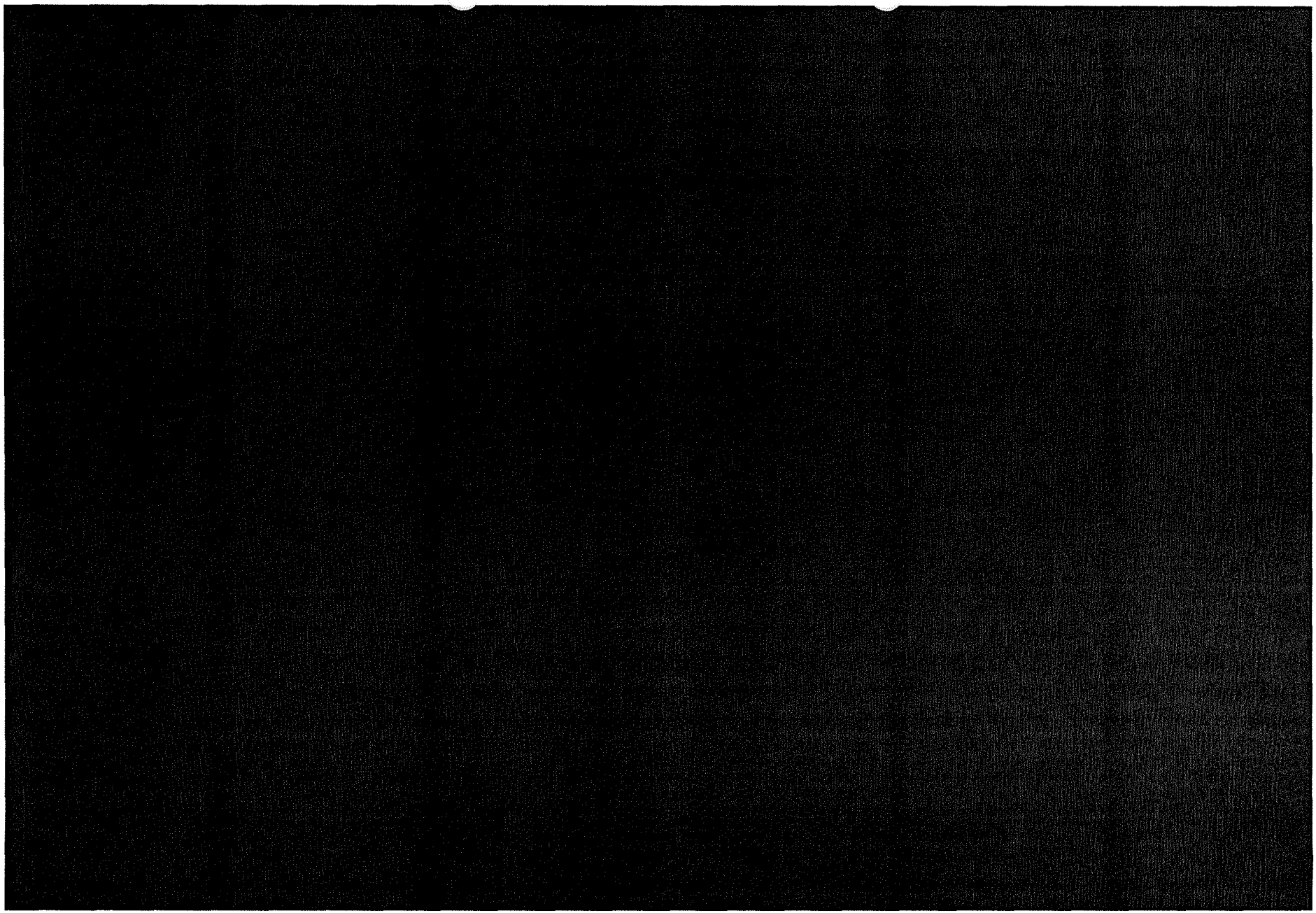


Vertraulich - Nicht zur Veröffentlichung bestimmt

Confidential ©2016

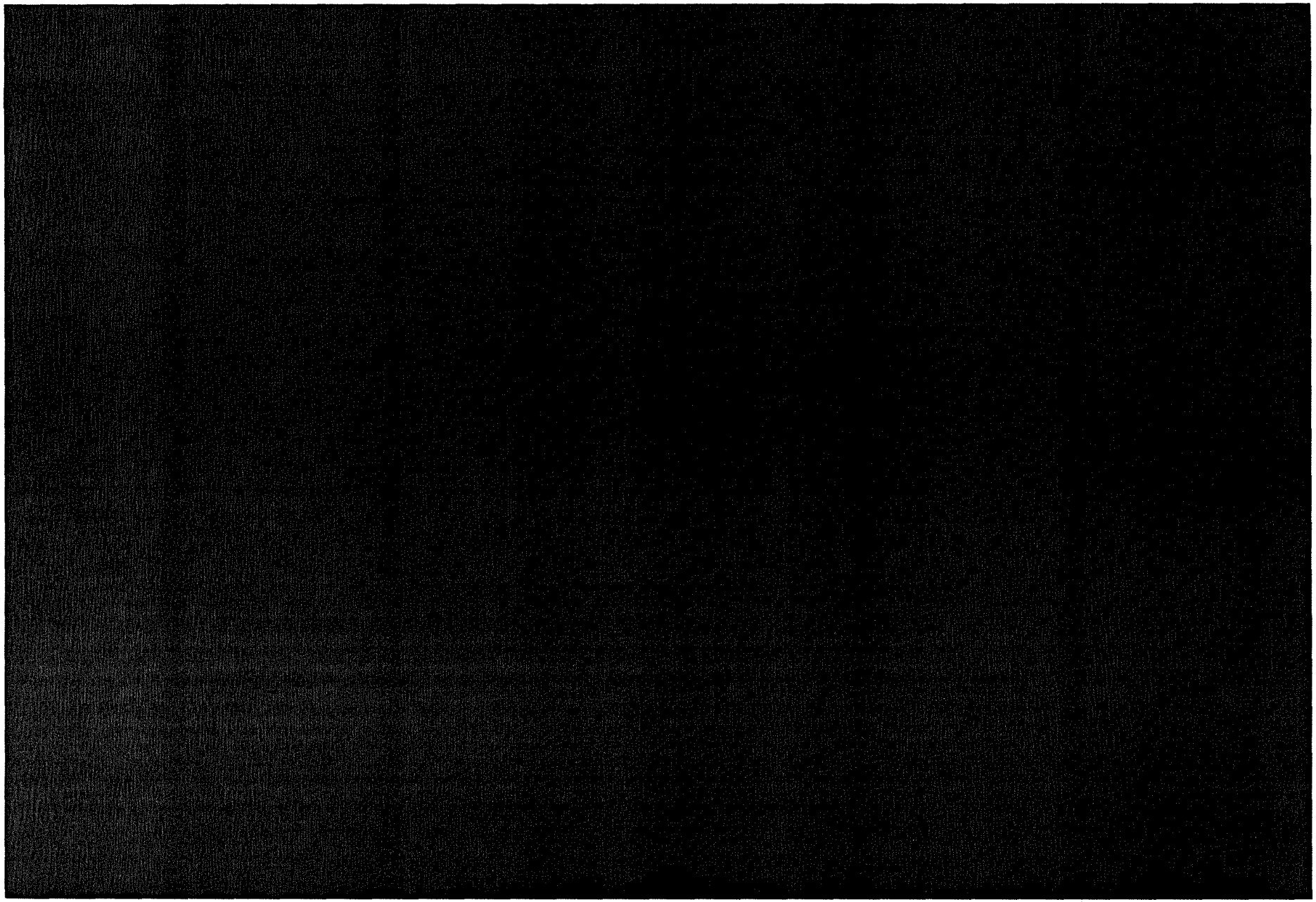






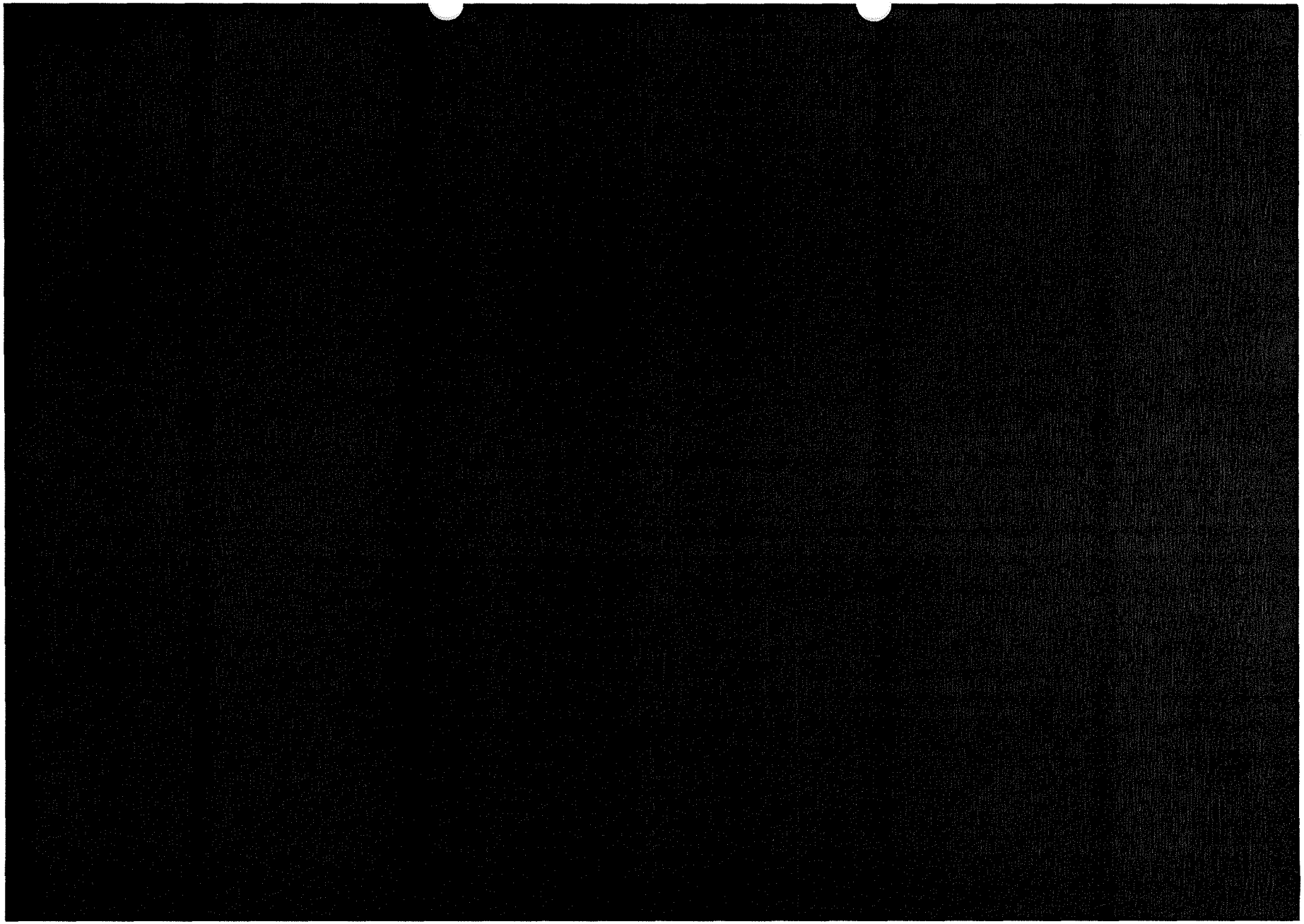
Vertraulich - Nicht zur Veröffentlichung bestimmt

Confidential ©2016



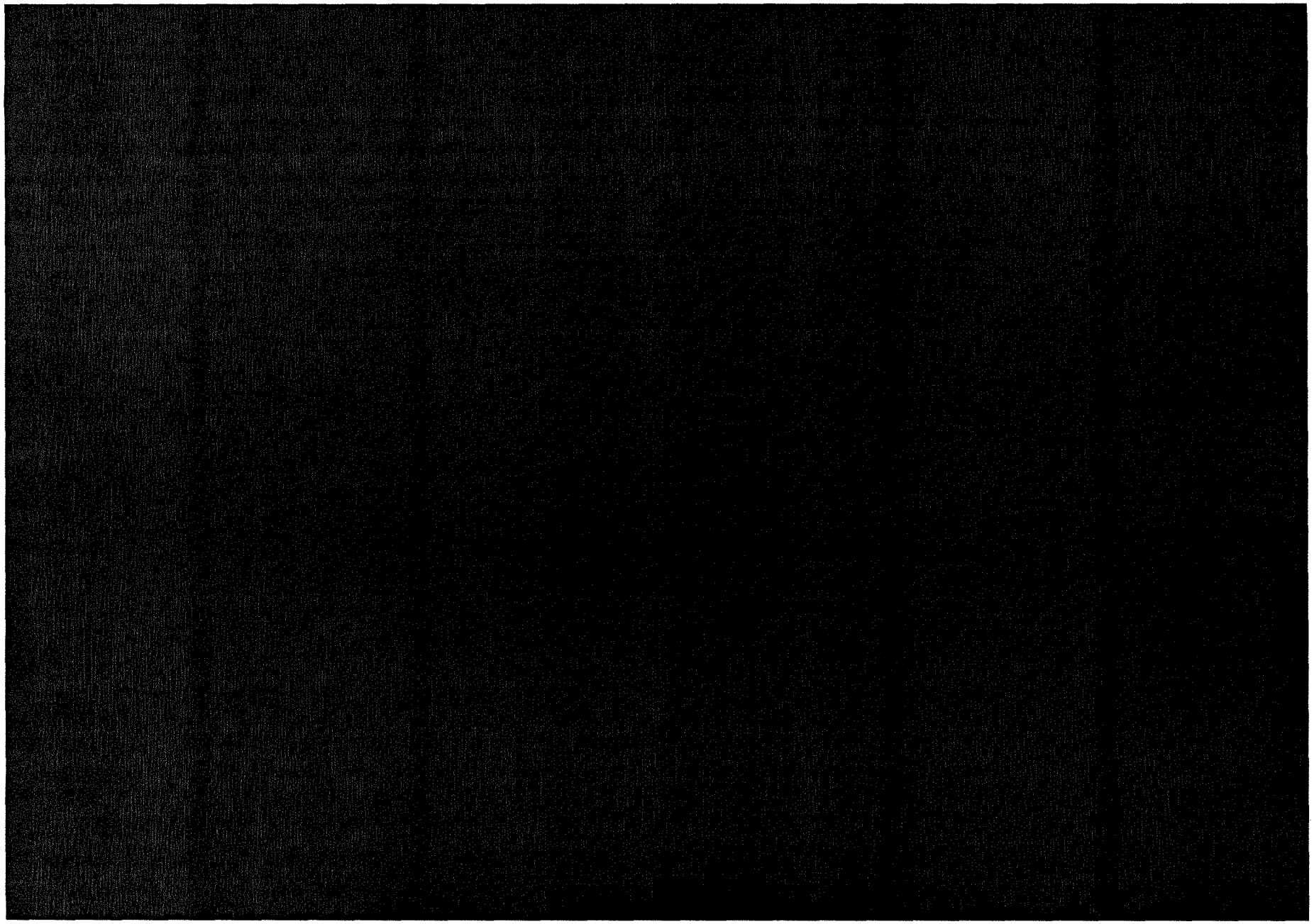
Vertraulich - Nicht zur Veröffentlichung bestimmt

Confidential ©2016



Vertraulich - Nicht zur Veröffentlichung bestimmt

Confidential ©2016



Vertraulich - Nicht zur Veröffentlichung bestimmt

Confidential ©2016

Anl 5

[redacted]

Von: [redacted]@kba.de
Gesendet: Freitag, 18. Dezember 2015 13:14
An: [redacted]@jaguarlandrover.com
Betreff: Messung bzgl. Abgaseigenschaften
Anlagen: Range_Rover.xlsx

Sehr geehrter Herr [redacted],

das Kraftfahrt-Bundesamt hat im Rahmen einer Kampagne zur Messung der Abgaseigenschaften speziell in Bezug auf Nox-Wert auch Fahrzeuge ihres Hauses gemessen.

Wir haben einen Range Rover Diesel 3.0 gemessen und sehr auffällige Resultate erhalten. Ich bitte Sie daher einen zeitnahen Termin für ein Gespräch im KBA einzurichten und entsprechende Motoren-Experten ihres Hauses mitzubringen. Bitte erläutern Sie in diesem Gespräch das Verhalten des Fahrzeugs hinsichtlich seiner Abgasemissionen auf dem Rollenprüfstand als auch auf der Straße bei Messungen mit PEMS-Anlagen.

Die Messergebnisse befinden sich im Anhang.

Wir sind mit der britischen Behörde im Kontakt.

Ein Termin in der nächsten Woche Mo – Mi wäre ideal und von meiner Seite sehr wünschenswert!

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Kraftfahrt-Bundesamt
Abteilung Fahrzeugtechnik

Telefon: 0461 316-[redacted]
Telefax: 0461 314-[redacted]

mailto[redacted]@kba.de
Internet: www.kba.de

e11*2007/46*0649*05/e11*715/2007*195/2013J*7556*03 LG/Range Rover/FIN: SALGA2KF3EA168993 TVV: S5KY2F/D5Z1

Jaguar Land Rover Range Rover 3.0 EU 5	Beschreibung	Temp	Feuchte	Prüfstand						PEMS		
Schadstoffkomponente	KBA-Test	°C	%	CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO
	Einheit			g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km
Mess A	NEFZ kalt			198,030	165,620	377,330	30,850	0,330	2,46E+09	215,11	182,47	349,5
Mess B	NEFZ warm Validierung			178,140	222,880	0,000	3,46	0,7	4,61E+08	191,9	252,2	0
Mess BS	NEFZ Straße warm	3,1	84,5							229,100	[illegible]	82,000
Mess C	NEFZ back*	2,5	86,4							232,200	[illegible]	77,700
Mess D	NEFZ +10%	2	87,7							240,500	[illegible]	424,600
Mess E	NEFZ -10%	2,4	87,7							240,500	[illegible]	404,300
Mess RDE-A	RDE Fahrt **	5,6	75,3							222,500	[illegible]	558,000
Mess B 10°C	NEFZ kalte Umgebung	15		243,360	301,160	316,810						

e11*2007/46*2150*00/e11*715/2007*136/2014W*8342*00 JA/Jaguar XE/FIN: SAJAB4BN2GA903948 TVV: C/504

Jaguar Land Rover Jaguar XE	Beschreibung	Temp	Feuchte	Prüfstand						PEMS		
Schadstoffkomponente	KBA-Test	°C	%	CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO
	Einheit			g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km
Mess B 10°C	NEFZ kalte Umgebung	10		126,530	108,960	0,453	0,000	0,209	2,22E+08			

ZA27/7357.3/2

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas mit Jaguar Land Rover am 15.02.2016 in Berlin von 13:00 Uhr bis 14:35 Uhr

Teilnehmer:

Herr [redacted] (Calibration)
Herr [redacted] (Certification)
Herr [redacted]
Herr [redacted] Deutschland)
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Frau [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Er erläutert das geplante Vorgehen der UK: Die UK wird einen Bericht erstellen, in der auch die vom KBA erhobenen Fahrzeugmesswerte herstellerbezogen veröffentlicht und dem deutschen Bundestag übergeben würden. Zudem würden auch die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten informiert. Auch der Motorschutz bei Abschalteinrichtungen werde dargestellt. Darüber hinaus würden Hinweise auf die Verbesserung des TGV in nationaler, europäischer und internationaler Hinsicht gegeben.

Herr [redacted] stellt die Messergebnisse und Kenntnisse des KBA dar:

Range Rover 3.0 l Euro 5

Das Fahrzeug erfüllte den NOx-Grenzwert im NEFZ kalt. Beim NEFZ warm und 10 °C Test liegen die NOx-Werte lediglich geringfügig über dem NOx-Grenzwert. Jedoch zeigt der Range Rover stark überhöhte Straßenwerte oberhalb des 11fachen des Grenzwertes.

Aus den Erklärungen des Herstellers wird klar, dass die AGR-Rate mit sinkender Einlasstemperatur und lastabhängig reduziert wird. Da schon bei geringen Beschleunigungen durch das hohe Fahrzeuggewicht hohe Lasten abgefordert werden, wird die AGR-Rate frühzeitig zurückgenommen. Der Hersteller begründet die Emissionsstrategie und Auslegung des Bauteilschutzes anhand von Kurvendarstellungen und Beispielen von Bauteilausfällen aus dem Feld.

Das Fahrzeug wurde jahreszeitenbedingt bei sehr niedrigen Außentemperaturen gemessen (2 - 5 °C), daher sind die vergleichsweise sehr hohen NOx-Werte (bis zum 14fachen) durch die temperaturabhängige AGR-Raten-Reduzierung zu erklären.

Diese temperaturabhängige Emissionsminderungsstrategie erfüllt die Definition einer Abschalteinrichtung. Hinsichtlich der weiten Auslegung des Temperaturbereiches für den Bauteilschutz, und damit der Zulässigkeit, bestehen Zweifel.

Die Ergebnisse der Messungen werden der zuständigen Typgenehmigungsbehörde übergeben.

Range Rover Evoque 2.0 l Euro 6

Das untersuchte Fahrzeug hält den NOx-Grenzwert der gesetzlichen Typ 1-Prüfung (NEFZ kalt) und mit warmem Fahrzeug (NEFZ warm) ein. Die Durchführung desselben NEFZ warm Tests bei 10 °C Umgebungstemperatur zeigt mit 18.62 mg/km NOx einen extrem niedrigen Wert. Die NOx-Werte der Straßenmessungen NEFZ back, +10% und -10% liegen allesamt ebenfalls im unauffälligen Bereich unterhalb des 2,1fachen NOx-Grenzwertes. Lediglich die NEFZ-Straßenmessung zeigt mit dem 6,4fachen des Grenzwertes einen hohen Wert. Die Analyse ergab mit Vergleich der modalen CO und CO2 Werte als Erklärung des Ausreißers eine eingeleitete Regenerierung des DPF. Die RDE Prüfung zeigt mit einem 3,2fachen Grenzwert ein gutes Ergebnis.

Insgesamt kann für das Fahrzeug kein Verdacht auf das Vorhandensein einer Abschalteinrichtung hergeleitet werden.

Jaguar XE 2.0 l Euro 6

Das Fahrzeug erfüllte den NOx-Grenzwert im NEFZ kalt. Beim NEFZ warm und 10 °C Test liegen die NOx-Werte lediglich geringfügig über dem NOx-Grenzwert. Jedoch zeigt der Jaguar XE stark überhöhte Straßenwerte oberhalb des 9fachen des Grenzwertes.

Aus den Erklärungen des Herstellers wird klar, dass die AGR-Rate mit sinkender Einlasstemperatur und lastabhängig reduziert wird. Da schon bei geringen Beschleunigungen durch das hohe Fahrzeuggewicht hohe Lasten abgefordert werden, wird die AGR-Rate frühzeitig zurückgenommen. Der Hersteller begründet die Emissionsstrategie und Auslegung des Bauteilschutzes anhand von Kurvendarstellungen und Beispielen von Bauteilausfällen aus dem Feld.

Das Fahrzeug wurde jahreszeitenbedingt bei sehr niedrigen Außentemperaturen gemessen (ca. 4 °C), daher sind die vergleichsweise sehr hohen NOx-Werte (bis zum 12fachen) durch die temperaturabhängige AGR-Raten-Reduzierung und eine Rücknahme der Harnstoffeindosierung zu erklären.

Diese temperaturabhängige Emissionsminderungsstrategie erfüllt die Definition einer Abschalteinrichtung. Hinsichtlich der weiten Auslegung des Temperaturbereiches für den Bauteilschutz, und damit der Zulässigkeit, bestehen Zweifel.

Die Ergebnisse der Messungen sollen der zuständigen Typgenehmigungsbehörde VCA übergeben werden.

Zunächst wird über die engen Außentemperaturgrenzen gesprochen, in denen die AGR vollumfänglich eingesetzt wird. [redacted] bitte [redacted]

[redacted]

Diese drei temperaturbedingten Effekte veranlassten JLR zu der restriktiven AGR-Begrenzung und die gezeigte Kurve.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Herr [redacted] dankt allen Teilnehmern und schließt die Sitzung.

[redacted]

Anl 1 363

Verteiler: Teilnehmer Az:	**Ergebnisprotokoll zur Besprechung** KBA Ausrichtung: Herr [redacted] Tel. [redacted] Moderation: Herr [redacted] Tel. [redacted] Protokollführung: Herr [redacted] Tel. [redacted]

[redacted] **10.02.2016**

Thema: **Abgasüberprüfung**

Anlagen:

Teilnehmer

Name	Dienststelle/Org.-Einheit	Name	Dienststelle/Org.-Einheit
Herr [redacted]	JLR	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	JLR	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	JLR	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	JLR	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	VCA	Herr [redacted]	KBA
		Herr [redacted]	KBA

Ergebnis	Erledigung wer, wann
1. Begrüßung durch Herrn [redacted] und Herrn [redacted] - Nach einer kurzen Einführung in das Thema, wurden sowohl die Tests, Testprozeduren, als auch die Testparameter erläutert, die vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Auftrag gegeben wurden. Hierbei wurde auch auf die Versuchsergebnisse (Rollenprüfstand und PEMS), die vorab, Jaguar Land Rover (JLR) zur Verfügung gestellt wurden, eingegangen. Die Höhe der auffälligen Ergebnisse der KBA-Prüfung ist für JLR überraschend, da das Unternehmen selbst keine Hinweise auf Probleme mit diesem Fahrzeugtyp hat.	KBA
2. Präsentation der Abgasstrategie des Fahrzeuges Land Rover Range Rover durch den Hersteller JLR: - Zu Beginn der Präsentation erklärt JLR, dass weder ein „Defeat-Device" noch eine Zykluserkennung verbaut ist. - [redacted]	JLR

Ergebnisprotokoll	Blatt: 2
Ergebnis	Erledigung wer, wann

[redacted]

Das KBA fragt, ob JLR Felddaten als Nachweis hat und diese dem KBA zur Verfügung stellen kann.
JLR geht nach der Erklärung des „alten" Fahrzeuges auf die neuen Fahrzeuge ein [redacted]

3. Zusammenfassung:
   - Das KBA sieht den engen Korridor, in dem die AGR vollumfänglich funktioniert (zwischen [redacted]°C), als sehr bedenklich an, da man schnell der Meinung sein könnte, dass hier in Richtung NEFZ optimiert wurde. Aus diesem Grund bittet das KBA um weitere Informationen bzw. Daten aus dem Feld. Es ist die Frage zu klären, ob es sich um Motorschutz oder Komponentenschonung handelt.
   - JLR wird gebeten, weitere Details, wie physikalische Daten, zum Bauteilschutz dem KBA zur Verfügung zu stellen.
   - Es wird auch nach Daten zu den aktuellen Abgaskonzepten gefragt.

Der Besprechung wohnte auch Herr [redacted] (VCA) bei. Die Erkenntnisse des KBA sollen im Weiteren zur Nachverfolgung dem VCA zur Verfügung gestellt werden.

[redacted]

-310

Anl 3

[redacted]

Von: [redacted]@jaguarlandrover.com
Gesendet: Freitag, 8. Januar 2016 12:17
An: [redacted]@kba.de
Cc: [redacted]@vca.gov.uk; [redacted]@jaguarlandrover.com
Betreff: Jaguar Land Rover - KBA Meeting - Notes
Anlagen: KBA Presentation 6th Jan 16 for sending to KBA.pdf

Dear Mr [redacted]

Thank you for taking the time to meet with us and for the very open and honest discussions held. It is also appreciated that our Type Approval Agency (VCA) attended to listen in on our discussions and understand better the KBA's reasons for wanting a meeting with JLR. As promised during the meeting, the following text is supplied to support KBA in the representation of the results concerning the 2014 Model Year EU5 Emissions specification TDV6 Diesel 3.0L vehicle.

Laboratory testing completed by KBA to the EU5 NEDC test cycle confirms that the Range Rover tested continues to be compliant as certified by VCA. Testing conducted by KBA on the test track in temperatures around 3 Degrees C provided higher than normal NOx results, the reason for us discussing the outcome with you.

Given the notification from KBA was received in the final working week of 2015 and the desire to promptly meet to review the findings, there were only 3 working days for JLR to review the results and consider how to respond.

Attached is the primary material used during our review on 6 January 2016 where a detailed explanation of the EGR strategy employed on the EU5 specification Range Rover 2014MY TDV6 3.0L diesel vehicle was provided. The discussions also incorporated factors which will influence the results provided by KBA from track based NEDC cycle style driving.

Jaguar Land Rover accept that the results obtained from the track based testing proved higher than those from the lab based test, though the absolute values obtained were significantly influenced by the very cold 3°C ambient temperature that the vehicle was tested in.

With the very limited time and Christmas and New Year holiday period, Jaguar Land Rover is presently completing a test to replicate that done by KBA to confirm the accuracy of the KBA results. This test will be completed in the next 2 weeks and the results shared with KBA.

From our discussions, it was obvious that the on-track emissions were higher than the test bed for all the vehicles tested by KBA as part of the post VW issue activity. The degree of difference being the trigger for seeking to review with the manufacturer. It was noted that a difference of 3 or more from the NEDC lab test was the trigger. It was also noted that the track results obtained from the different manufacturers would have been strongly influenced by the ambient temperature on the day of test, making like-for-like comparisons difficult and somewhat misleading.

The operating environment experienced in the Range Rover V6 Diesel was explained to provide a better understanding about the impact that ambient inlet system air temperature has on the EGR system.

Further, the environmental operating conditions that the EGR installation in the Range Rover TDV6 3.0L EU5 vehicle operates has led to a need to moderate the EGR operation to prevent serious hardware failures and system operating issues such as freezing inside the inlet manifold and gumming throughout the intake and EGR system. The protection against these conditions sits within the recognised accepted criteria of the regulations.

The EGR ramp down profile was discussed in some detail and the inlet system air temperature at which ramp down starts was queried [redacted]. The operating principles and technical reasons for this ramp down profile were explained and relate to the requirement to protect against failures. The real world experiences of actual system issues is to be the subject of a further review supported with evidence relating to the technical issues concerned. JLR has committed to provide this no later than end January 2016.

We were pleased to be able to explain how our latest EU6 specification EGR and after treatment strategy has evolved to encompass a wider operating window for the EGR in terms of temperature, altitude and speed-load performance. The wider EGR operating window, enabled by the introduction of a new generation of V6 Diesel Engines, developed over the past 5 years, sees a step change in NOx emissions management. Coupled with the use of SCR (urea based) after treatment, for our initial EU6 compliant vehicles, this delivers considerable step change in urban performance and significant benefits to the total performance.

[redacted]

KBA I am sure appreciate this voluntary commitment as will our customers and VCA alike.

Regards

[redacted]

[redacted] - Automotive Safety,
Regulations, Compliance & Homologation
Jaguar Land Rover

JLR Quality, Gaydon, 53G/24/3

T:

+44 (0)
7801 [redacted]

M:

+44 (0)
7801 [redacted]

Mobex: [redacted]
[redacted]

Jaguar Land Rover Limited, Abbey Road, Whitley, Coventry. CV3 4LF. UK

Anl 5

[redacted]

Von: [redacted]@kba.de
Gesendet: Freitag, 18. Dezember 2015 13:14
An: [redacted]@jaguarlandrover.com
Betreff: Messung bzgl. Abgaseigenschaften
Anlagen: Range_Rover.xlsx

Sehr geehrter Herr [redacted],

das Kraftfahrt-Bundesamt hat im Rahmen einer Kampagne zur Messung der Abgaseigenschaften speziell in Bezug auf Nox-Wert auch Fahrzeuge ihres Hauses gemessen.

Wir haben einen Range Rover Diesel 3.0 gemessen und sehr auffällige Resultate erhalten. Ich bitte Sie daher einen zeitnahen Termin für ein Gespräch im KBA einzurichten und entsprechende Motoren-Experten ihres Hauses mitzubringen. Bitte erläutern Sie in diesem Gespräch das Verhalten des Fahrzeugs hinsichtlich seiner Abgasemissionen auf dem Rollenprüfstand als auch auf der Straße bei Messungen mit PEMS-Anlagen.

Die Messergebnisse befinden sich im Anhang.

Wir sind mit der britischen Behörde im Kontakt.

Ein Termin in der nächsten Woche Mo – Mi wäre ideal und von meiner Seite sehr wünschenswert!

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Kraftfahrt-Bundesamt
Abteilung Fahrzeugtechnik

Telefon: 0461 316-[redacted]
Telefax: 0461 314-[redacted]

mailto[redacted]@kba.de
Internet: www.kba.de

e11*2007/46*0649*05/e11*715/2007*195/2013J*7556*03 LG/Range Rover/FIN: SALGA2KF3EA168993 TVV: S5KY2F/D5Z1

Jaguar Land Rover Range Rover 3.0 EU 5	Beschreibung	Temp	Feuchte	Prüfstand						PEMS		
Schadstoffkomponente	KBA-Test	°C	%	CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO
	Einheit			g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km
Mess A	NEFZ kalt			198,030	165,620	377,330	30,850	0,330	2,46E+09	215,11	182,47	349,5
Mess B	NEFZ warm Validierung			178,140	222,880	0,000	3,46	0,7	4,61E+08	191,9	252,2	0
Mess BS	NEFZ Straße warm	3,1	84,5							229,100	[illegible]	82,000
Mess C	NEFZ back*	2,5	86,4							232,200	[illegible]	77,700
Mess D	NEFZ +10%	2	87,7							240,500	[illegible]	424,600
Mess E	NEFZ -10%	2,4	87,7							240,500	[illegible]	404,300
Mess RDE-A	RDE Fahrt **	5,6	75,3							222,500	[illegible]	558,000
Mess B 10°C	NEFZ kalte Umgebung	15		243,360	301,160	316,810						

e11*2007/46*2150*00/e11*715/2007*136/2014W*8342*00 JA/Jaguar XE/FIN: SAJAB4BN2GA903948 TVV: C/504

Jaguar Land Rover Jaguar XE	Beschreibung	Temp	Feuchte	Prüfstand						PEMS		
Schadstoffkomponente	KBA-Test	°C	%	CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO
	Einheit			g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km
Mess B 10°C	NEFZ kalte Umgebung	10		126,530	108,960	0,453	0,000	0,209	2,22E+08			

Anlage B 51

LAZ717357 3 12

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas mit Nissan am 15.02.2016 in Berlin von 15:30 Uhr bis 16:45 Uhr

Teilnehmer:

Herr [redacted] Powertrain Engineering
Herr [redacted] Powertrain Planning
Frau [redacted] Legal & External Affairs Europe
Herr [redacted] Legal Affairs Nissan Center Europe GmbH, Deutschland
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Frau [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Er erläutert das geplante Vorgehen der UK: Die UK wird einen Bericht erstellen, in der auch die vom KBA erhobenen Fahrzeugmesswerte herstellerbezogen veröffentlicht und dem deutschen Bundestag übergeben würden. Auch der Motorschutz bei Abschalteinrichtungen werde dargestellt. Darüber hinaus würden Hinweise auf die Verbesserung des TGV in nationaler, europäischer und internationaler Hinsicht gegeben. Hinzu komme auch der Meinungsaustausch mit den USA.

Herr [redacted] stellt die Messergebnisse und Kenntnisse des KBA dar:

Nissan Navara 2.5 I Euro 5

Es wurden zwei dieser Fahrzeuge geprüft. Das erste Fahrzeug erfüllte bereits den Eingangstest NEFZ kalt nicht, sodass der Verdacht eines Defektes vorlag und ein weiteres Fahrzeug ins Prüfprogramm aufgenommen wurde. Dieses geprüfte Fahrzeug hielt im NEFZ kalt den Grenzwert ein. [redacted]

Im Rahmen der Besprechung mit dem Hersteller äußerte auch dieser den Verdacht, dass das

erste Fahrzeug defekt sei. Die Werte des zweiten Fahrzeugs wurden aufgenommen. Zur Emissionsminderung wird in erster Linie AGR und NSK eingesetzt. [redacted]

Der Hersteller begründet die gewählte Emissionsminderungsstrategie insbesondere vor dem Hintergrund der bei der vorherigen Motorengeneration festgestellten Ausfallraten. Diese hätten sie bei der laufenden Serie dazu bewogen, aus Bauteilschutzgründen nunmehr einen temperaturbezogenen früheren Ausrampgradienten zu verwenden.

Diese temperaturabhängige Emissionsminderungsstrategie erfüllt die Definition einer Abschalteinrichtung. Hinsichtlich der weiten Auslegung des Temperaturbereiches für den Bauteilschutz, und damit der Zulässigkeit, bestehen Zweifel.

Die Ergebnisse werden an die zuständige Genehmigungsbehörde übergeben. Darüber hinaus wird die Bewertung des Fahrzeugs im UK-Bericht dargestellt.

Herr [redacted] stellt anhand der beigefügten Präsentation die Bewertung der KBA-Messergebnisse durch Nissan dar. Er erläutert die Nissan Entwicklungsstrategie und das QS-System des Unternehmens. Er versichert, dass Nissan keine ungesetzliche Abschalteinrichtung verbaut hat. [redacted]

In der Präsentation werden die AGR-Korrekturen dargestellt: [redacted]
Weitere Korrekturfunktionen über Höhe und Kühlwassertemperatur werden dargestellt. Die Korrekturen wurden in ihren Grenzen aufgrund von Erfahrungswerten festgelegt und empirisch bestätigt. (Die Überprüfung solcher Untersuchungen wäre Aufgabe der Typgenehmigungsbehörde).

[redacted]

Für die Emissionsstufe 6b wird ein SCR-System vorgesehen. Dies zeigt, dass Nissan seine Fahrzeuge auch hinsichtlich seiner Emissionseigenschaften stetig verbessert.

Herr [redacted] dankt allen Teilnehmern und schließt die Sitzung, nachdem Herr [redacted] gegen 16:20 Uhr die Sitzung dringend verlassen musste.

[redacted]

NISSAN MOTOR CORPORATION

[redacted]
Powertrain & EV Engineering

Nissan Motor Co., Ltd.
560-2, Okatsukoku, Atsugi
Kanagawa 243-0192, Japan
Phone: [redacted] Fax: [redacted]
E-mail: [redacted]

NISSAN MOTOR CORPORATION

[redacted]
Powertrain Planning Department
Powertrain Engineering Division

Nissan Motor Co., Ltd.
560-2, Okatsukoku, Atsugi
Kanagawa 243-0192, Japan
Phone: [redacted]
E-mail: [redacted]

[redacted]
Legal, External & Government Affairs

Nissan International S.A.
Zone d'activités La Pièce 12
1180 Rolle, Switzerland
Phone: [redacted]
Fax: [redacted]
Mobile: [redacted]
Email: [redacted]

NISSAN GROUP
OF EUROPE

Verteiler	Ergebnisprotokoll zur Besprechung	
	Ausrichtung [redacted]	Tel. [redacted]
	Moderation [redacted]	Tel. [redacted]
	Protokollführung [redacted]	Tel. [redacted]

am (Tag)	dem	von - bis Uhr	Ort/Raum	Datum
Freitag	**27.10.2015**	**10:00 bis 11:30**	**E 82**	**30.11.2015**

Thema: **Abgas und Kältemittel**

Anlagen:

Teilnehmer

Name	Dienststelle/Org.-Einheit	Name	Dienststelle/Org.-Einheit
[redacted]	KBA/AL 4 KBA/RL 43 KBA/SL 431 KBA/4322	Frau [redacted] Herr [redacted] Herr Herr Herr Herr	Fa. Nissan

Ergebnis

Erledigung wer, wann

1. Einführung

   Nissan erklärt, dass gezeigte Daten als „privileged and confidential" eingestuft sind und bittet das KBA, dies zu respektieren. AL4 verweist auf VIG, UIG etc., die das *KBA* dazu zwingen, im Zweifel auch diese Informationen herauszugeben.

   Nissan stellt klar, dass es bei ihren Fahrzeugen keine „cheat device" und keine „defeat device" gibt und bittet darum, auch zukünftig kontaktiert zu werden, sobald es zu unplausiblen Entdeckungen seitens des KBA kommt. Alle relevanten Experten seitens Nissan sind eingebunden und anwesend.

2. [redacted] präsentiert Testergebnisse von Nissan und erklärt, warum es zu Differenzen zwischen NEDC Labor- und NEDC Straßentests kommt.

   Die höheren Messergebnisse des KBA-Tests begründet Nissan wie folgt:

   -höheres Fahrzeuggewicht führt zu höherer Motorbelastung

   -weitere Einflussgrößen (Temperatur, Wind) erzielen höhere Werte.

   [redacted] erklärt die generelle Funktion des NOx Reduktionssystems (Folie 3 der

Ergebnisprotokoll	Blatt: 2
Ergebnis	Erledigung wer, wann

Nissan Präsentation).

[redacted] fragt, warum die Temperatur am Sensor T1 aufgenommen wird (sehr früh im System, Temperatur ändert sich danach mehrfach).

Lt. Nissan geschieht dies zum Schutz des AGR Ventils und ist zur korrekten Funktion des LMM erforderlich. Es wird bestätigt, dass für die Funktion des Abgassystems eine Aufnahme der Temperatur an einem anderen (näher am Motor) gelegenen Punkt technisch sinnvoller wäre.

[redacted]

Ob die gezeigten Folien dem KBA übermittelt werden können, wird durch Nissan geklärt.

[redacted] stellt klar, dass die zügige Zurücknahme der AGR Raten bei niedrigen und hohen Außentemperaturen zwar erklärt wurden, diese Begründungen jedoch den Verdacht einer (unzulässigen) Abschalteinrichtung nicht vollständig ausräumen. Dies ist auch bei anderen Fahrzeugherstellern der Fall.

Der Standpunkt des KBA dazu ist jedoch bei jetzigem Informationsstand nicht gefestigt und hängt von weiterer Erkenntnisgewinnung ab.

Unstimmig ist die Frage, ob der (Beispiel) Verbau eines billigen Bauteiles (z.B. AGR Ventils), welches sehr temperaturanfällig ist, rechtfertigt, Abgasminderungseinrichtungen zum Bauteilschutz abzuschalten. Dies würde nach Ansicht des KBA dazu führen, dass ein Hersteller, der ein preislich sehr günstiges Bauteil verbaut, auch seine Abgasreinigung sehr früh abschalten kann, um dieses günstige Bauteil vor Schaden zu bewahren. Frau [redacted] sieht diese Ansicht rechtlich nicht bestätigt.

Nissan fragt, ob weitere Fahrzeugtests durchgeführt werden.

Angestrebt seitens des KBA ist es, die derzeit laufenden Tests zum Abschluss zu bringen. Ob es notwendig ist, weitere Tests durchzuführen, hängt von Testergebnissen und weiteren Entwicklungen ab.

Frau [redacted] bittet darum, auch sie als Ansprechpartnerin für das KBA in dieser Angelegenheit aufzunehmen.

NISSAN MOTOR COMPANY

Current Test Results

"Nissan NAVARA"

(Nissan NAVARA D40 YD25 P4WD 6MT Euro5b)

2015.11.17

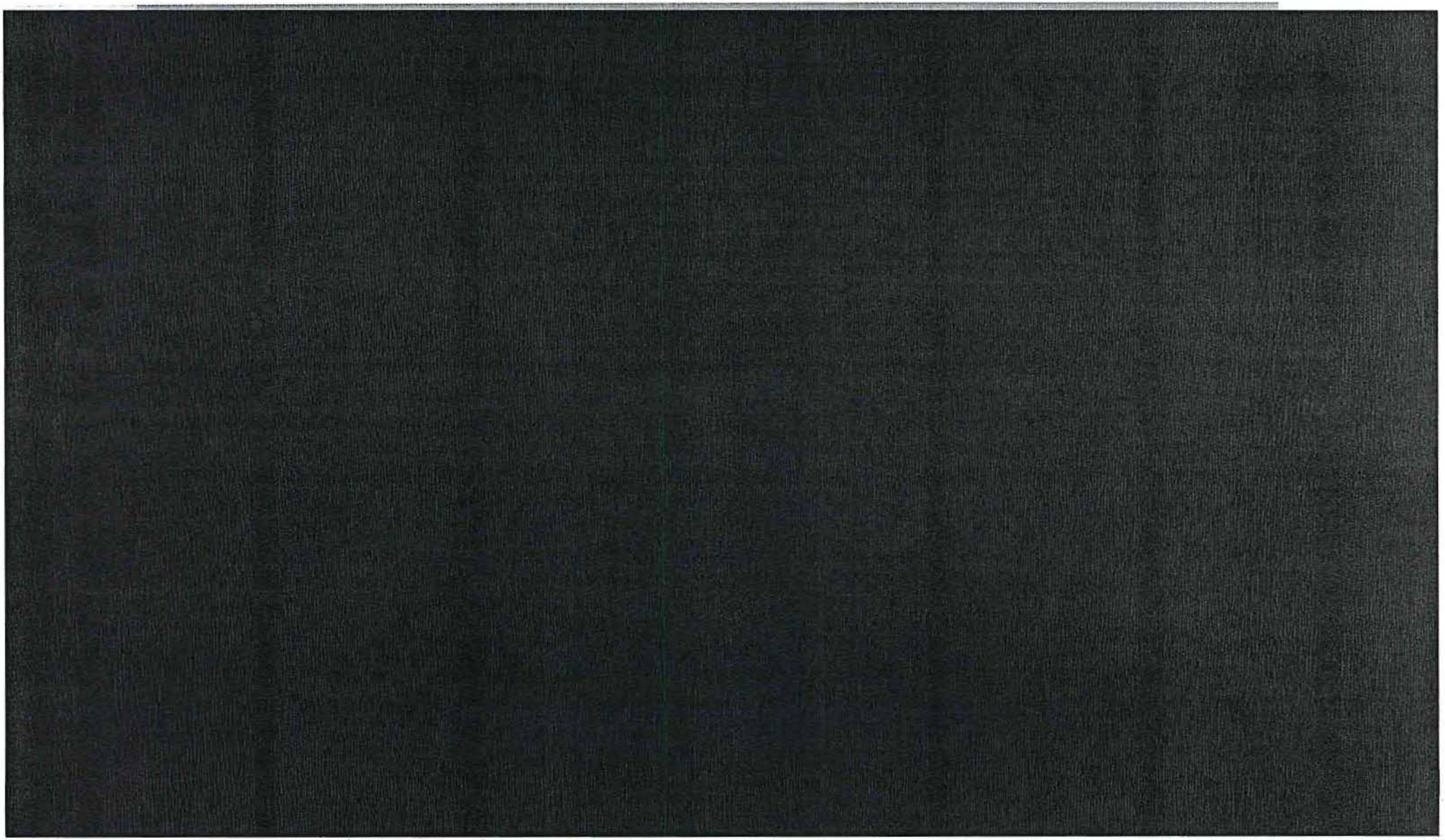
NISSAN

www.nissan-global.com

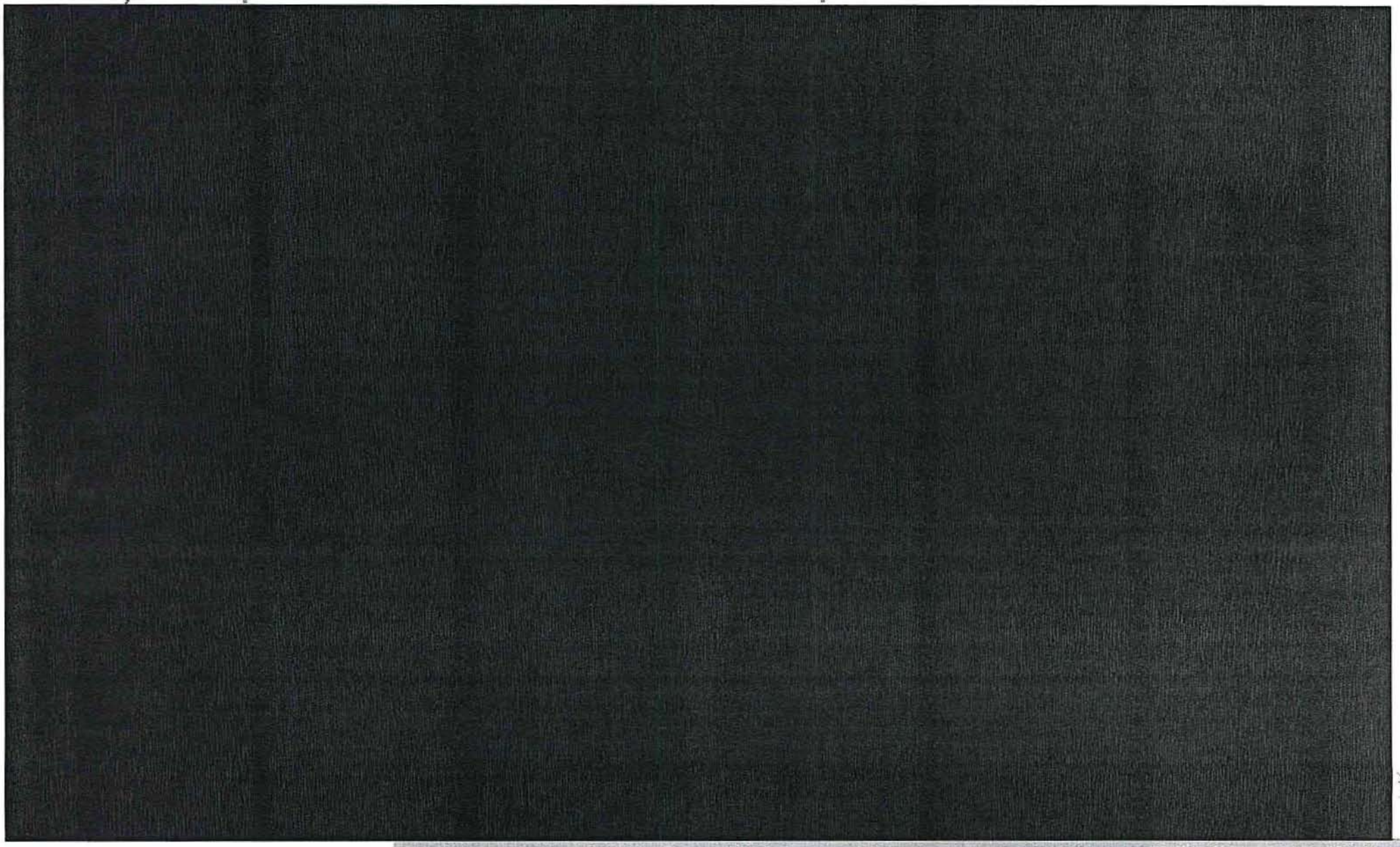
Content.

1. In-use test results overview
2. Additional information request
3. Vehicle investigation request
4. Test result summary sheet (Attachment)

1. In-Use Test Results Overview



1-2) Comparison of each Pollutant component data .



2. Additional information request

The KBA result has a high CO2 level to be shown on previous slide.

In order to help further study, please provide following information.

Requested information

- Test vehicle information.
  - Vehicle Identification Number.
  - Vehicle registration number , - Odometer.
- Test condition.
  - Inertial weight , - Road load model ($F=F0+F1*v+F2*v^2$)
  - Tyre pressures
- Test dyno & analysis system.
- Emission test results sheet.
- If you have any information about NAVARA test.

The KBA test result list.

ssan EU 5 (us	Beschreibung	Prüfstand						PEMS		
Schadstoffkomponente		CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO
	Einheit	g/km	mg/km	g/km	g/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	g/km
Mess A	NEFZ kalt	245	653	643	109	1.6	4.83E+11			
Mess B	NEFZ warm	225	624	187	61	1.3	2.08E+11	251	680	330
MessW	WLTC warm	222	752	27	15	0.4	1.12E+11	234	750	70
Mess C	NEFZ Straße							267	1530	90
Mess C	NEFZ back*							269	1520	90
Mess D	NEFZ +10%							255	1570	100
Mess E	NEFZ −10%							303	1610	120
Mess RDE-A	RDE Fahrt **	265.000	1229.000	1537.000	281.000	0.400	1.12E+11		2690	180

We want to confirm the meaning of an item listed in this line.

MessA = NEDC Cold(Type1 Test)
MessB = NEDC Hot
MessW = WLTC Hot
MessC to E = Road test

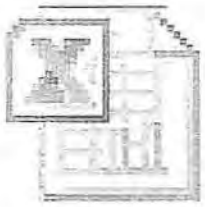
3. Vehicle investigation request

Nissan investigates a cause of high NOx in cooperation with KBA.

Request

- Nissan investigate a test vehicle in Nissan laboratory.
  Please lend a test vehicle to Nissan.

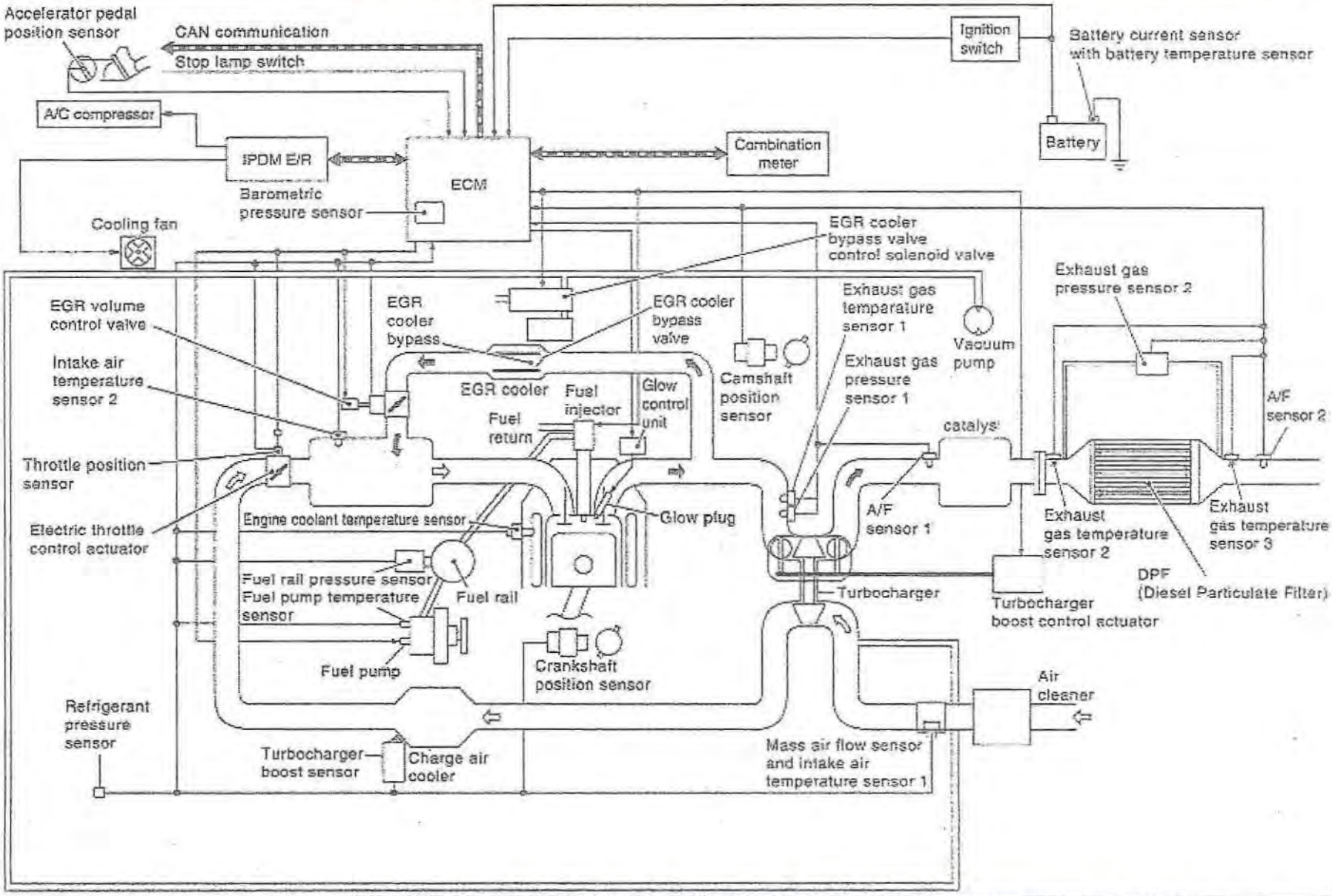
4. Test result summary sheet (Attachment)



Microsoft Excel
Worksheet

Appendix

ENGINE CONTROL SYSTEM



Homologation document (extract)

MINISTERIO
DE INDUSTRIA, TURISMO
Y COMERCIO

DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA

SUBDIRECCION GENERAL DE CALIDAD Y SEGURIDAD INDUSTRIAL

e9*715/2007*566/2011I*1135*00

Comunicación relativa a / *Communication concerning the:*

- la homologación CE / *EC type-approval* (1).
- ~~la extensión de homologación / *extension of EC type-approval* (1)~~
- ~~la denegación de homologación CE / *refusal of EC type-approval* (1)~~
- ~~la retirada de homologación CE / *withdrawal of EC type-approval* (1)~~

~~de un tipo de sistema~~ / de un tipo de vehículo con respecto a un sistema (1) con arreglo al Reglamento (CE) nº 715/2007 (2) y el Reglamento (CE) nº 566/2011 (3) / ~~*of a type of system*~~ / *type of a vehicle with regard to a system (1) with regard to Regulation (EC) No. 715/2007 (2) and Regulation (EC) No. 566/2011 (3).*

Número de homologación CE / *EC type-approval number:* e9*715/2007*566/2011I*1135*00
Motivo de la extensión / *Reason for extension:* - - -

IDIADA

2. ENSAYO CICLO DE FUNCIONAMIENTO / *TEST CYCLE*

2.1.1 Condiciones del banco de pruebas / *Test bench conditions*

Masa equivalente del sistema de inercia / *Inertia* : 2040 (kg)
Modelo de carga en carretera / *Road load model* :

$Pa = F * v$
$F = F_0 + F_1 * v + F_2 * v^n$
$F_0 = 175,3$ $F_1 = 0$ $F_2 = 0,0631$ $n = 2$

2.2 Combustible utilizado / *Fuel*

Combustible de referencia según Anexo IX A. 2. Tipo Diesel (B5) del Reglamento (CE) Nº 566/2011 / *Reference fuel for the approval following Annex IX A. 2. Type Diesel (B5) of Regulation (EC) No. 566/2011*

4.1. Resultados del ensayo tipo 1 / *Type 1 tests results*

EMISIONES / *EMISSIONS*								
ENSAYO / *TEST*		NOx	HCT+NOx	NMHC	CO	HCT	MP	P
		(mg/km)						(#/km)
Medido / *Measured*	1	148	183		169		0,0	$4,25 \times 10^{09}$
	2	233	283	---	304	---	0,3	$6,11 \times 10^{10}$
	3	122	150		166		0,5	$1,47 \times 10^{11}$
Valor medio medido / *Measured mean value* (M)		168	205	---	211	---	0,3	$7,08 \times 10^{10}$
FD / *DF*		1,1	1,1	---	1,5	---	1,0	1,0
Ki		1,0167	1,0169	---	1,0030	---	1,1237	1,0000
Valor medio final calculado con Ki y DF / *Final mean value calculated with Ki and DF* (M.Ki.DF)		188	230	---	317	---	0,3	$7,08 \times 10^{10}$
Límites del ensayo / *Test limits*		280	350	---	740	---	4,5	$6,0 \times 10^{11}$

D: Número de ciclos de funcionamiento entre dos ciclos en los que tienen lugar fases de regeneración / *Number of operating cycles between 2 cycles where regenerative phases occur:* 175
d: Número de ciclos de funcionamiento necesarios para la regeneración / *Number of operating cycles required for regeneration:* 01

5. RESULTADOS DEL ENSAYO DE CONSUMO / *FUEL CONSUMPTION TEST RESULTS*

Emisiones de CO_2 / *CO_2 emissions:* (*)		
En ciudad / *On urban cycle*	281	g/km
En carretera / *On extra-urban cycle*	187	g/km
Media / *Average*	222	g/km
Consumo de combustible/ *Fuel consumption:* (*)		
En ciudad / *On urban cycle*	10,7	l/100 km
En carretera / *On extra-urban cycle*	7,1	l/100 km
Media / *Average*	8,4	l/100 km

(*) Valores declarados por el fabricante y validados según el Reglamento (CE) Nº 566/2011 (incluyendo los factores Ki / *Values declared by the manufacturer and validated according to Regulation (EC) No. 566/2011 (including the Ki factors).*

Factores Ki/ *Ki factors*					
Urbano/ *Urban*		Extra-Urbano/ *Extra-urban*		Mixto/ *Combined*	
K_{CO2}	1,0029	K_{CO2}	1,0026	K_{CO2}	1,0028
K_{FC}	1,0029	K_{FC}	1,0026	K_{FC}	1,0028

NISSAN MOTOR COMPANY www.nissan-global.com 11 Nissan Confidential C

Regulation

UN/ECE No83
Annex 4a
Type I Test
6.3. Conditioning procedure
6.3.1. For the purpose of measuring particulates, at most 36 hours and at least 6 hours before testing, the Part Two cycle described in paragraph 6.1. of this annex shall be used for vehicle pre-conditioning. Three consecutive cycles shall be driven. The dynamometer setting shall be indicated as in paragraph 6.2.1. above.
At the request of the manufacturer, vehicles fitted with indirect injection positive ignition engines may be preconditioned with one Part One and two Part Two driving cycles.
In a test facility in which there may be possible contamination of a low particulate emitting vehicle test with residue from a previous test on a high particulate emitting vehicle, it is recommended, for the purpose of sampling equipment pre-conditioning, that a 120 km/h steady state drive cycle of 20 minutes duration followed by three consecutive Part Two cycles be driven by a low particulate emitting vehicle.

NISSAN TECHNICAL CENTRE

DIESEL ...ISSION AND FUEL CONSUMPTION TEST RES...

TEST INFORMATION

TEST ID	CD3 2013-11-28 03	VID No.		SJNFCAJ10U2698531	WR REF		CD123-13
TEST DATE	28.11.13	TEST TYPE		NEDC (M5 - MODE)	EM. STD		Euro 5
DRIVER / OPERATOR	G Harris	REQUESTOR		J AL-HILALI	TEST POINT	(km)	40000
PROJECT I.D	38US0005	Rfl. No.		680	ODOMETER	(km)	33165
MAKE / MODEL	NISSAN QASHQAI	INERTIA	(kg)	1470	WATER TEMP.	(°C)	25.2
DESTINATION	EUR	TYRE SIZE		215 65R16	OIL TEMP	(°C)	25.4
ENGINE TYPE	K9K	A0 TERM		109	TYRE PRESS	(bar)	3.3
TRANSMISSION	6 MT	A2 TERM		0.0407			
ROM / ECU #	ASRE	F0	(N)	7.6	FUEL TYPE		RF05/08 (12/191)
MANI-CAT SPEC	STD	F1	(N/km/h)	-1.912	BATCH No.		12/191
MANI-CAT ID #	ASRE	F2	(N/km/h2)	0.057	DENSITY	(kg/l)	0.8348
U/F-CAT SPEC	STD	F3	(N/km/h3)	-0.00097684	E5 FUEL		Yes
U/F-CAT ID #	ASRE	Ps at 80km/h	(kW)	4.60	LPG		No

TEST CONDITIONS		PHASE 1		PHASE 2	
BARO	(kPa)	102.60	OK	102.50	OK
DRY TEMP	(°C)	25.13	OK	25.48	OK
RELATIVE HUMIDITY	(%)	45.53	OK	47.20	OK
ABSOLUTE HUMIDITY	(g/kg)	8.92	OK	9.45	OK
NOx kH		0.84	OK	0.96	OK
DILUTION FACTOR		48.07		21.28	
VMIX @ 20°C	(m^3)	156.32		79.68	
DLS @ 20°C	(lit)	520.87		265.50	
PHASE DURATION	(s)	780.04		400.16	
BAG FILL DURATION	(s)	784.00		400.00	
CRANK DURATION	(s)	4.40			
DISTANCE	(km)	4.043		6.954	
DRIVE VIOLATIONS	(No./Time s)	0 / 0	OK	0 / 0	OK

EMISSION RESULTS		CO	THC	NOx	THC + NOx	PM	PN	CH4
PHASE 1								
MASS / #	(mg / #)	3018.5	242.2	655.4	1097.5	5.7	-	-
MODAL CORR	(mg)	0	0	0	-	-	-	-
MASS / # / DISTANCE	(mg / # /km)	748.8	59.9	211.8	271.5	1.4	-	-
PHASE 2								
MASS / #	(mg / #)	47	73.3	691.2	764.5	3.9	-	-
MODAL CORR	(mg)	0	0	0	-	-	-	-
MASS / # / DISTANCE	(mg / # /km)	6.8	10.5	99.4	109.9	0.6	-	-
COMBINED								
MASS / #	(mg / #)	3065.5	315.5	1346.6	1862	9.6	-	-
MASS / # / DISTANCE	(mg / # /km)	278.7	28.7	140.6	169.3	0.9	-	-
-		-	-	-	-	-	-	
MASS / DISTANCE	(mg / # /km)	278.7	-	140.6	169.3	0.9	-	
REGULATION LIMIT	(mg / # /km)	500	-	180	230	5		
JUDGEMENT		PASS	-	PASS	PASS	PASS		
No OF TEST								

CO2 & FUEL CONSUMPTION		COMBINED	URBAN	EXTRA URBAN
CO2				
MASS / DISTANCE	(g/km)	137.9	164.1	122.6
TARGET	(g/km)	-	-	-
% OF TARGET		-	-	-
JUDGEMENT		-	-	-
FUEL CONSUMPTION				
FUEL CONSUMPTION	(l/100km)	5.25	6.23	4.65
TARGET	(l/100km)	-	-	-
% OF TARGET		-	-	-
JUDGEMENT		-	-	-
TOTAL DISTANCE	(km)	10.997		

TEST PURPOSE	COMMENTS
	COP15 Cold Test 01 COP15 Emissions Testing

END

Verteiler: Teilnehmer Az: 400-52.N/005#003	**Ergebnisprotokoll zur Besprechung** KBA	
	Ausrichtung **Herr** [redacted]	Tel. [redacted]
	Moderation **Herr** [redacted]	Tel. [redacted]
	Protokollführung **Herr** [redacted]	Tel. [redacted]

am (Tag)	dem	von - bis Uhr	Ort/Raum	Datum
Donnerstag	**19.11.2015**	**15:00-17:00**	**E82**	**19.11.2015**

Thema: **Abgasüberprüfung**

Anlagen:

Teilnehmer

Name	Dienststelle/Org.-Einheit	Name	Dienststelle/Org.-Einheit
Herr [redacted]	**Nissan Group**	**Herr** [redacted]	**KBA**
Herr [redacted]	**Nissan Group**	**Herr** [redacted]	**KBA**
Herr [redacted]	**Nissan Group**	**Herr** [redacted]	**KBA**
Herr [redacted]	**Nissan Group**	**Herr** [redacted]	**KBA**
		Herr [redacted]	**KBA**
		Herr [redacted]	**KBA**

Ergebnis	Erledigung wer, wann
1. Begrüßung durch Herrn [redacted] und Herrn [redacted]: - Nach einer kurzen Einführung in das Thema, wurden sowohl die Tests, Testprozeduren, als auch die Testparameter erläutert, die vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Auftrag gegeben wurden. Hierbei wurde auch auf die Versuchsergebnisse (Rollenprüfstand und PEMS), die vorab, für das erste Fahrzeug, der Nissan Group (Nissan) zur Verfügung gestellt wurden, eingegangen. Die sehr schlechten Ergebnisse der KBA-Prüfung sind für Nissan sehr überraschend, da das Unternehmen selbst keine Hinweise, auch aus internen CoP-Messungen, auf Probleme mit diesem Fahrzeugtyp hat. Das zweite, vom KBA, gemessene Fahrzeug, dessen Messergebnisse erst am selben Tag zur Verfügung standen zeigten, dass das zweite Fahrzeug deutliche bessere Ergebnisse brachte, als das erste Fahrzeug.	KBA
2. Präsentation der Abgasstrategie des Fahrzeuges Nissan Navara durch den Hersteller Nissan: - Nissan geht auf das Fahrzeug ein. Es wird u.a. das Arbeitsprinzip der Abgasnachbehandlung und die ECU (Denso) eingegangen. Außerdem wird kurz auf die Ergebnisse des ersten Navara eingegangen. Es wird hierbei festgestellt, dass das Fahrzeug nicht in Ordnung gewesen sein kann. Da sich Nissan nicht auf die Ergebnisse des zweiten Fahrzeuges vorbereiten konnte, wurde darum gebeten, ob Nissan fehlende Informationen per Datenaustausch dem KBA zukommen lassen kann.	Nissan
3. Zusammenfassung: - Das KBA bittet Nissan folgende Sachverhalte zu klären:	Nissan

Ergebnisprotokoll	Blatt: 2
Ergebnis i. Es sollen Daten und Fakten über die Auslegung der Abgasnachbehandlung zusammengetragen werden. ii. Es soll eine technische Begründung geben werden, warum diese Abgasstrategie verwendet wird, mit Bildern und Diagrammen, iii. Ob es einen Temperparturbereich gibt, in dem die AGR-Rate sich prozentual ändert. [redacted]	**Erledigung wer, wann**

NISSAN

NISSAN INTERNATIONAL SA
Zone d'Activité La Pièce 12
1180 Rolle
Switzerland
Phone: +41 21 822 57 00
Fax: +41 21 822 51 21

Kraftfahrt-Bundesamt
To the attention of Mr. [redacted] / Mr. [redacted]
Abteilung Technik
Fördestrasse 16
D-24944 Flensburg

18 December 2015

Our letter dated 30 November 2015

Dear Mr. [redacted], dear Mr. [redacted],

Reference is made to our meeting on 27 November 2015 and our letter dated 30 November 2015. We would first of all like to thank you once again for the constructive meeting.

Following our meeting, and as promised in our letter, we have continued to review our internal data in order to provide you with additional information on the issues pending at the end of our meeting.

Our further review confirmed the regulatory compliance of our engines. We may therefore reemphasize that there is no indication of the use of an illegitimate defeat device in the respective vehicle.

As to the results in detail:

1. **Intake temperature values**

   Our engineering department has summarized the test data of the EGR in our YD2k3 engine at certain temperature values (in correlation to the hydrocarbon levels) as illustrated in Annex 1 and 2 to this letter.

   The data collection and internal review confirms that the intake temperature values and corresponding engine management are based on the purpose of ensuring engine protection and/or safe operation of the vehicle. We can also confirm that we are not using any software supplied by Bosch in the ECU of this vehicle in as far as it controls the EGR.

NISSAN

NISSAN INTERNATIONAL SA
Zone d'Activité La Pièce 12
1180 Rolle
Switzerland
Phone: +41 21 822 57 00
Fax: +41 21 822 51 21

2. **Development details**

As regards the EGR valves selected for this vehicle, we should first point out that our parts and systems are always carefully selected by our R&D and procurement departments in order to meet the high standards in the automotive industry.

Also, they were disclosed in our type approval processes and approved by the authorities in the respective processes. The relevant EGR valves are manufactured by Denso.

We hope that the above, together with our productive last meeting, will provide you with sufficient comfort as to our emission strategy. In case the KBA requires more detail in terms of raw test data, which is kept at Nissan's Technical Centre in Atsugi, Japan, we shall be happy to explore the possibilities of how access may be granted to the same. As already stated in our last letter, going forward, we will also be happy to openly discuss our emission strategy with you from the outset, as it is now being contemplated in proposed new European regulations.

We trust that you will continue to treat our communication as to our emission strategy as strictly confidential and inform us of any public statements as to our company or the vehicle prior to publication.

Yours sincerely,

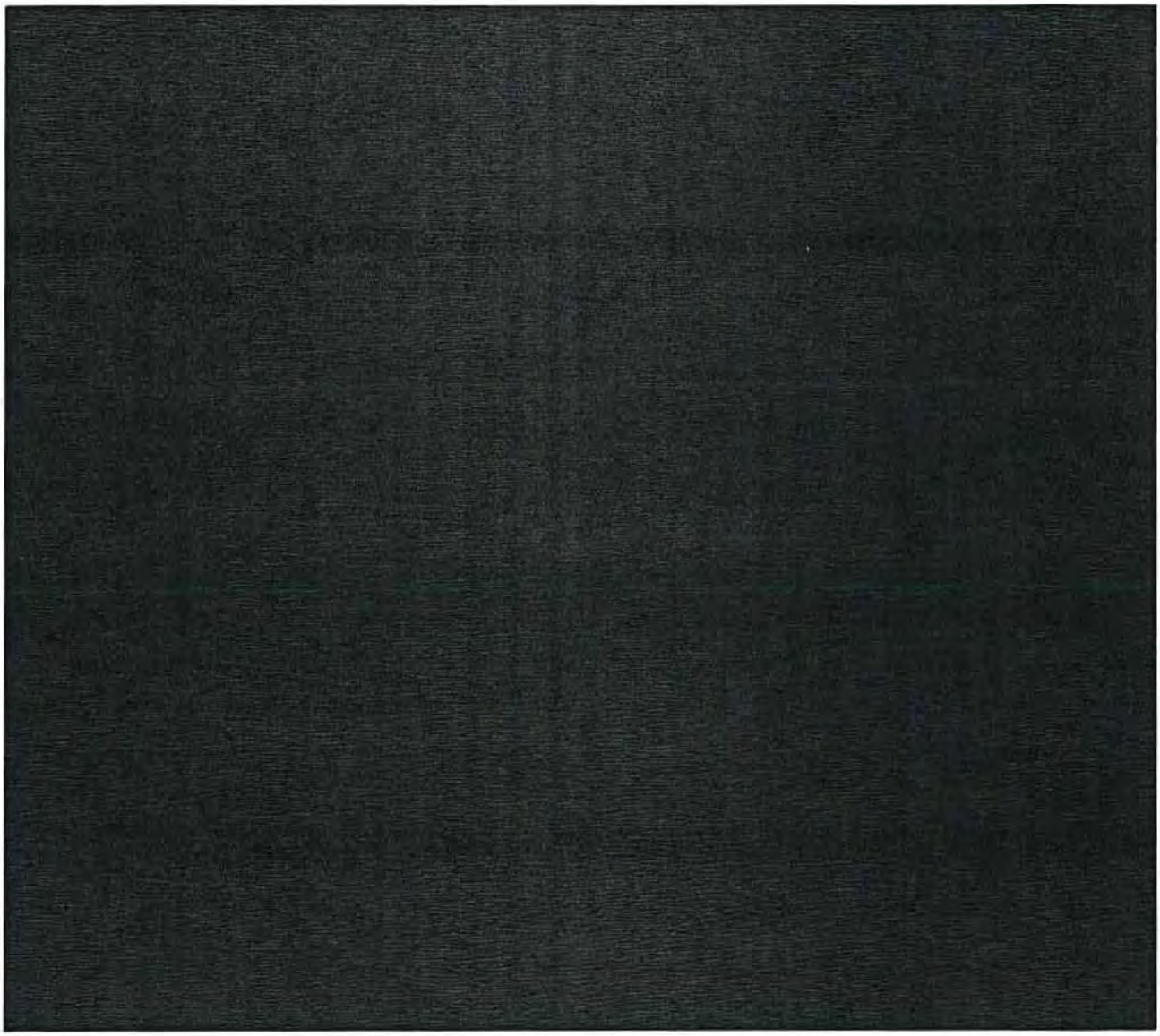
[redacted]

Legal, Government & External Affairs

NISSAN

NISSAN INTERNATIONAL SA
Zone d'Activité La Pièce 12
1180 Rolle
Switzerland
Phone: +41 21 822 57 00
Fax: +41 21 822 51 21

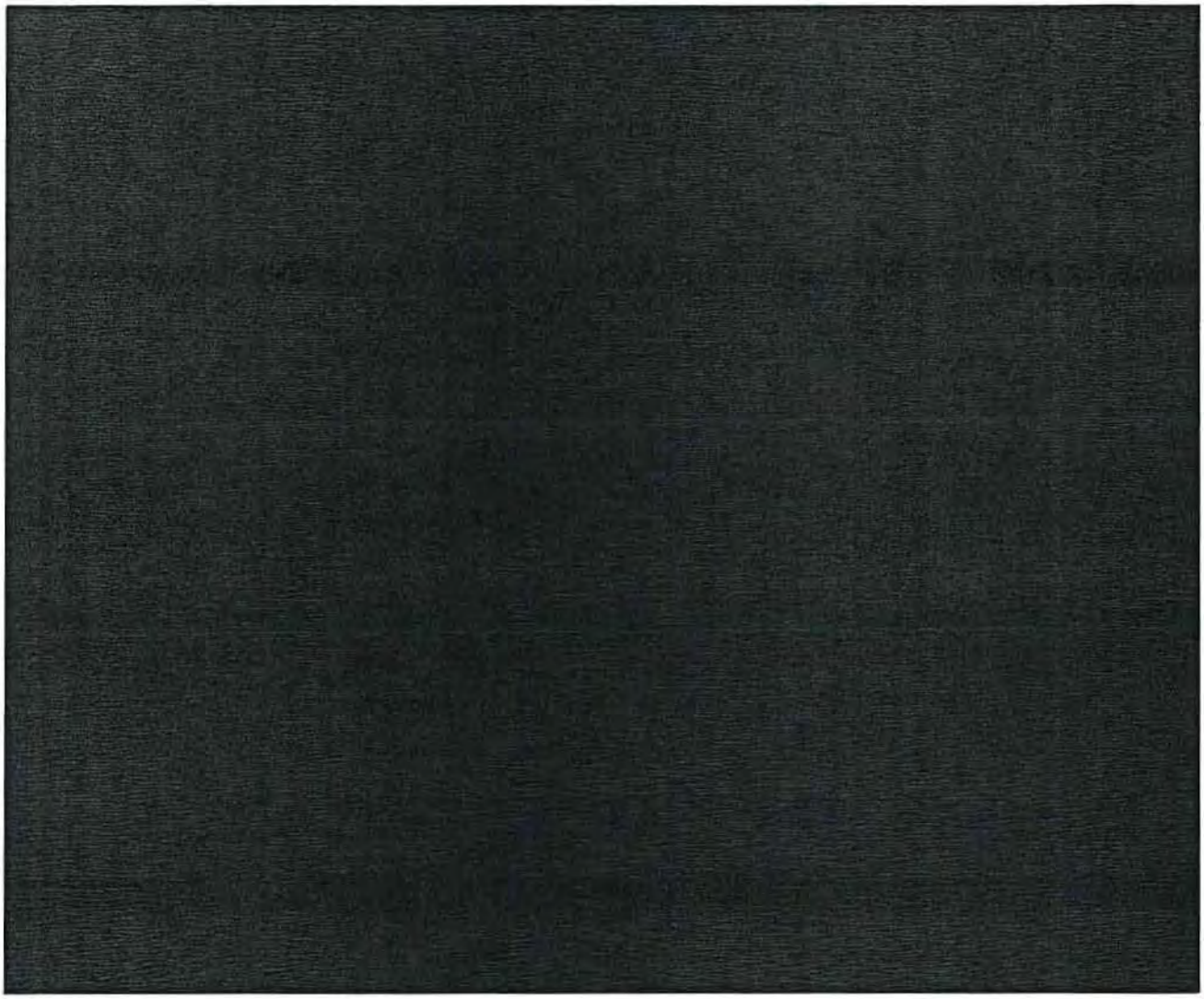
Annex 1



NISSAN

NISSAN INTERNATIONAL SA
Zone d'Activité La Pièce 12
1180 Rolle
Switzerland
Phone: +41 21 822 57 00
Fax: +41 21 822 61 21

Annex 2



Kraftfahrt-Bundesamt

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

NISSAN CENTER EUROPE GmbH
[redacted]
Renault-Nissan-Str. 6 - 10
50321 Brühl

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:
—
Bei Antwort bitte angeben:
430-500981 u. 430-500981
Ansprechpartner(in):
[redacted]
Telefon:
Telefax: [redacted]
E-Mail:
[redacted]

Datum: 13.11.2015
Vorab per E-Mail:
[redacted]

Felduntersuchung am Fahrzeugtyp Nissan Navara

Sehr geehrter Herr [redacted],

das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat im Rahmen einer Felduntersuchung zum aktuellen Thema Schadstoffemissionen durch Pkw untersucht, ob Fahrzeughersteller unzulässige Abschalteinrichtungen (VO (EG) Nr. 715/2007; Begriffsdefinitionen Art. 3 Nr.10) in ihren Fahrzeugen verwenden. Die Auswahl der vom KBA untersuchten Fahrzeuge wurde auf Basis der Neufahrzeug-Zulassungsstatistik sowie verifizierter Hinweise auf Auffälligkeiten insbesondere in Hinsicht auf überhöhte NOx-Emissionen, getroffen.

Unter den getesteten Fahrzeugen befand sich u. a. der Nissan Navara D401 (CKB2S/6M1CBS4). In der Anlage befindet sich eine Excel-Liste der Messergebnisse dieses Fahrzeugtyps in unserem Test. Diese zeigen in Bezug auf den Grenzwert EU 5 überhöhte NOx-Werte bei Tests auf dem Rollenprüfstand als auch bei den Überprüfungen auf der Straße. Das KBA möchte Sie vor Weiterverwendung der Ergebnisse gern zu diesem Sachverhalt anhören und Ihnen Gelegenheit geben, Stellung zu nehmen. Die Messungen auf der Straße wurden mit Hilfe von PEMS-Anlagen durchgeführt.

Insbesondere würden wir begrüßen, wenn Sie die angewandten Abgasnachbehandlungsstrategien und Ansteuerungen der relevanten Bauteile darlegen. Hierzu gehören u. a. auch AGR-Ventile. Interessant sind auch mögliche Abhängigkeiten der Strategien von relevanten Parametern (wie z. B. Außentemperatur, Kühlmitteltemperatur, Abgas- bzw. Abgasanlagentemperatur, Motoröltemperatur, o. ä.).

Zur Abgabe einer ersten Stellungnahme lade ich Sie zu einem Gespräch am Donnerstag, den 19.11.15, im KBA ein. (Besprechungsplanung: 15:00 – 17:00 Uhr)

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag
[redacted]

Anlagen: 1

Nissan EU 5 (used)	Beschreibung	Prüfstand						PEMS		
Schadstoffkomponente		CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO
	Einheit	g/km	mg/km	g/km	g/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	g/km
Mess A	NEFZ kalt	245	353	643	109	1,6	4,83E+11			
Mess B	NEFZ warm	225	624	187	61	1,3	2,08E+11	251	680	330
MessW	WLTC warm	222	752	27	15	0,4	1,12E+11	234	750	70
Mess C	NEFZ Straße							267	1630	90
Mess C	NEFZ back*							269	1520	90
Mess D	NEFZ +10%							255	1570	100
Mess E	NEFZ -10%							303	1810	120
Mess RDE-A	RDE Fahrt **	265,000	1229,000	1537,000	281,000	0,400	1,12E+11		2680	180
Grenzw. Euro 5b, N1 Gr.III	Typpr. 222		280	740		4,5	6,00E+11		280	740

36

NISSAN DEUTSCHLAND

NISSAN CENTER EUROPE GMBH
Renault Nissan Straße 6-10
D-50321 Brühl
Telefon: +49 2232 57-0
Telefax: +49 2232 57-2801
www.nissan.de

Nissan Deutschland, Nissan Center Europe GmbH, D-50319 Brühl

Kraftfahrt-Bundesamt
[redacted]

24932 Flensburg

Kraftfahrt-Bundesamt
24944 Flensburg
26. Nov. 2015
Anlage

18.11.2015 [redacted]

Felduntersuchung am Fahrzeugtyp NISSAN NAVARA
Ihr Schreiben 430-500981 vom 13.11.2015

Sehr geehrter Herr [redacted],

wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben und Ihre Einladung vom 13.11.2015 und bestätigen gerne unsere Teilnahme am morgigen Meeting im Kraftfahrt-Bundesamt.

Unsererseits werden teilnehmen:

[redacted] - [redacted] Technical Support, Warranty, Homologation and Environment

[redacted] - [redacted] Legal Affairs

[redacted] - [redacted] EJ2 Powertrain Engineering

[redacted] - [redacted] EJC Powertrain Engineering

Zur Vorbereitung des Meetings erstellten wir die Präsentation „Quick Study of Current Test Results Nissan Navara", die wir Ihnen vorab zur Verfügung stellen.

Mit freundlichen Grüßen
Nissan Center Europe GmbH
ppa. ppa.

[redacted]

[redacted] Aftersales [redacted] Legal Affairs

cc: [redacted]

Nissan Navara 2.5 l Euro 5

Es wurden zwei dieser Fahrzeuge geprüft. Das erste Fahrzeug erfüllte bereits den Eingangstest NEFZ kalt nicht, sodass der Verdacht eines Defektes vorlag und ein weiteres Fahrzeug ins Prüfprogramm aufgenommen wurde. Dieses geprüfte Fahrzeug hielt im NEFZ kalt den Grenzwert ein. Im NEFZ warm wird der Grenzwert leicht überschritten, im NEFZ bei ca. 11 °C Prüfstandstemperatur wurde der Grenzwert wiederum eingehalten. Bei den PEMS-Messungen und Umgebungstemperaturen um die 13° C wurden Werte vom 2,5fachen bis über das 4fache des Grenzwertes gemessen.

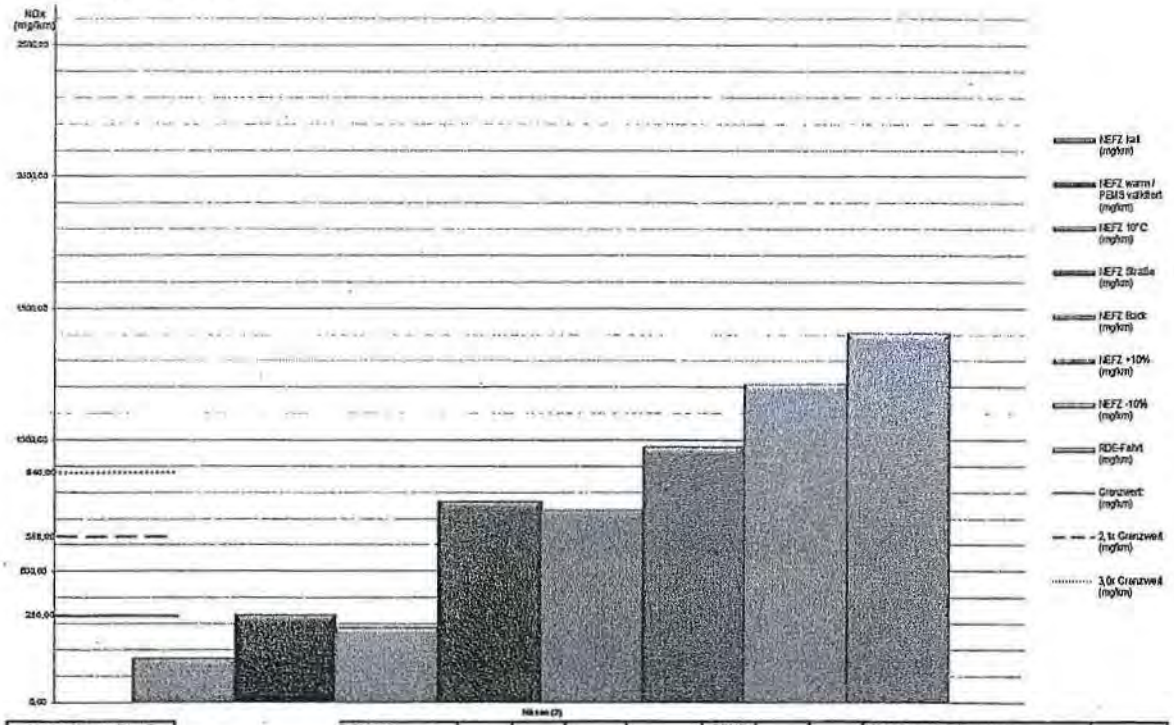
Im Rahmen der Besprechung mit dem Hersteller äußerte auch dieser den Verdacht, dass das erste Fahrzeug defekt sei. Die Werte des zweiten Fahrzeugs wurden aufgenommen. Zur Emissionsminderung wird in erster Linie AGR und NSK eingesetzt. Der Hersteller bestätigt eine starke Absenkung der AGR-Rate in einer ersten Stufe von 17 °C auf 15 °C und einer Reduzierung auf Null bei 10 °C.

Der Hersteller begründet die gewählte Emissionsminderungsstrategie insbesondere vor dem Hintergrund der bei der vorherigen Motorengeneration festgestellten Ausfallraten. Diese hätten sie
bei der laufenden Serie dazu bewogen, aus Bauteilschutzgründen nunmehr einen temperaturbezogenen früheren Ausrampgradienten zu verwenden.

Diese temperaturabhängige Emissionsminderungsstrategie erfüllt die Definition einer Abschalteinrichtung. Hinsichtlich der weiten Auslegung des Temperaturbereiches für den Bauteilschutz, und damit der Zulässigkeit, bestehen Zweifel.

Die Ergebnisse werden an die zuständige Genehmigungsbehörde übergeben.

Nissan Navara 2.5l:



Nissan Navara Euro 5		Prüfstand						PEMS			Umgebungsbedingungen		
		CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO	Temperatur	rel. Luftfeuchte	Luftdruck
		g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km	°C	%	kPa
Mess A	NEFZ Typ I	238,23	170,83	321,01	48,49	2,31	4,43E+12				22,61	51,30	99,51
Mess B	NEFZ Validierung	210,610	[redacted]	6,52	7,66			213,91	362,47	34,63	23,02	50,72	99,52
Mess C	NEFZ back *							305,824	789,70	233,00	12,61	64,71	99,63
Mess D	NEFZ +10%							278,25	[redacted]	199,52	13,07	62,10	99,61
Mess E	NEFZ -10%							285,61	[redacted]	208,74	12,60	64,53	99,60
Mess BS	NEFZ							260,54	828,14	169,04	13,31	60,14	99,60
Mess B bei 10°C	NEFZ 10°C	211,22	[redacted]	7,54	9,78	0,41	6,07E+10				10,66	51,07	99,49
Mess RDE-A	RDE Fahrt **							214,56	[redacted]	7,44	12,41	59,35	100,01

ZA 17357.312

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas mit Daimler am 16.02.2016 in Berlin von 09:30 Uhr bis 11:00 Uhr

Teilnehmer:

Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Er erläutert das geplante Vorgehen der UK: Die UK wird einen Bericht erstellen, in der auch die vom KBA erhobenen Fahrzeugmesswerte herstellerbezogen veröffentlicht und dem deutschen Bundestag übergeben würden. Auch der Motorschutz bei Abschalteinrichtungen werde dargestellt. Darüber hinaus würden Hinweise auf die Verbesserung des TGV in nationaler, europäischer und internationaler Hinsicht gegeben.

Daimler stellt die vortragenden Kollegen vor und erklärt, dass man transparent, konstruktiv und möglichst effizient die UK unterstützen will.

Herr [redacted] stellt die Messergebnisse vor:

Mercedes C 220 Bluetec 2.1 l und S 350 Bluetec 3.0 l Euro 6

[redacted]

42

[redacted]

Mercedes V-Klasse 250 Bluetec

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted] Bei niedriger Abgastemperatur kann eine vollständige Umsetzung der Harnstofflösung sonst nicht sichergestellt werden. (Vermeidung von Ablagerungen im SCR-Kat)

[redacted]

[redacted]

Mercedes Sprinter 2.1 l Euro 5

[redacted]

[redacted]

44.

smart fortwo 0.8 l Euro 5

[redacted]

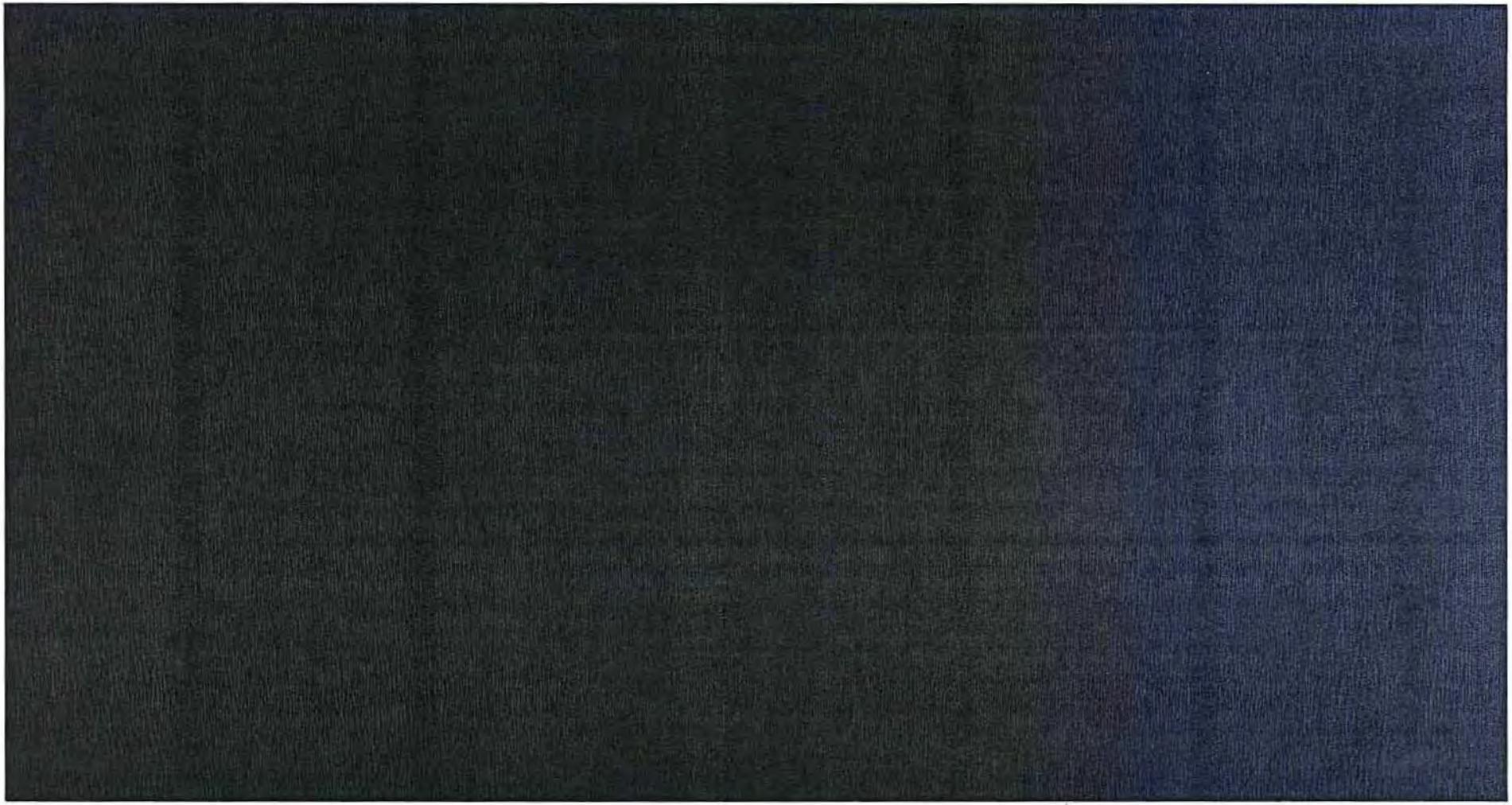
[redacted]

[redacted]

Smart EU5 - OM660/3

Böblingen 26.11.2015

Zusammenfassung



Fahrzeug – smart fortwo EU5, 40 kW

Daten vom KBA erhalten:

Vorgang	
Stand	30.10.2015
Hersteller	Smart
Handelsbezeichnung	Smart For Tow
Typ	451
[redacted]	
Typgenehmigungsnummer	e1*2001/116*0413
Motorkennbuchstabe	
Motornummer	
Hubraum [cm^3]	799
Leistung [kW]	40
Einspritzsystem	Common Rail
Getriebe	manual 6 Gang
Fehlerspeicher vor Testsequenz	i.O.
Fehlerspeicher nach Testsequenz	i.O.
SCR-Katalysator	nein

Anmerkung Daimler:
das Fzg ist Baujahr 2013, EG-Genehmigungsnummer e1*2001/116*0413 mit Nachtragsstand #20.

[redacted]

Anmerkung Daimler:

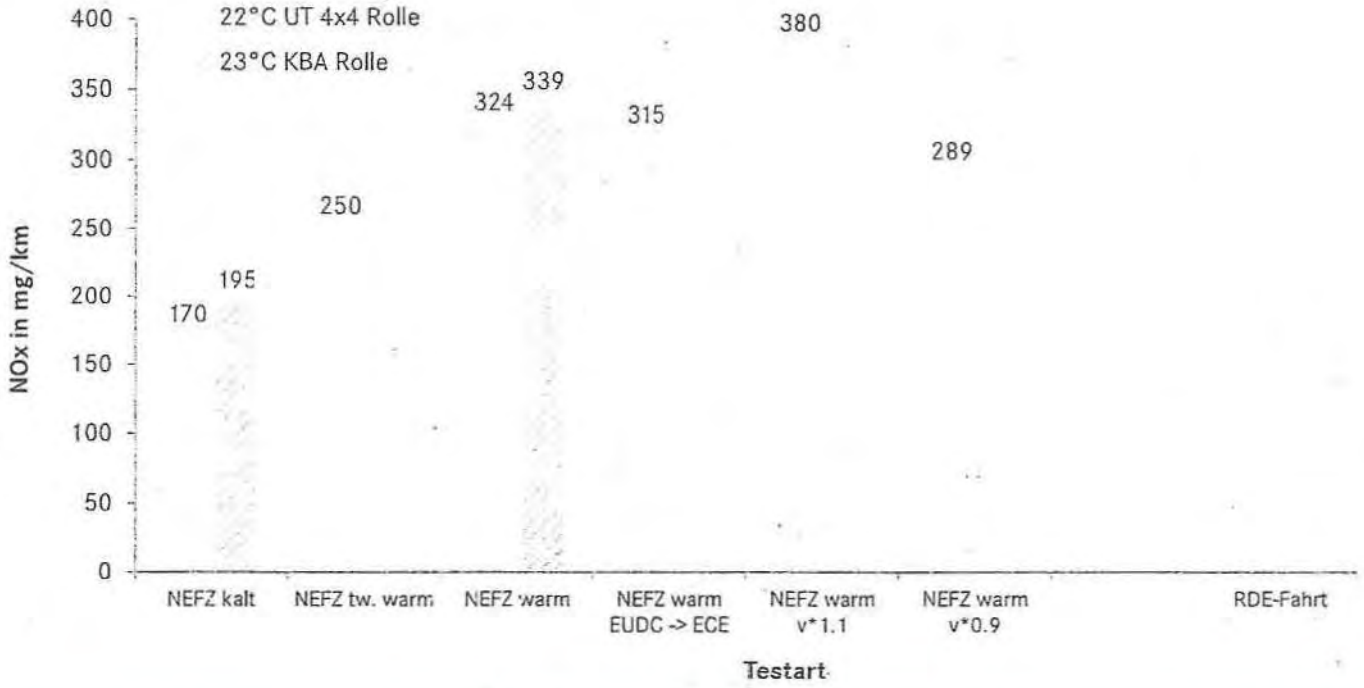
[redacted]

[redacted]

[redacted]

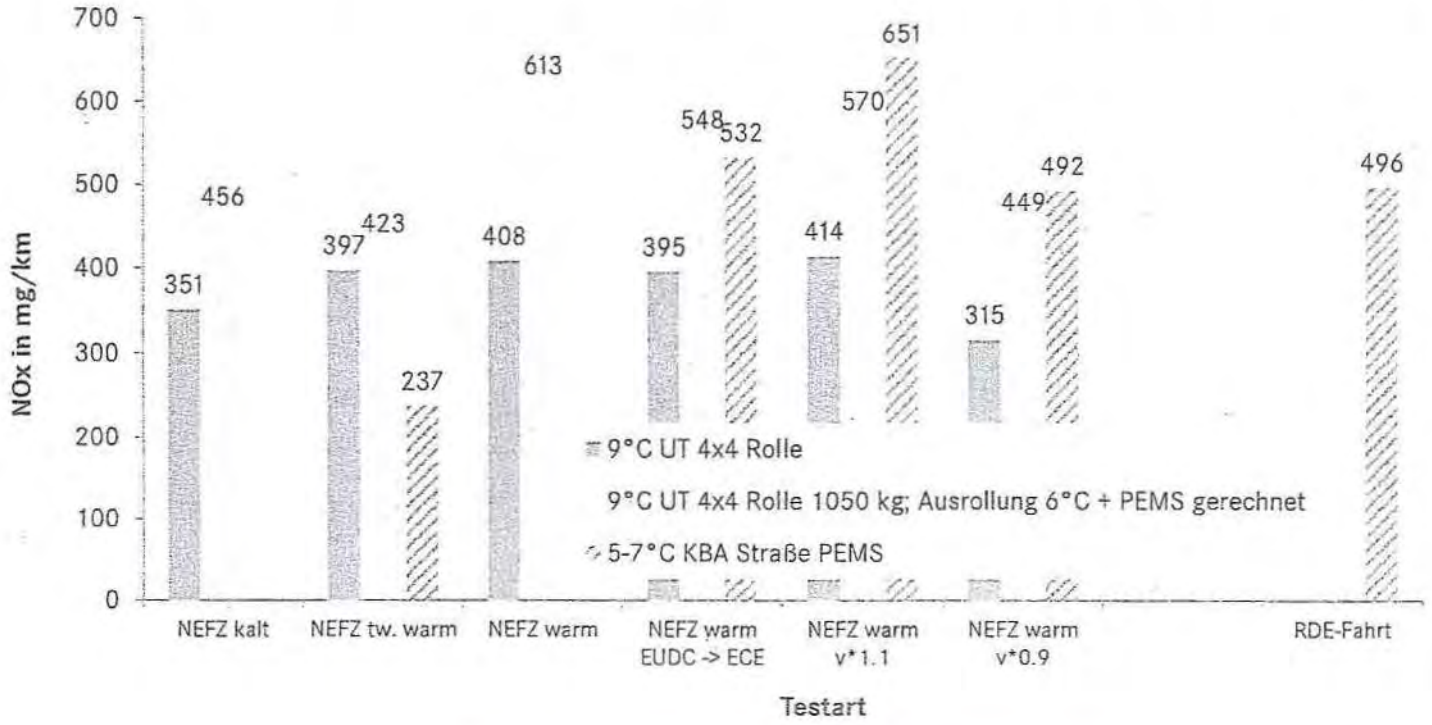
Testergebnisse Rollenprüfstand 22°C

(Fahrzeug Daimler: [redacted] In use Fahrzeug, original Zustand ,ca. 38 tkm Laufleistung EZ 09/12)



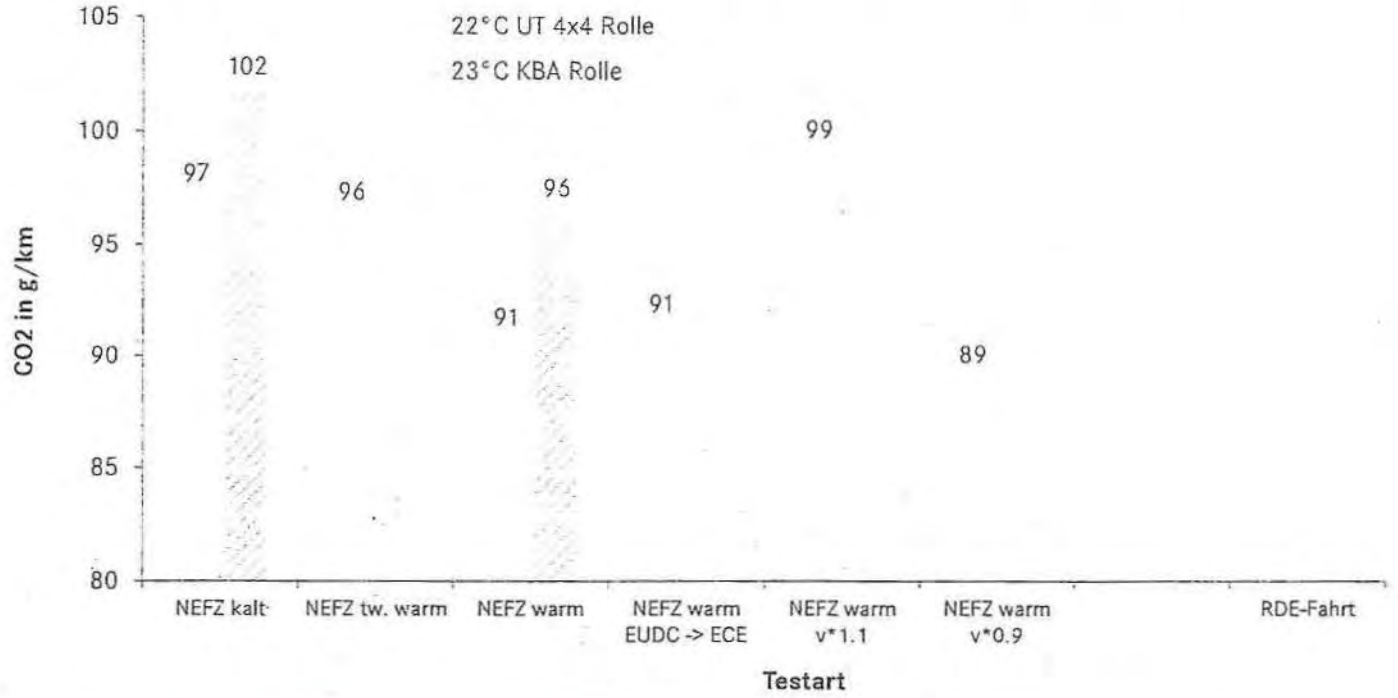
[redacted]

Testergebnisse Rollenprüfstand/PEMS-Straße < 10 °C



[redacted]

Testergebnisse Rollenprüfstand 22°C – CO2



[redacted]

Erklärung zur Applikationsstrategie und verbundenen Motorschutzthemen

AGR-Strategie

Relevante Hardwareausrüstung des Motors:

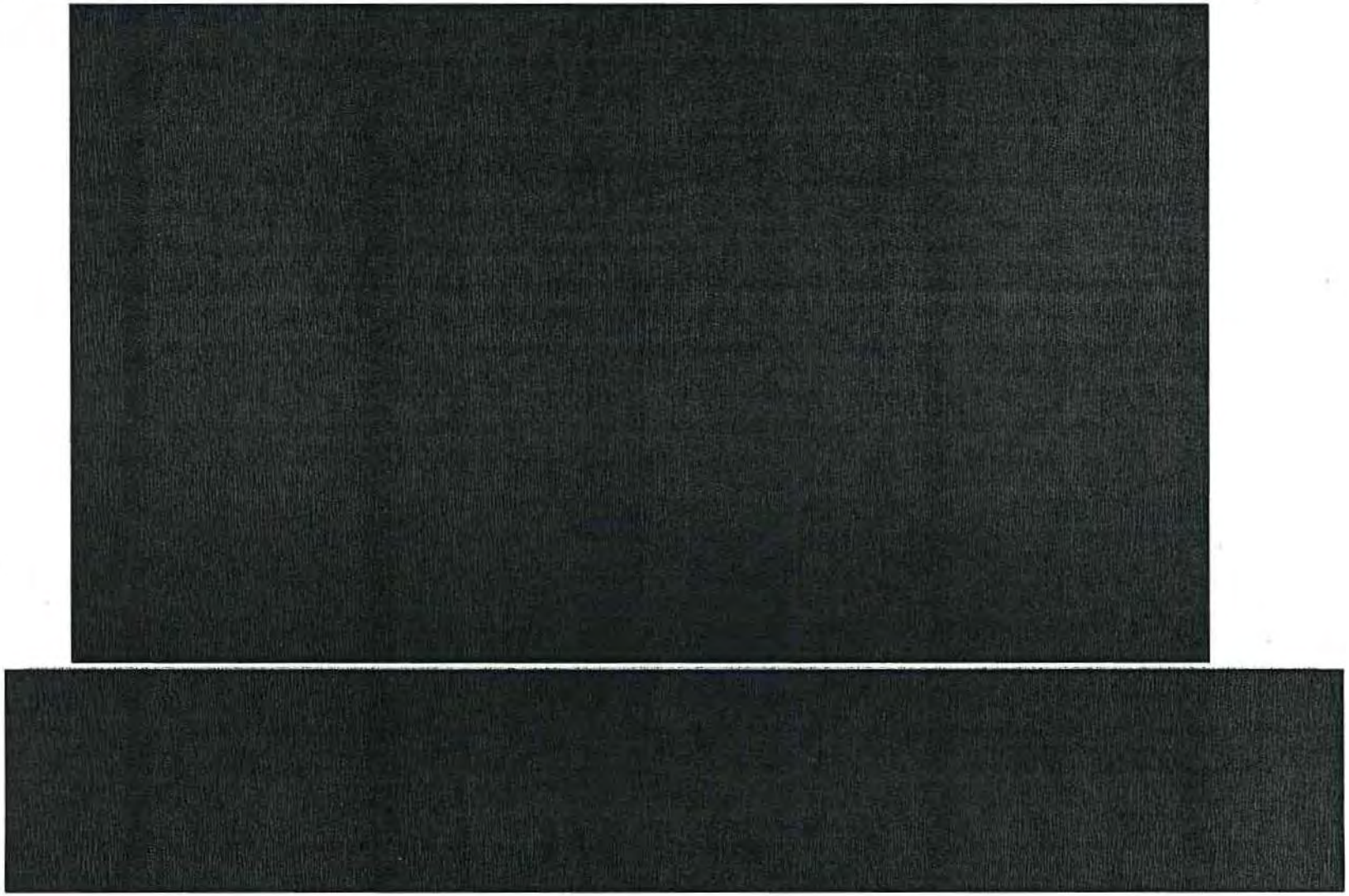
- [redacted]
- [redacted]
- AGR-Ventil pneumatisch betätigt auf der kalten Seite

Relevante Sensorik/Steuergerätefunktionen:

[redacted]

[redacted]

AGR-Strategie



AGR-Strategie

a. [redacted]

b. Bei hoher Motortemperatur sind Bauteilschutz (aufgrund hoher Bauteiltemperaturen) und [redacted] auslegungsbestimmend für die AGR-Strategie:

1. Bauteilschutz AGR-Ventil (Temperatur):

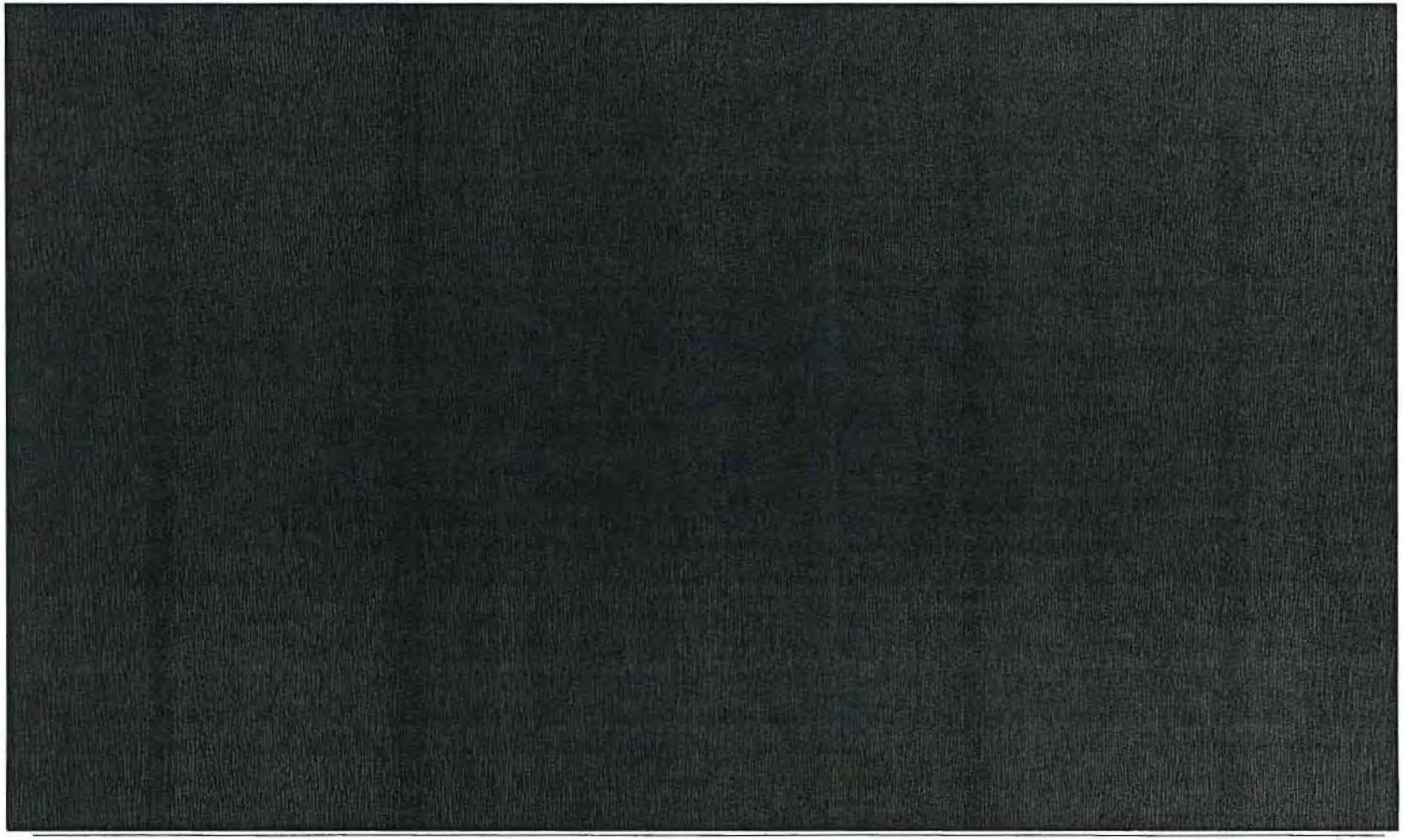
[redacted]

[redacted]

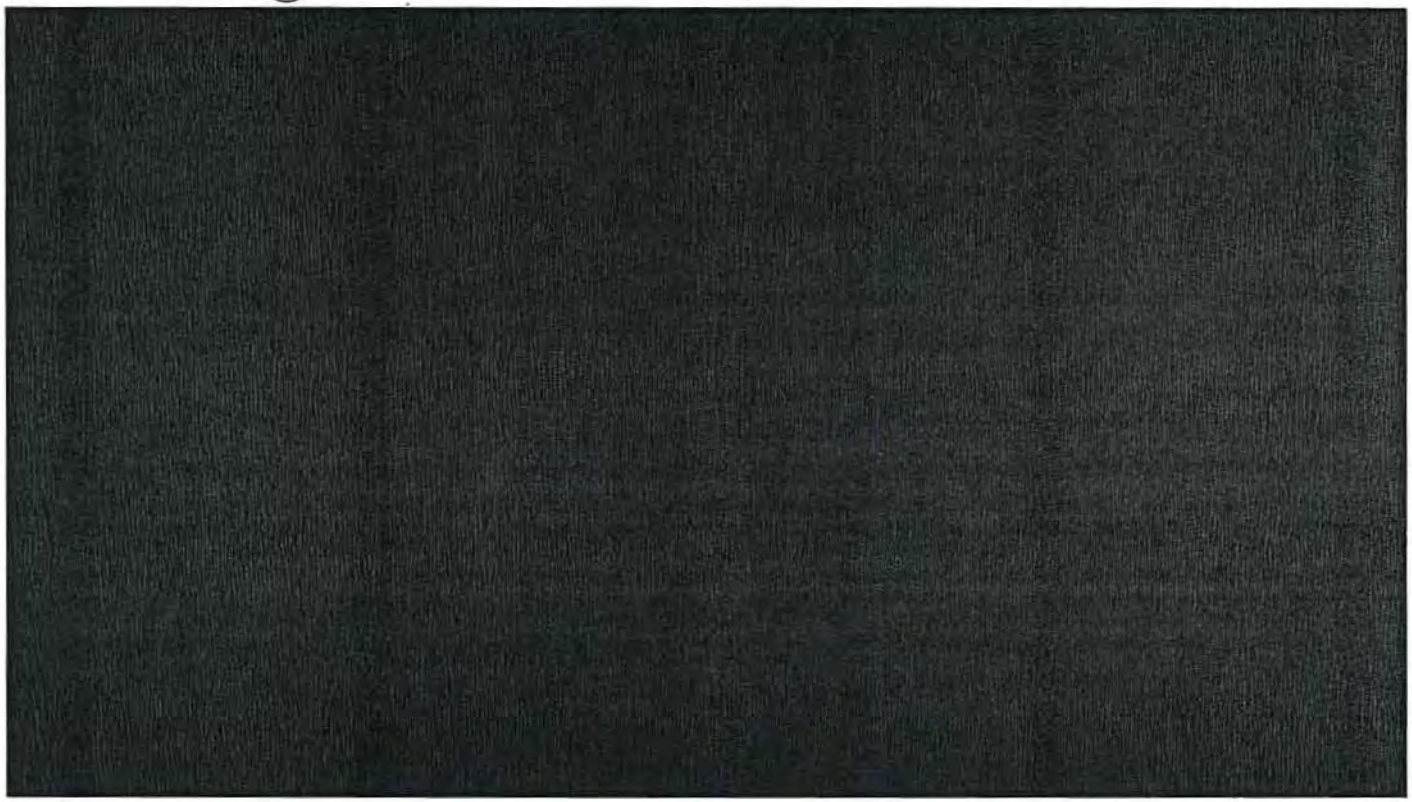
– Bauteiltemperatur Membran 190 °C [redacted]

AGR-Strategie

1. Bauteilschutz AGR-Kühler und Ventil (Versottung)

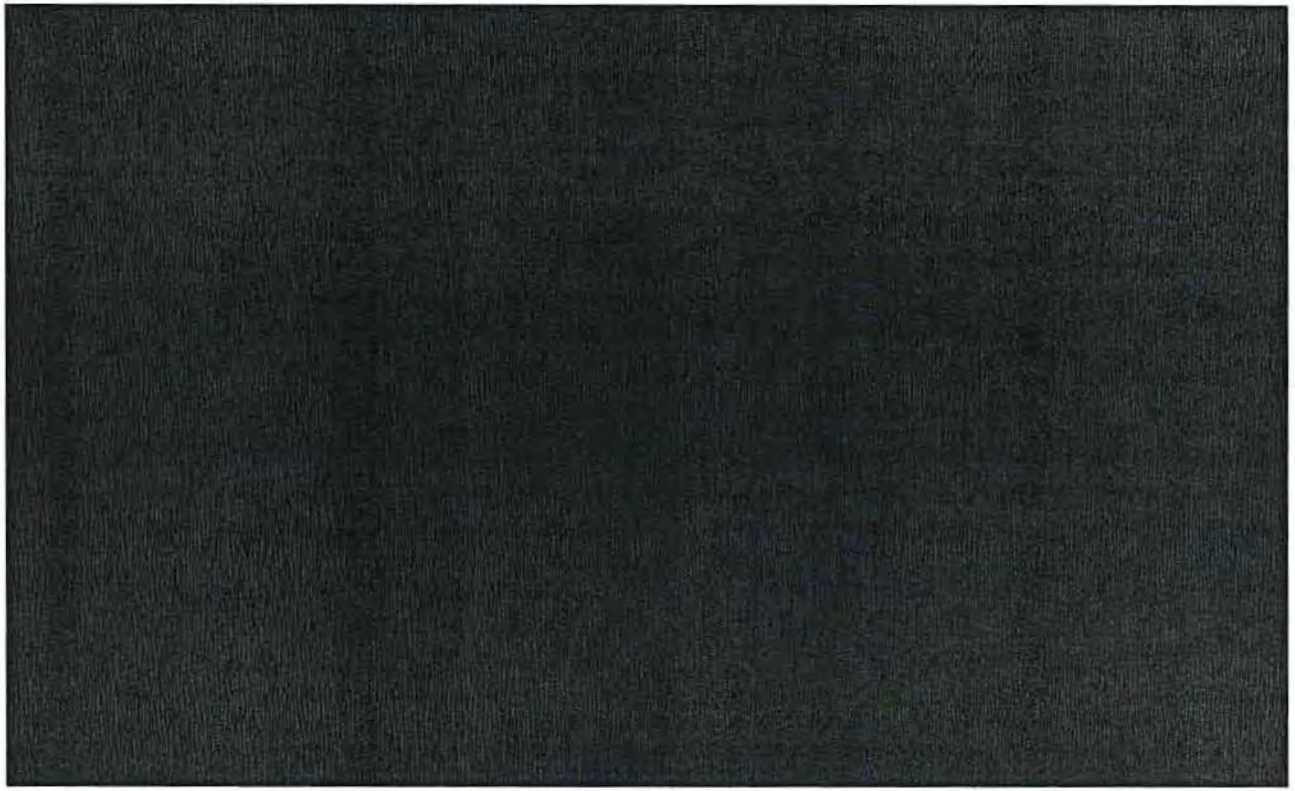


AGR-Strategie: Reduktion zum Bauteilschutz



69

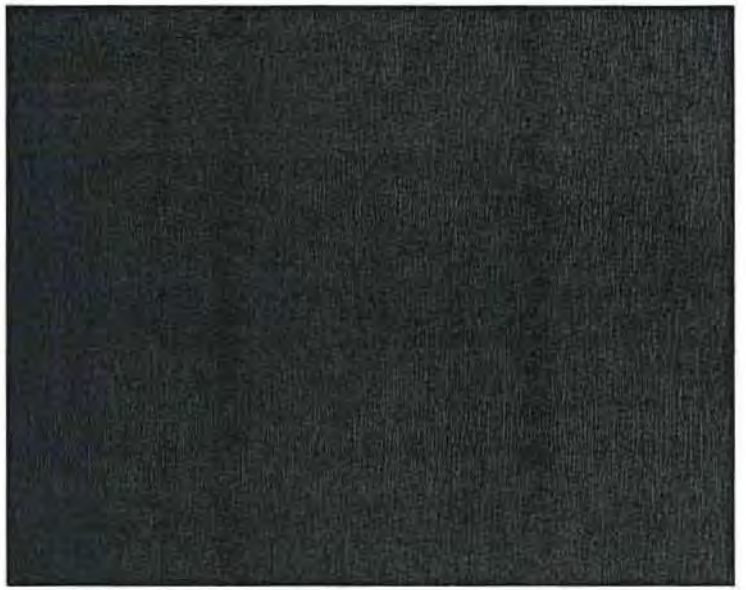
AGR-Strategie: Bypassierung



AGR-Strategie: Verhalten bei sinkenden Umgebungslufttemperaturen

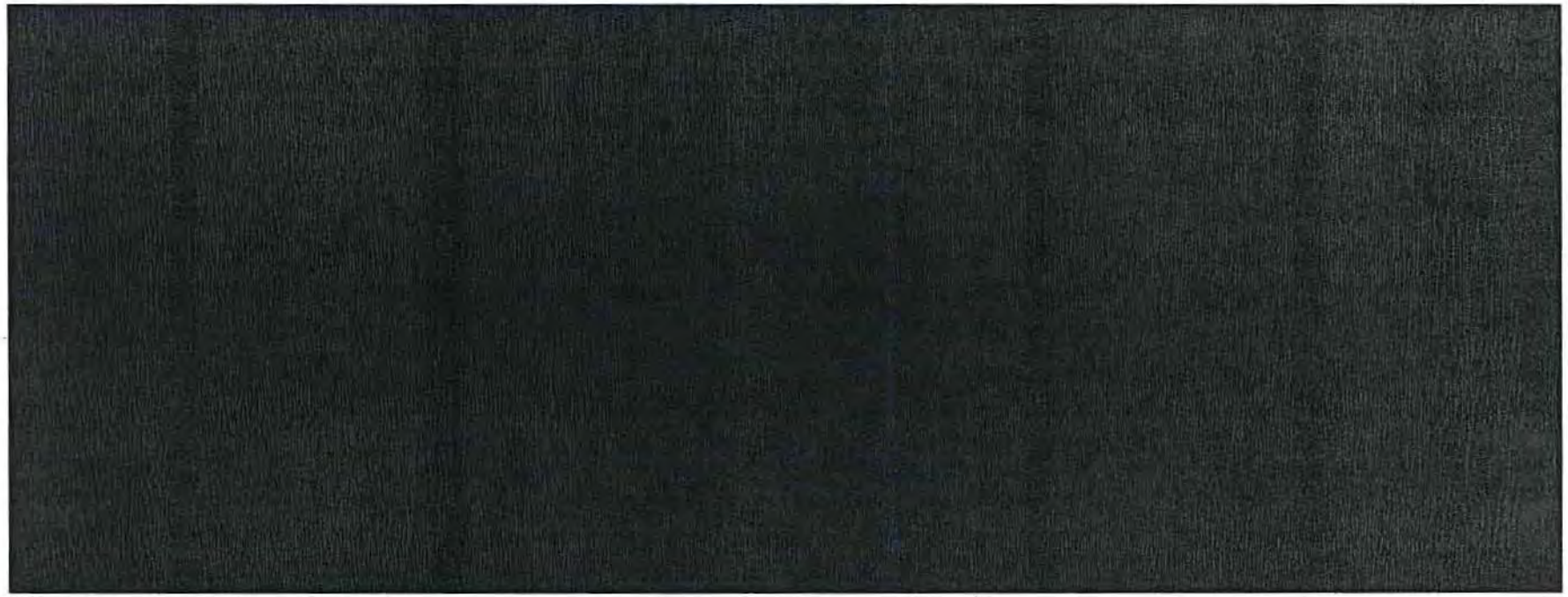
Für niedrigere Umgebungslufttemperaturen sinken alle Temperaturen in den AGR-, Luft- und Abgaspfaden analog. [redacted]

Zur Kompensation dieser Effekte wird die AGR-Rate reduziert [redacted]



Backup

Punkte mit Einfluss auf die Emissions- und Verbrauchsperformance

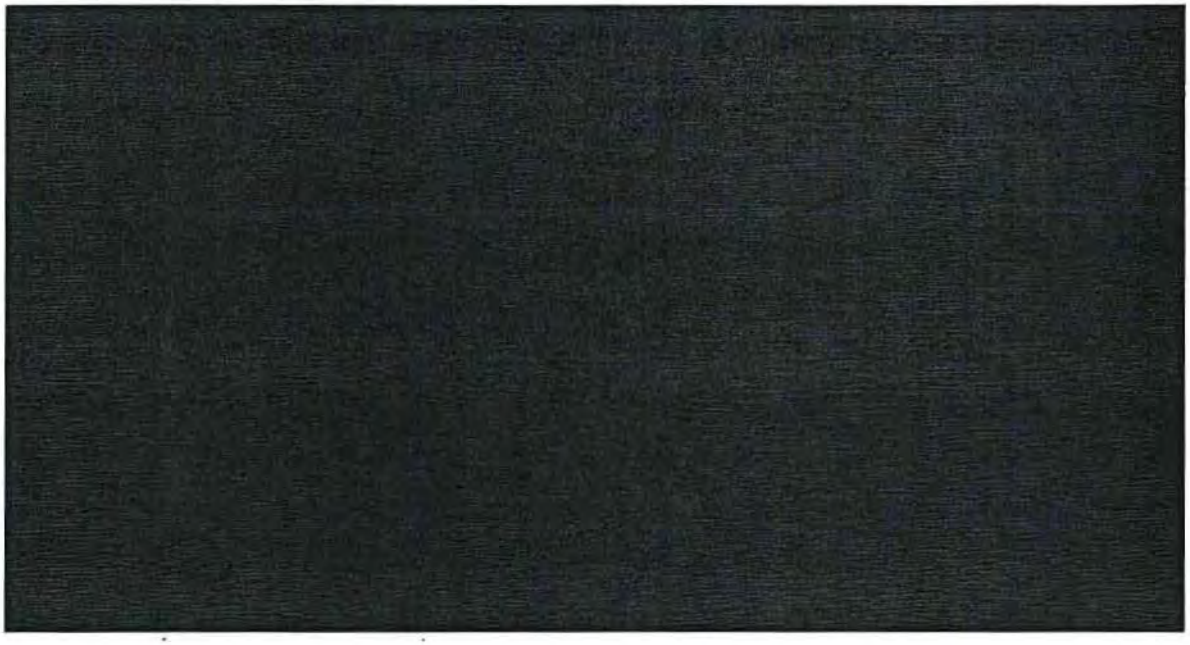


Anl 3

Smart EU5 - OM660/3

Böblingen 26.11.2015

Zusammenfassung



Fahrzeug – smart fortwo EU5, 40 kW

Daten vom KBA erhalten:

Vorgang	
Stand	30.10.2015
Hersteller	Smart
Handelsbezeichnung	Smart For Tow
Typ	451
[redacted]	
Typgenehmigungsnummer	e1*2001/116 *0413
Motorkennbuchstabe	
Motornummer	
Hubraum [cm³]	799
Leistung [kW]	40
Einspritzsystem	Common Rail
Getriebe	manual 6 Gang
Fehlerspeicher vor Testsequenz	i.O.
Fehlerspeicher nach Testsequenz	i.O.
SCR-Katalysator	nein

Anmerkung Daimler:
das Fzg ist Baujahr 2013, EG-Genehmigungsnummer e1*2001/116*0413 mit Nachtragsstand #20.

[redacted]

Anmerkung Daimler:

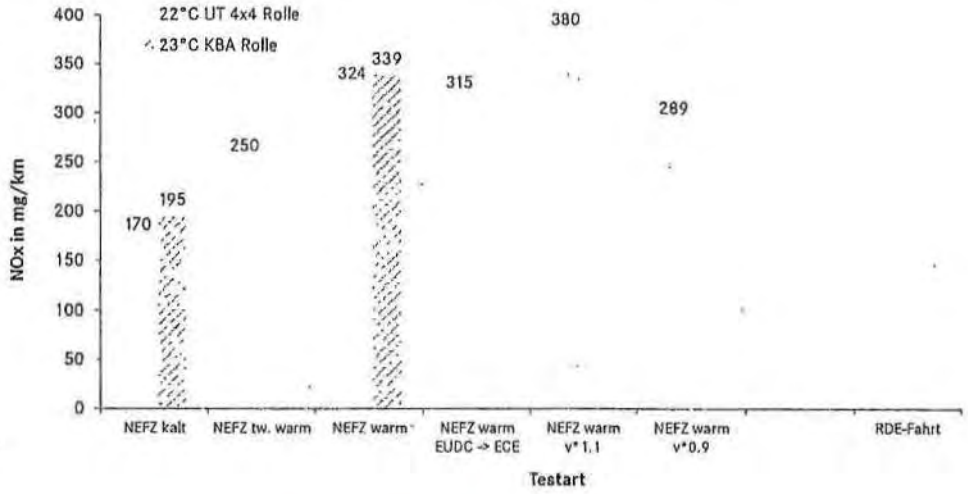
[redacted]

[redacted]

[redacted]

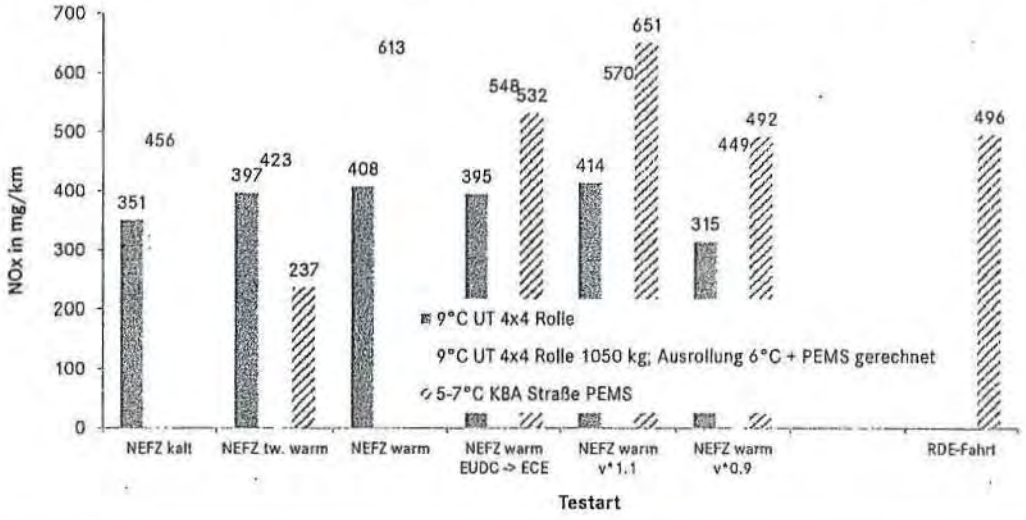
Testergebnisse Rollenprüfstand 22°C

(Fahrzeug Daimler: [redacted] In use Fahrzeug, original Zustand ,ca. 38 tkm Laufleistung EZ 09/12)



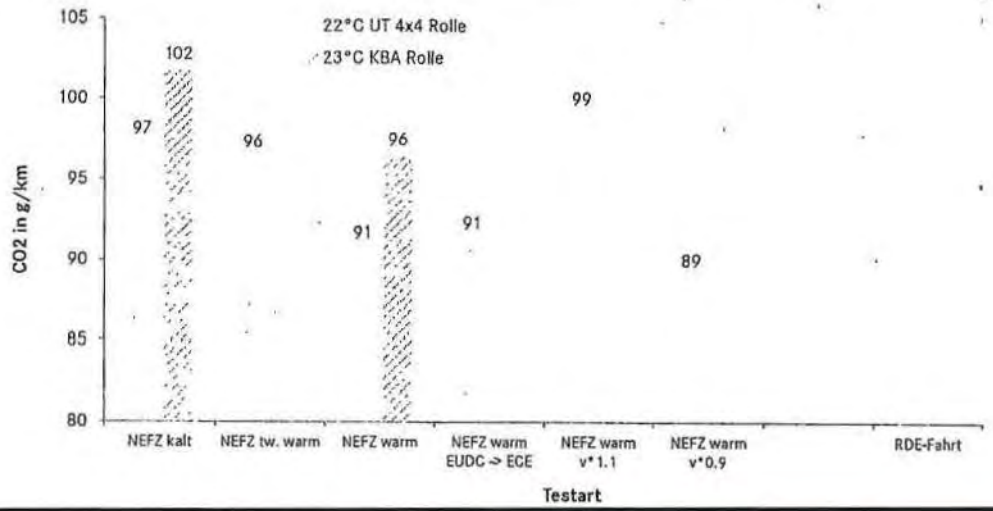
[redacted]

Testergebnisse Rollenprüfstand/PEMS-Straße < 10 °C



[redacted]

Testergebnisse Rollenprüfstand 22°C – CO2



[redacted]

Anl 8 45

Verteiler: Teilnehmer Az: 400-52.D/002#048	**Ergebnisprotokoll zur Besprechung** KBA			
	Ausrichtung **Herr** [redacted]		Tel. [redacted]	
	Moderation **Herr** [redacted]		Tel. [redacted]	
	Protokollführung **Herr** [redacted]		Tel. [redacted]	
am (Tag) **Mittwoch**	dem **13.01.2016**	von - bis Uhr **12:15-15:30**	Ort/Raum **E 80**	Datum **11.02.2016**

Thema: **Abgasüberprüfung**

Anlagen:

Teilnehmer

Name	Dienststelle/Org.-Einheit	Name	Dienststelle/Org.-Einheit
Herr [redacted]	**Daimler**	**Herr** [redacted]	**KBA**
Herr [redacted]	**Daimler**	**Herr** [redacted]	**KBA**
Herr [redacted]	**Daimler**	**Herr** [redacted]	**KBA**
		Herr [redacted]	**KBA**
		Herr [redacted]	**KBA**
		Herr [redacted]	**KBA**

Ergebnis	Erledigung wer, wann
1. Begrüßung durch Herrn [redacted] und Herrn [redacted]: - Nach einer kurzen Einführung in das Thema, wurden sowohl die Tests, Testprozeduren, als auch die Testparameter erläutert, die vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Auftrag gegeben wurden. Hierbei wurde auch auf die Versuchsergebnisse des Mercedes Benz S350 CDI (Rollenprüfstand und PEMS), die Daimler vorab zur Verfügung gestellt wurden, eingegangen. Die Höhe der auffälligen Ergebnisse der KBA-Prüfung ist für Daimler überraschend, da das Unternehmen selbst keine Hinweise auf Probleme mit diesem Fahrzeugtyp hat. Besonders überraschen ist für Daimler die NEFZ-Warm- (Prüfstand) als auch die NEFZ +10%- und -10%-Messung (PEMS), da sie sich diese hohen Werte nicht erklären können.	KBA
2. Präsentation der Abgasstrategie des Fahrzeuges Mercedes Benz S350 CDI durch den Hersteller Daimler: - [redacted] - Danach wird auf die Abgasstrategie des Fahrzeuges detailliert eingegangen. Der Abgasstrang besteht aus einem Oxidationskatalysator, Abgasrückführung (AGR) SCR-System und einen Partikelfilter. [redacted]	Daimler

SL

Ergebnisprotokoll	Blatt: 2
Ergebnis	Erledigung wer, wann
[redacted]	
[redacted]	KBA
- Es wird auch gefragt, ob das Fahrzeug noch greifbar ist, was durch das KBA verneint werden musste.	KBA
- Das KBA forderte detaillierte Informationen über Rampen und Eindüsungsraten an.	Daimler
[redacted]	

Mercedes Benz S350 Bluetec	Beschreibung	Temp	Feuchte	Prüfstand						PEMS			Bemerkungen	Ausrollwerte Dyno:			SMK	KM-Stand bei Prüfbeginn:	3040 km
Schadstoffkomponente	KBA-Test	°C	%	CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO		F0	F1	F2			
	Einheit			g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km		66	2,1	0,0162	1930	KBA-Aktenzeichen:	432-501015
Mess A	NEFZ kalt	25,0	34,9	155,922	55,58	351,54	31,91	0,172	7,96E+10	[redacted]	[redacted]	[redacted]					[redacted]	Fahrzeugart:	Personenkraftwagen
Mess B	NEFZ warm	25,8	55,0	137,863	230,48	44,98	8,75	0,025	1,09E+09	147,019	281,17	53,65	r nach CVS (Faktor 1.046		230,48	4,146815401	2,881	Vorschrift:	70/156
Mess BS	NEFZ warm Straße	7,7	53,6	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	202,082	[redacted]	39,06			391,6118901	7,043913424	[redacted]	Typgenehmigungs-Nr.:	e1*2001/116*0335*27
Mess C	NEFZ heiß*	5,6	56,5	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	180,616	[redacted]	10,76			440,4996481	7,925370048	[redacted]	Typ:	221
Mess D	NEFZ +10%	8,1	56,4	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	203,274	[redacted]	66,72			162,7385368	2,928003341	[redacted]	Handelsbezeichnung:	S350 Bluetec
Mess E	NEFZ -10%	8,0	54,3	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	166,965	[redacted]	56,74			332,8054046	6,003854706	[redacted]	Abgasgenehmigungs-Nr.:	e1*715/2007*136/2014W*1062*00
Mess RDE-A	RDE Fahrt **	11,8	56,0	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	181,861	[redacted]	20,73			182,6084917	3,285507227	[redacted]	Inhaber der Typgenehmigung:	Daimler AG
Mess B 10°C	Rolle 10°C Ambient	11,8	48,7	150,197	[redacted]	355,81	40,39	0,110	7,64E+09	[redacted]	[redacted]	Motoröltemperatur bei Messbeginn: 18 °c			71,04	1,278157611	[redacted]		D-71059 Sindelfingen

Anl 10

Anl 11 89

Verteiler: Teilnehmer DMS 400-52.D/002#048	**Ergebnisprotokoll zur Besprechung** KBA	
	Ausrichtung	Tel.
	Herr [redacted]	[redacted]
	Moderation	Tel.
	Herr [redacted]	[redacted]
	Protokollführung	Tel.
	Herr [redacted]	[redacted]

am (Tag)	dem	von - bis Uhr	Ort/Raum	Datum
Freitag	**12.02.2016**	**13:00-15:00**	**KBA, E82**	**12.02.2016**

Thema: **1. Daimler Sprinter/V-Klasse NOx-Messergebnisse**

Anlagen:

Teilnehmer

Name	Dienststelle/Org.-Einheit	Name	Dienststelle/Org.-Einheit
Herr [redacted]	**Daimler AG**	**Herr** [redacted]	**KBA**
Herr [redacted]	**Daimler AG**	**Herr** [redacted]	**KBA**
		Herr [redacted]	**KBA**
		Herr [redacted]	**KBA**
		Herr [redacted]	**KBA**

Ergebnis

Erledigung wer, wann

1. Begrüßung durch Herrn [redacted] und Herrn [redacted]

2. V-Klasse 2,1l EU 6

Herr [redacted] erläutert die KBA-Interpretation der Messergebnisse der V-Klasse 250 cdi der vom KBA beauftragten Messungen.

Daimler erhebt keine Einwände gegen den Text.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Ergebnis

Erledigung wer, wann

[redacted]

Sprinter 2,1l EU 5

Herr [redacted] erläutert die KBA Interpretation der Messergebnisse. Ein gemeinsames Verständnis wird erarbeitet.

[redacted]

Ergebnisprotokoll	Blatt: 3
Ergebnis	Erledigung wer, wann
[redacted] Dies würde den vom KBA gemessenen, relativ hohen Messwert im NEFZ warm erklären. KBA fordert weitere Informationen zur Warmlaufstrategie an (Temperaturen, ggf. zeitliche Befristung, Korrekturfaktoren der AGR-Rate) an, da sie als Abschaltstrategie zu bewerten ist. [redacted]	

ZA7/7357.3/2

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas mit Ford am 16.02.2016 in Berlin von 13:30 Uhr bis 15:30 Uhr

Teilnehmer:

Herr [redacted] Ford Europa)
Herr [redacted] (Mitglied der Geschäftsführung Ford-Werke GmbH)
Herr [redacted] Ford Europa)
Herr [redacted] FoE Powertrain Calibration)
Herr [redacted] (Diesel Core Calibration [redacted])
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Er erläutert das geplante Vorgehen der UK: Die UK wird einen Bericht erstellen, in der auch die vom KBA erhobenen Fahrzeugmesswerte herstellerbezogen veröffentlicht und dem deutschen Bundestag übergeben würden. Zusätzlich würden diese an die zuständigen Typgenehmigungsbehörden übergeben. Auch der Motorschutz bei Abschalteinrichtungen werde dargestellt. Darüber hinaus würden Hinweise auf die Verbesserung des TGV in nationaler, europäischer und internationaler Hinsicht gegeben.

Ford erklärt, dass man transparent, konstruktiv und möglichst effizient die UK unterstützen will.

Herr [redacted] stellt die Messergebnisse für die Fordfahrzeuge vor:

Ford Focus 2.0 l Euro 5

Der Ford Focus erfüllte im NEFZ kalt den Grenzwert. Im NEFZ warm liegt der NOx-Wert nur geringfügig oberhalb des Grenzwertes von 180 mg/km. Im PEMS-Straßenbetrieb treten Überhöhungen der Typ 1-Grenzwerte zwischen dem 2,2fachen und 3fachen des Grenzwertes auf. Lediglich in der RDE-Fahrt zeigt sich ein leicht erhöhter Wert vom ca. 3,5fachen des Typ 1-Grenzwertes.

Ein Verdacht auf eine unzulässige Abschalteinrichtung lässt sich aus den Messungen nicht ableiten.

Ford C-Max 1.5 l und 2.0 l Euro 6

Beide Fahrzeuge wenden nach Herstellerangaben dieselben Emissionstrategien an. Sie erfüllen im NEFZ kalt sicher den NOx-Grenzwert. Auch im NEFZ warm liegt die Messung nicht darüber. Auffällig hohe NOx-Werte zeigten sich beim NEFZ 10 °C Test. Das Verhalten des C-Max auf der Straße zeigt bei den PEMS-Messungen Überhöhungen vom bis zu 4-5fachen des Grenzwertes. Jedoch liegt der Wert bei höherer Lastanforderung im NEFZ +10 % PEMS-Test auch sehr hoch beim 9 bzw. 7fachen des Grenzwertes.

Gemäß Stellungnahme des Herstellers konnte als Grund dafür in der Modalwertzerlegung der Messung eine Peakemission am Ende des Zyklus in der Beschleunigungsphase detektiert werden. Diese starke Überhöhung ist nach Aussage von Ford nicht sicher erklärbar. Vermutung ist eine hohe Vorbeladung des NSK vor der Messung, die dazu führt, dass die beiden Effekte „Reduzierung der AGR-Rate durch hohe Lastanforderung" und „mangelnde Aufnahme von rohemittierten NOx durch den NSK" bei gleichzeitiger Regeneration zu einem deutlichen NOx-Peak führen. Durch temperaturbedingtes Herunternehmen der AGR-Rate wird die notwendige Gemischanfettung für die Regeneration des NSK erschwert. Bei gleichzeitiger Leistungsanforderung in der Beschleunigungsflanke des Zyklus wird die NOx-Umsetzung im NSK behindert.

Aus den Messungen kann derzeit nicht auf eine unzulässige Abschalteinrichtung geschlossen werden, allerdings wird deutlich, dass AGR-Rücknahmen hin zu sinkenden Temperaturen und hoher Last, die NOx-Emissionen deutlich erhöhen.

Herr [redacted] stellt anhand einer Präsentation zunächst den Anspruch von Ford nach früheren schlechten Erfahrungen, dass über verschiedene organisatorische Maßnahmen sichergestellt wurde, dass keine unzulässigen Abschalteinrichtungen in Fordfahrzeugen verbaut werden. Z.B. sei ein Anti-Defeat-Device-Training für alle Verantwortlichen bei Ford verpflichtend. Dies ist in deutscher Sprache bzw. in der jeweiligen Landessprache online zu absolvieren und dauert ca. eine Stunde. Es geht auf die verschiedenen denkbaren Arten von Defeat Devices ein, wie physisch (z.B. Motorhaubenschalter), Software, Kalibration oder auch unbeabsichtigte Konsequenzen z.B. anderer Entwicklungsziele. Zur Prüfung enthält dies auch einen Defeat Device Decision Tree.

Zur organisatorischen Sicherstellung der Defeat Device Vermeidung wurden die Verantwortlichkeiten zur Freigabe z.B. von Kalibrierungen getrennt. Ohne solch klare Governance Strukturen könne man bei 22.000 Ingenieuren sonst so etwas nicht sicher stellen.

Im Weiteren soll noch dargestellt werden, was normal use bedeute. Herr [redacted] stellt dar, dass hierzu von Ford Kunden- und Fahrzeugdaten intensiv ausgewertet würden und in Kennfeldern aufbereitet würden, um dies für die Fahrzeugentwicklung nutzbar zu machen. Dementsprechend wurden z.B. auch die AGR-Raten-Korrektur-Kennfelder aufgebaut, die er anhand der Präsentation vorstellt.

Er erklärt, dass die Fordfahrzeuge über keinerlei Zyklus- oder Prüfstandserkennung verfügen. Es gebe darüber hinaus keine Zeit-, Trigger- oder GPS-Signale, die die Emissionskontrolle beeinflussen. Die Fahrzeuge seien dagegen robust im Design auf 160.000 km und 15 Jahre Gebrauchsdauer ausgelegt.

Hinsichtlich der hohen Werte im KBA-Test NEFZ 10°C vermutet er die Ursache in dem vor der Messung hoch beladenem NSK und dem unerklärlichen Ausstoß von historischem NOx aus dem NSK. Wieso dies nicht in einer Regeneration in unschädliche Komponenten umgesetzt wird, bleibt dabei unerklärt. Die hohen NOx-Werte bei den Straßenmessungen erklärt Herr [redacted] mit der höheren Last, die in den höheren CO2-Werte erkannt werden kann. Dadurch, dass bei höheren Lasten, die AGR-Raten gesenkt werden, entstehen hier höhere NOx-Werte. Darüber hinaus wird auf den guten Wert bei der KBA-RDE-Messungen hingewiesen.

Herr [redacted] erneuert im Weiteren die Ergebnisse anhand der Modalwertanalysen. Er weist darauf hin, dass hier auch nachgewiesen ist, dass auch bei diesen Temperaturen die AGR aktiv ist. Er vermutet, dass der Peak des 1,5 l in der Höhe nur zu erklären ist, dass hier bereits zuvor eingelagertes NOx ausgetreten sei, da die Vergleichsmessungen bei Ford ergeben haben, dass vor dem LNT die NOx-Werte niedriger gewesen seien als nach dem LNT.

Herr [redacted] fragt nach, ob der LNT denn NOx produziere. Herr Goodcliff antwortet, dass Ford diesen Effekt mit Freisetzung von eingelagertem NOx aus dem LNT bereits häufiger beobachten konnte. Herr [redacted] hat Zweifel an dieser Aussage.

Herr [redacted] stellt dar, dass Ford versucht habe, die KBA-Versuche zu replizieren, dies aber nicht gelang. Die Werte bei Ford lagen immer unter dem Grenzwert. Herr [redacted] entgegnet, dass das 2,0 l Modell qualitativ dasselbe Verhalten mit dem Peak nur in geringerer Ausprägung

gezeigt habe und das Fahrzeug auf einem anderen Prüfstand und einem anderen Technischen Dienst vermessen wurde. Das Ergebnis betrug 378 statt 622 mg/km, liegt aber trotzdem oberhalb des 4,5fachen Grenzwertes. Herr [redacted] hält die Ausbildung des Peaks für ein typisches LNT-Verhalten, das auch bei anderen Fahrzeugen schon beobachtet werden konnte und seine Ursache gemeinhin in der Ursache hat, dass an dieser Stelle des Zyklus bei temperatur- und lastbedingt abgesenkter AGR-Rate keine ausreichende Gemischanfettung gelingt und so eine vollständige Regeneration misslingt, zumal durch den höheren Frischluftanteil und die Lastabforderung ein deutlicher Rohemissionsanstieg der NOx entsteht. Die eingeleitete Regeneration sei in den Modalwerten durch die steigenden CO-Werte durchaus erkennbar.

Im übrigen seien die KBA-Messungen als Kontrollmessungen angelegt, so dass absichtlich feste Prüfungspräkonditionierungen des Typ 1-Testes nicht durchgeführt wurden.

Zum Ausschluss bzw. Nachweis der Fordansicht sollen verschiedene Prüfstandsmessungen bei Ford in Dunton unter Begleitung von [redacted] stattfinden, in denen bei niedrigen Temperaturen und bei unterschiedlich definierten Vorbeladungen der LNT Messungen auf dem Rollenprüfstand durchgeführt werden. Die Erkenntnisse sollen an das KBA weitergegeben werden und mit einem eigenen Fahrzeuge vom KBA unabhängig von Ford nachgemessen werden. Die Messungen in Dunton sollen am 29. Februar stattfinden.

Danach wird entschieden wie weiter mit den Prüfungen bzw. Ergebnissen zu verfahren ist.

Herr [redacted] dankt allen Teilnehmern und schließt die Sitzung.

[redacted]

German Emission Investigation Commission

[redacted] – Ford Werke GmbH Board

[redacted] – VP Sustainability, Environmental & Safety Engineering (SE&SE) Europe and Global Director Homologation & Technical Compliance

[redacted] – [redacted] Sustainability Advanced Regulation & Product Conformity, Europe

[redacted] – [redacted], Ford of Europe Powertrain Calibration

[redacted] – [redacted] Diesel Calibration, Europe

Date: 16 / Feb / 2016

Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Content

- Introduction
- Ford Defeat Device Avoidance Policy and Governance
- KBA Test and Ford Test results
- Conclusions

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Ford Defeat Device Avoidance Policy and Governance

Go Further

SECRET

DEFEAT DEVICE AVOIDANCE GOVERNANCE

Go Further

- **After settling a 1998 U.S. enforcement case, Ford put measures in place to prevent defeat devices**
  - Intent was to create a culture of compliance and widespread understanding of the need to avoid defeat devices
  - Program was implemented in Europe as well as the U.S.

- **Our framework to ensure compliance with vehicle emissions regulations includes:**
  - **Global emissions requirements database, engineering cascade and training.**

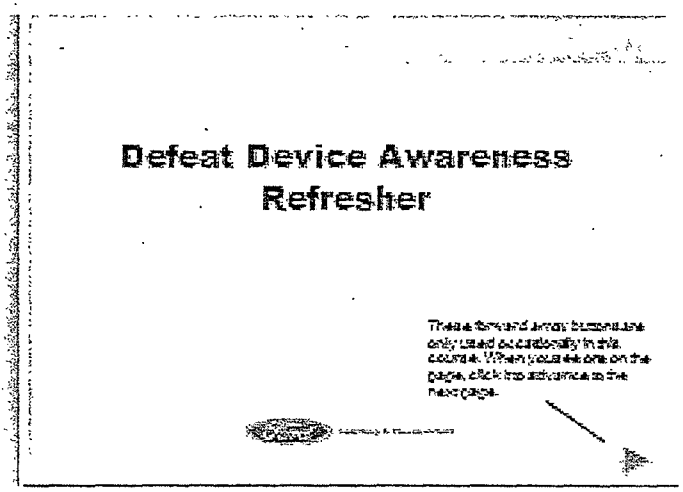
Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

DEFEAT DEVICE AVOIDANCE TRAINING

Go Further

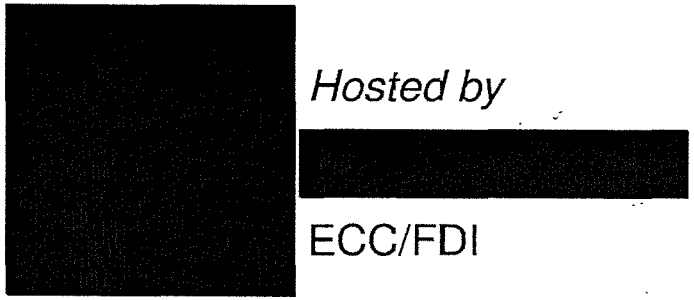
- Mandatory defeat device avoidance seminars and classroom training
- Mandatory, periodic 1 hour on-line training refresher
  - Material soon to be updated to address new developments including new regulation on RDE and WLTP (once finalized)
- Just in Europe > 500 engineers trained last calendar year again.
- Training covers:
  - US regulation for Auxiliary Emissions Control Device (AECD) and Defeat Devices (DD)
  - Specifics of EU regulation including coming RDE/WLTP, HDV; Noise DD
  - Decision tree
  - Exercises
  - Resources



Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Defeat Device Awareness Refresher



Hosted by

[redacted]

ECC/FDI

- **Course Goal**: Reduce company exposure to defeat device liability by making defeat device avoidance a regular part of every participant's job

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Introduction

[redacted]

Trainer/Training Developer

ECC/FDI

[redacted]

Training Consultant

Ford - Germany

Learning & Development

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

242

Why is Defeat Device Avoidance Important?

- Defeat devices are illegal
- Avoiding them is the right thing to do

© Ford Motor Company, 2010
Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Why is this class important?

- There's no formula for avoiding defeat devices
- Ford engineering centers are worldwide
- It's Ford Policy

© Ford Motor Company, 2010
Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Additional Issues

- Physical Component
- Software concerns
- Calibration concerns
- Unintended consequences

© Ford Motor Company, 2010
Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies.

115

Defeat Device Definition

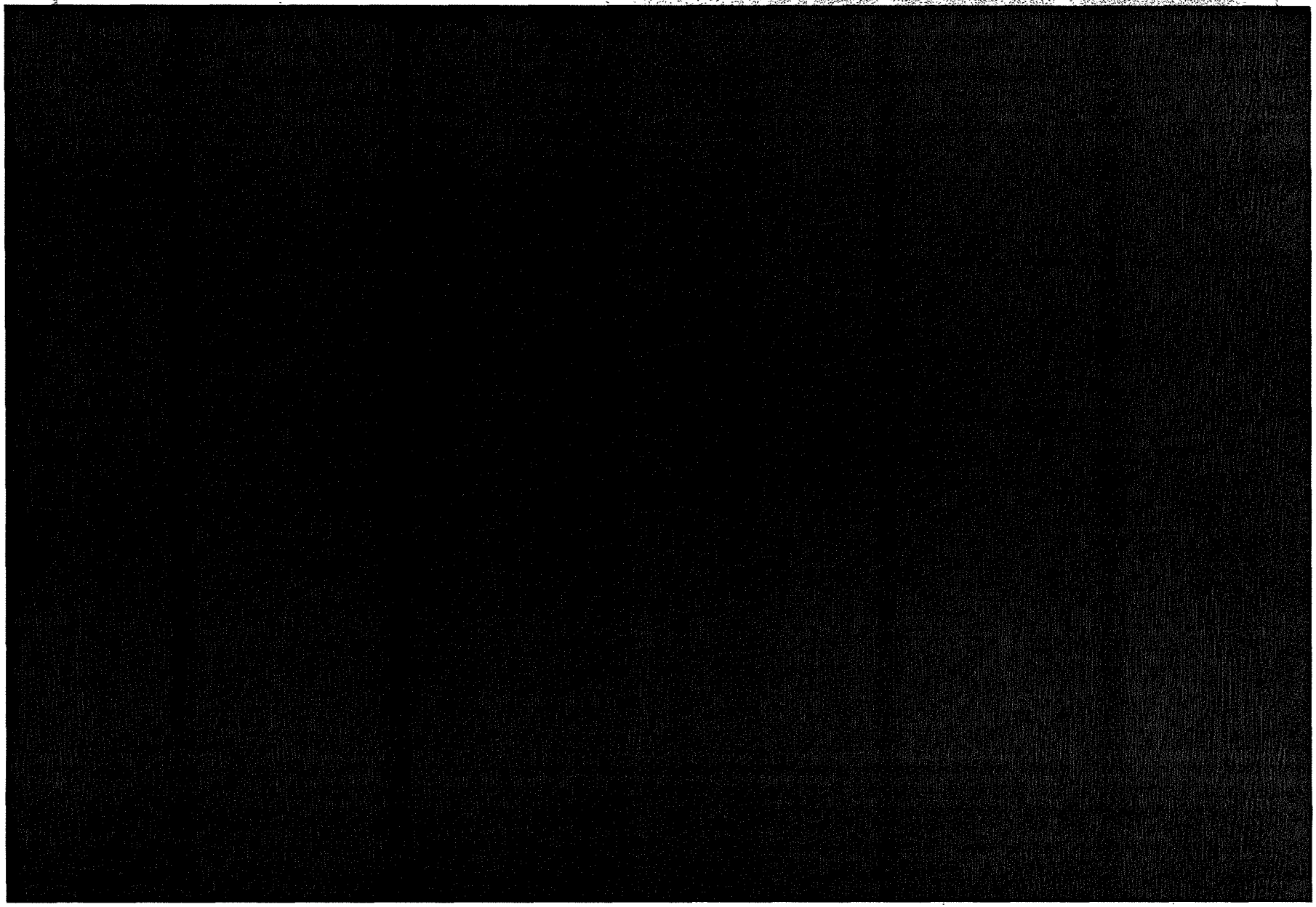
"Abnormal" Vehicle Operation

- Judgment calls are not to be made alone.
- Exceptions must be discussed in the Feature teams or reviewed and approved by SE&SE.

© Ford Motor Company, 2010
Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

(117)

DEFEAT DEVICE DECISION TREE



SECRET

DEFEAT DEVICE AVOIDANCE GOVERNANCE

Go Further

- **Our framework to ensure compliance with vehicle emissions regulations worldwide includes:**
  - **Global emissions requirements database, engineering cascade and training.**
  - **Separation of duties (e.g. separate internal control and compliance organization - SE&SE – distinct from engineering (own VP area)**

Ford Is In Compliance With Regulatory Requirements Worldwide; We Have Processes And Controls In Place To Ensure On-Going Compliance

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

SECRET

ONE TEAM

[redacted]

Business Units

Americas | Europe, MEA | Asia Pacific | Lincoln | Ford Credit

Go Further

[redacted]

Functional Skill Teams

- Product Development
- Manufacturing and Labor
- Purchasing
- Quality
- Sustainability
- Information Technology
- Finance, Data and Analytics
- Strategy
- Human Resources
- Legal
- Government Relations
- Marketing, Sales and Service
- Communications

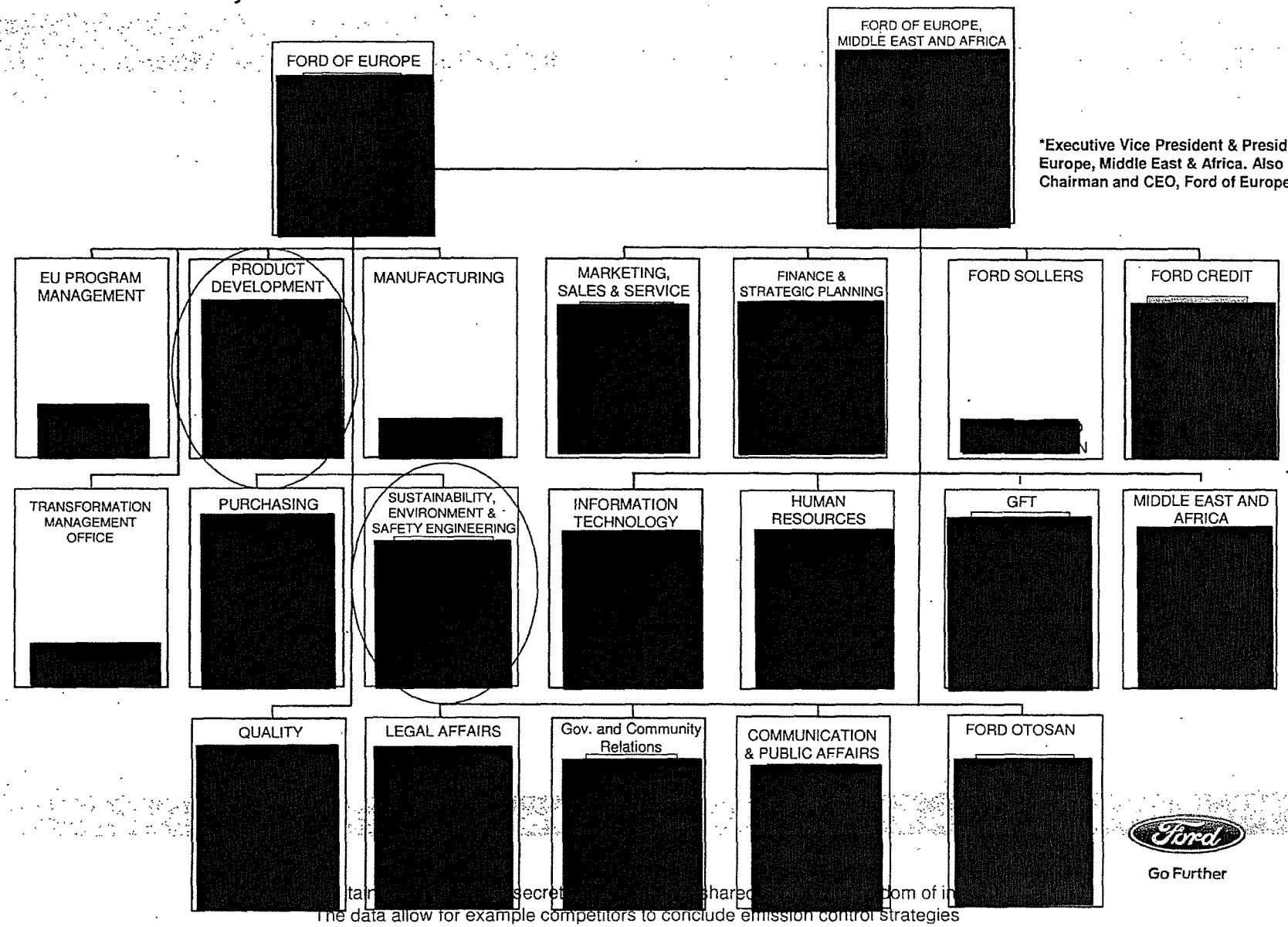
People Working Together As a Global Enterprise for Automotive Leadership

One Team. One Plan. One Goal. One

Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

EUROPE, MIDDLE EAST AND AFRICA -- ONE TEAM



[redacted] secret[redacted] shared[redacted] dom of in[redacted]
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

SECRET

DEFEAT DEVICE AVOIDANCE GOVERNANCE

Go Further

- Our framework to ensure compliance with vehicle emissions regulations worldwide includes:
  - Global emissions requirements database, engineering cascade and training.
  - Separation of duties (e.g. separate internal control and compliance organization - SE&SE – distinct from engineering (own VP area)
  - ➢ Engineering design, verification and reporting (DVR) tools
  - ➢ Emissions Certification Review Forum (internal governance & sign-off to requirements); co-chaired by SE&SE and PD
  - ➢ Conformity of production and in-use customer vehicle testing (required in the EU, US and other markets)
  - ➢ Guidelines to ensure appropriate calibration settings

Ford Is In Compliance With Regulatory Requirements Worldwide; We Have Processes And Controls In Place To Ensure On-Going Compliance

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Defeat Device Avoidance Summary

- In a large corporation like Ford, Defeat Device Avoidance depends on a culture of compliance and a well-functioning governance structure.
- Ford's approach includes structural constraints (separation of duties), mandatory training, guidelines, and forum reviews, all aimed at creating a culture of compliance
- We have confidence in the culture and the structure that Ford has created; and we are constantly striving to improve it
- Having said that, the defeat device rules have always been ambiguous—for example, terms like 'normal use' have not been clearly defined. There has always been room for debate and discussion regarding the interpretation of the defeat device rules. The RDE rule will help to provide further definition that has been lacking to date.

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

(123)

REGULATION (EC) No 715/2007 Art 5 Compliance

1. The manufacturer shall equip vehicles so that the components likely to affect emissions are designed, constructed and assembled so as to enable the vehicle, **in normal use**, to comply with this Regulation and its implementing measures.

2. The use of defeat devices that reduce the effectiveness of emission control systems shall be prohibited. The prohibition shall not apply where:

(a) the need for the device is justified in terms of protecting the engine against damage or accident and for safe operation of the vehicle;

(b) the device does not function beyond the requirements of engine starting; or

(c) the conditions are substantially included in the test procedures for verifying evaporative emissions and average tailpipe emissions.

(1) Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter **normalen Betriebsbedingungen** dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

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

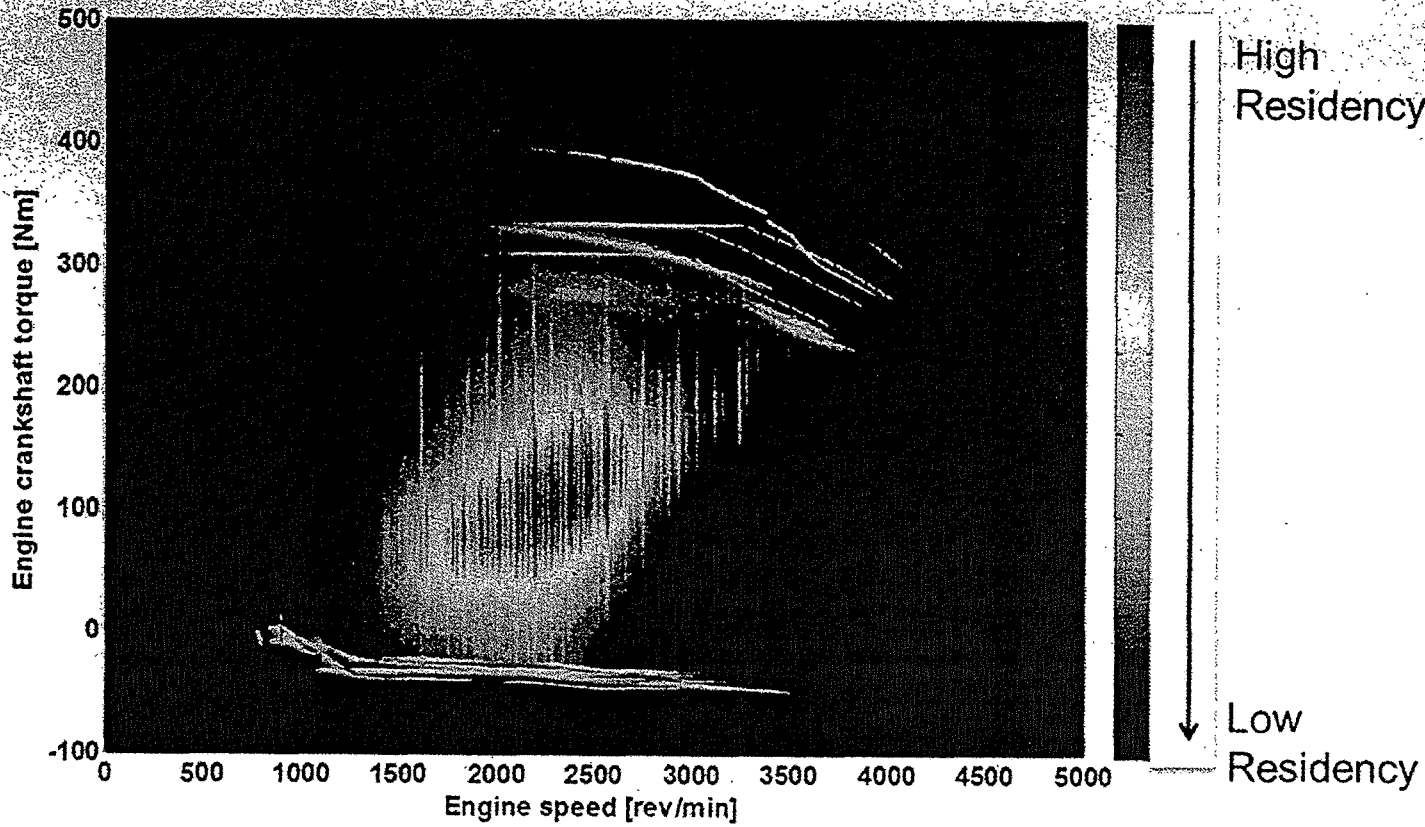
a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;

b) die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist;

c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind.

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies.

[redacted]



[redacted]

Ford
Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

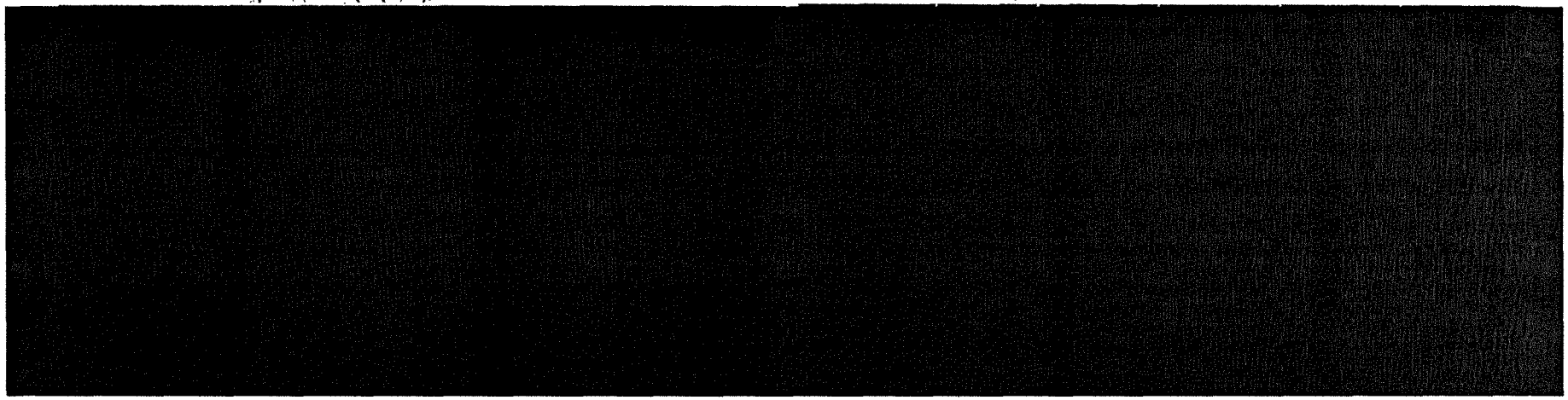
Calibration Methodology

Go Further

GEARSHIFT INDICATOR LIGHTS – C-MAX 1.5L COMPACT

Homologation data: gear shift recommendation depending on vehicle speed (kph)

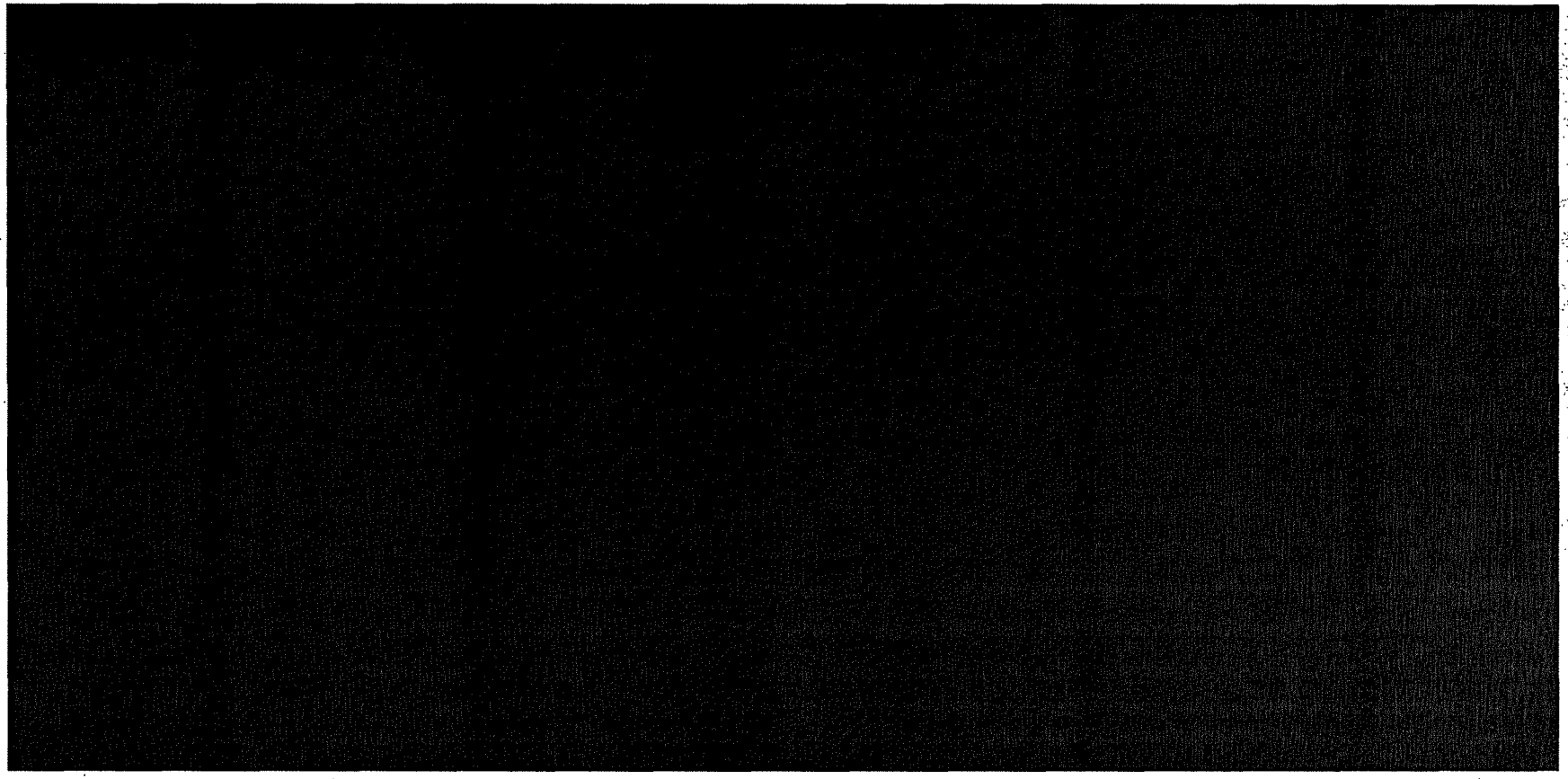
Gear shift recommendation depending on engine speed (rpm)



- For normal driving conditions, shift points are around [redacted].
- First-gear shifts at engine speeds of more than [redacted] are not under normal driving conditions but may occur in special situations (pull-ahead in steep slope)
- For harder accelerations in first gear the recommendation is just below [redacted] to accomodate special driving conditions where customers cannot shift earlier and demand full pedal performance

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

EXAMPLE - EGR Map Strategy



- The EGR is calibrated over a wide range of engine operating condition to optimise all consituents as well as respecting hardware constraints, combustion stability, NVH, smoke

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

GENERAL DEFEAT DEVICE POINTS

- Nothing in our vehicle detects whether the vehicle is in a NEDC or not and changes accordingly the effectiveness of our emission control systems
- Nothing in our vehicle detects whether the vehicle is on the dyno or not and changes accordingly the effectiveness of our emission control systems
- There are no time triggers, GPS signals or similar that change accordingly the effectiveness of our emission control systems
- Emission control systems active over an extended range of the engine operating conditions
- All emission systems are designed to operate to full useful life requirements correlated to real customer usage patterns

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

KBA Test and Ford Test results

Go Further

KBA Test Results

Car	Test Condition	NOx [mg/km]	CO2 [g/km]	Comment
Focus 1.5l	various	No concern raised		
C-MAX 1.5l	NEDC cold/warm (Lab)	43 / 47	110 / 102	In line with Ford expectation

Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

KBA Test Results

Car	Test Condition	NOx [mg/km]	CO2 [g/km]	Comment
Focus 1.5 l	various	No concern raised		In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC cold/warm (Lab)	43 / 47	110 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEFZ warm validation (Lab / PEMS)	85 / 80	106 / 102	In line with Ford expectation

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

KBA Test Results

Car	Test Condition	NOx [mg/km]	CO2 [g/km]	Comment
Focus 1.5t	various	No concern raised		In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC cold/warm (Lab)	43 / 47	110 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEFZ warm validation (Lab / PEMS)	85 / 80	106 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC (PEMS), 9 ° C	250	143	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load

Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

KBA Test Results

Car	Test Condition	NOx [mg/km]	CO2 [g/km]	Comment
Focus 1.5 l	various	No concern raised		In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC cold/warm (Lab)	43 / 47	110 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEFZ warm validation (Lab / PEMS)	85 / 80	106 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC (PEMS), 9 ° C	250	143	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load
C-MAX 2.0l	NEDC warm but 10° C (Lab)	368	119	In line with Ford expectation No pre-conditioning

Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

133

KBA Test Results

Car	Test Condition	NOx [mg/km]	CO2 [g/km]	Comment
Focus 1.5l	various	No concern raised		In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC cold/warm (Lab)	43 / 47	110 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEFZ warm validation (Lab / PEMS)	85 / 80	106 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC (PEMS), 9 ° C	250	143	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load
C-MAX 2.0l	NEDC warm but 10 ° C (Lab)	368	119	In line with Ford expectation No pre-conditioning
C-MAX 1.5l	NEDC -10% speed (PEMS), 9 ° C	250	135	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

KBA Test Results

Car	Test Condition	NOx [mg/km]	CO2 [g/km]	Comment
Focus 1.5 l	various	No concern raised		In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC cold/warm (Lab)	43 / 47	110 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEFZ warm validation (Lab / PEMS)	85 / 80	106 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC (PEMS), 9° C	250	143	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load
C-MAX 2.0l	NEDC warm but 10° C (Lab)	368	119	In line with Ford expectation No pre-conditioning
C-MAX 1.5l	NEDC -10% speed (PEMS), 9° C	250	135	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load
C-MAX 1.5l	RDE (PEMS)	411	114	In line with Ford expectation, actually very positive result!

Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

135

KBA Test Results

Car	Test Condition	NOx [mg/km]	CO2 [g/km]	Comment
Focus 1.5l	various	No concern raised		In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC cold/warm (Lab)	43 / 47	110 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEFZ warm validation (Lab / PEMS)	85 / 80	106 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC (PEMS), 9 ° C	250	143	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load
C-MAX 2.0l	NEDC warm but 10 ° C (Lab)	368	119	In line with Ford expectation No pre-conditioning
C-MAX 1.5l	NEDC -10% speed (PEMS), 9 ° C	250	135	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load
C-MAX 1.5l	RDE (PEMS)	411	114	In line with Ford expectation, actually very positive result!
C-MAX 1.5l	NEDC back (PEMS) 10 ° C	303	147	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load

Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

KBA Test Results

Car	Test Condition	NOx [mg/km]	CO2 [g/km]	Comment
Focus 1.5 l	various	No concern raised		In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC cold/warm (Lab)	43 / 47	110 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEFZ warm validation (Lab / PEMS)	85 / 80	106 / 102	In line with Ford expectation
C-MAX 1.5l	NEDC (PEMS) 9° C	250	143	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load
C-MAX 2.0l	NEDC warm but 10° C (Lab)	368	119	In line with Ford expectation No pre-conditioning
C-MAX 1.5l	NEDC +10% speed (PEMS), 9° C	250	135	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load
C-MAX 1.5l	RDE (PEMS)	411	114	In line with Ford expectation, actually very positive result!
C-MAX 1.5l	NEDC back (PEMS) 10° C	303	147	In line with Ford expectation High CO2 suggests higher load
C-MAX 1.5l	NEDC +10% speed (PEMS), 9° C	700	159	Highest CO2 suggest highest load and no pre-con
C-MAX 1.5l	NEDC warm but 10° C (Lab)	622	115	No pre-con, second-by-second data suggest outlyer

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Ford Tests to replicate KBA 622 mg Nox result

- C-MAX Compact 1.5 l tested on behalf of KBA German authorities giving elevated NOx results

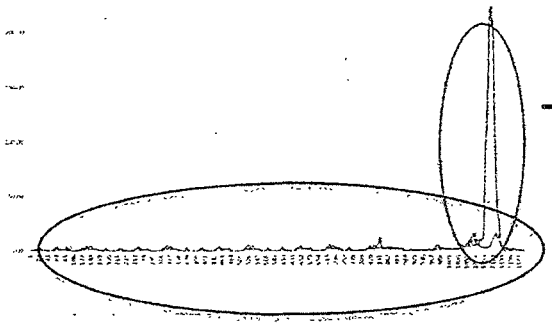
Ford C-Max 1,5l EU 6	Beschreibung	Prüfstand					
Schadstoffkomponente	KBA-Test	CO2	NOx	CO	HC	PM	PN
Mess 10°C warm	NEFZ 10°C warm	115.160	622.302	1.039	4.888	0.205	4.85E+08

- Internal Ford testing completed to understand KBA result under these test condition
- Not inline with Ford expectation
- Ford testing completed to demonstrate
  - EGR active at lower ambient temperatures
  - Determine mechanisms which could lead to high NOx emissions

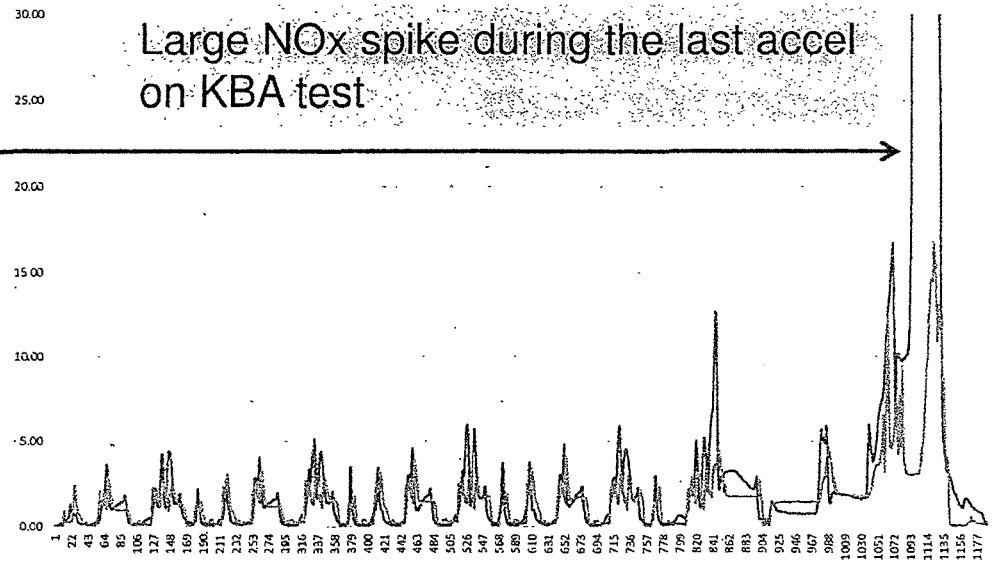
Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Comparison of KBA with Ford

- Comparison of KBA testing and Ford Testing



Blue: KBA NOx TailPipe – Post LNT
Green: Ford Engine Out - Pre LNT



- Blue tailpipe result (KBA test) is higher than the engine-out (green Ford test) indicating a high LNT loading condition
  - More NOx generated in the KBA test than can actually be produced by the engine based on Ford test
- Reason to be analysed, however, only explainable reason is that the LNT is saturated due to prior testing
- Not representative of real driving which would periodically purge the LNT preventing fully saturated LNT conditions

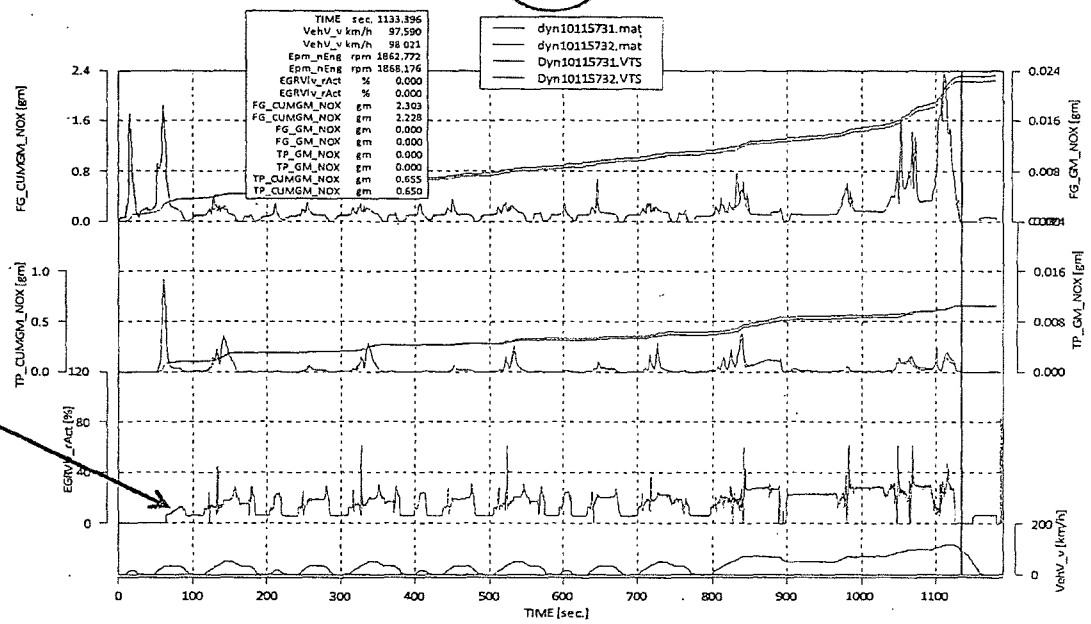
Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Ford 10degC NEDC (2): pre-conditioned

- Ford 10 degC NEDC

	(T.P) HTHC	CO	NOX	CO2	HTHC+NOX
Test 1	0.0873	0.5702	0.0608	119.43	0.148
Test 2	0.0803	0.6096	0.0614	119.22	0.142

EGR active from 60sec based on coolant temp



Blue: test 1, red: test 2

NOx test results at 10degC within legal limits

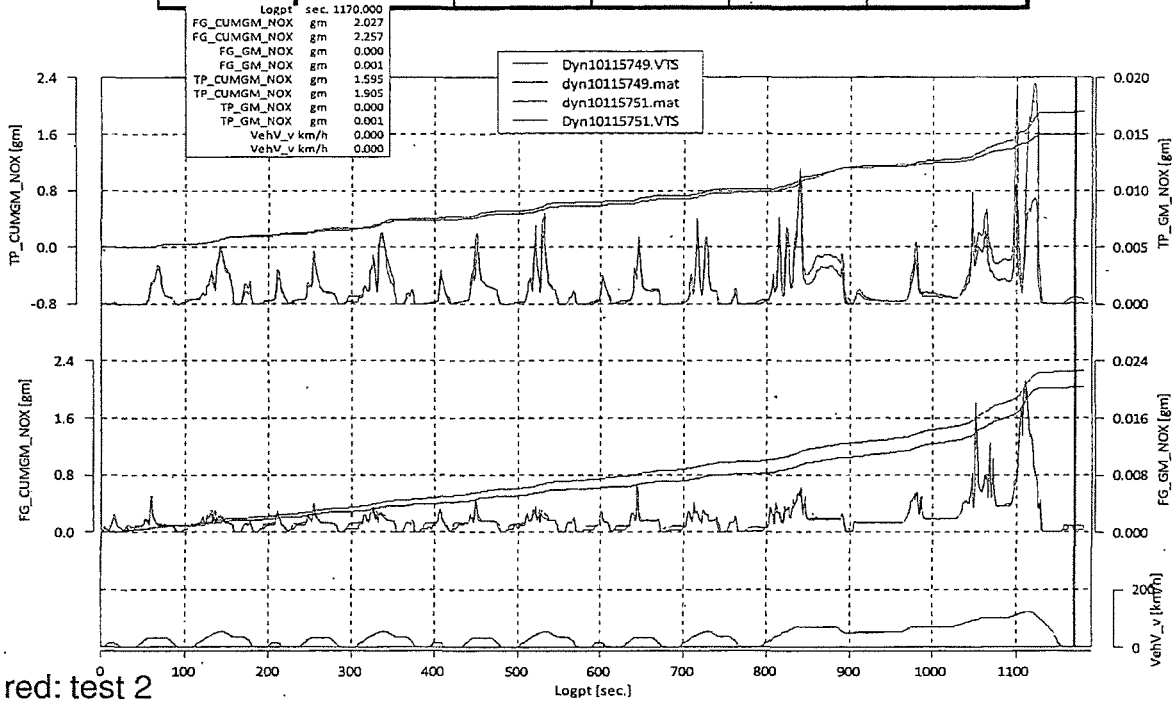
Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Ford NEDC: No pre-conditioning

- Ford Internal testing with full LNT

	(T.P) HTHC	CO	NOX	CO2	HTHC+NOX
Test 1	0.0588	0.4629	0.15	114.37	0.209
Test 2	0.0545	0.4127	0.1724	114.79	0.227



Blue: test 1, red: test 2

NOx emissions are higher compared to a pre-conditioned LNT, however, tests cannot replicate KBA testing

Go Further

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

CONCLUSIONS & SUMMARY

Go Further

Conclusions

- Ford has a strong program of defeat device avoidance
- Ford optimise the emissions performance for real drive conditions
- High NOx results on KBA tests can only be explained by a highly saturated LNT prior to test and not by the use of any defeat devices that would reduce the effectiveness of emission control systems
- EGR demonstrated to be active at the lower ambient temperatures
- Test not consistent with C-Max 2.0l testing which have similar emission control systems
- We believe this analysis should be sufficient to bring the matter to a conclusion; if questions remain, we suggest a joint Ford KBA test program at a location (e.g. in Ford UK, Dunton) and under conditions as defined by KBA.

Contains Ford business secrets that cannot be shared under any freedom of information acts.
The data allow for example competitors to conclude emission control strategies

Entwurf

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas mit Ford am 16.02.2016 in Berlin von 13:30 Uhr bis 15:30 Uhr

Teilnehmer:

Herr [redacted] Ford Europa)
Herr [redacted] (Mitglied der Geschäftsführung Ford-Werke GmbH)
Herr [redacted] Ford Europa)
Herr [redacted], FoE Powertrain Calibration)
Herr [redacted] (Diesel Core Calibration [redacted])
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Formatiert: Deutsch (Deutschland)

Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Er erläutert das geplante Vorgehen der UK: Die UK wird einen Bericht erstellen, in der auch die vom KBA erhobenen Fahrzeugmesswerte herstellerbezogen veröffentlicht und dem deutschen Bundestag übergeben würden. Zusätzlich würden diese an die zuständigen Typgenehmigungsbehörden übergeben. Auch der Motorschutz bei Abschalteinrichtungen werde dargestellt. Darüber hinaus würden Hinweise auf die Verbesserung des TGV in nationaler, europäischer und internationaler Hinsicht gegeben.

Ford erklärt, dass man transparent, konstruktiv und möglichst effizient die UK unterstützen will.

Herr [redacted] stellt die Messergebnisse für die Fordfahrzeuge vor:

<u>Ford Focus 2.0 l Euro 5</u>

Der Ford Focus erfüllte im NEFZ kalt den Grenzwert. Im NEFZ warm liegt der NOx-Wert nur geringfügig oberhalb des Grenzwertes von 180 mg/km. Im PEMS-Straßenbetrieb treten Überhöhungen der Typ 1-Grenzwerte zwischen dem 2,2fachen und 3fachen des Grenzwertes auf. Lediglich in der RDE-Fahrt zeigt sich ein leicht erhöhter Wert vom ca. 3,5fachen des Typ 1-Grenzwertes.

Ein Verdacht auf eine unzulässige Abschalteinrichtung lässt sich aus den Messungen nicht ableiten.

Ford C-Max 1.5 l und 2.0 l Euro 6

Beide Fahrzeuge wenden nach Herstellerangaben dieselben Emissionstrategien an. Sie erfüllen im NEFZ kalt sicher den NOx-Grenzwert. Auch im NEFZ warm liegt die Messung nicht darüber. Auffällig hohe NOx-Werte zeigten sich beim NEFZ 10 °C Test. Das Verhalten des C-Max auf der Straße zeigt bei den PEMS-Messungen Überhöhungen vom bis zu 4-5fachen des Grenzwertes. Jedoch liegt der Wert bei höherer Lastanforderung im NEFZ +10 % PEMS-Test auch sehr hoch beim 9 bzw. 7fachen des Grenzwertes.

Gemäß Stellungnahme des Herstellers konnte als Grund dafür in der Modalwertzerlegung der Messung eine Peakemission am Ende des Zyklus in der Beschleunigungsphase detektiert werden. Diese starke Überhöhung ist nach Aussage von Ford nicht sicher erklärbar. Vermutung ist eine hohe Vorbeladung des NSK vor der Messung, die dazu führt, dass die beiden Effekte „Reduzierung der AGR-Rate durch hohe Lastanforderung" und „mangelnde Aufnahme von rohemittierten NOx durch den NSK" bei gleichzeitiger Regeneration zu einem deutlichen NOx-Peak führen. Durch temperaturbedingtes Herunternehmen der AGR-Rate wird die notwendige Gemischanfettung für die Regeneration des NSK erschwert. Bei gleichzeitiger Leistungsanforderung in der Beschleunigungsflanke des Zyklus wird die NOx-Umsetzung im NSK behindert.

Kommentar [redacted]: FORD argumentiert an anderer Stelle, dass für eine Regenerierung die Temperatur zu niedrig ist. Auf der anderen Seite würde dies bedeuten, dass beim Regenerieren NOx ausgestoßen wird, dann würde der NSK nur die Zeit verzögern, bis NOx in die Umwelt gelangt.

Aus den Messungen kann derzeit nicht auf eine unzulässige Abschalteinrichtung geschlossen werden, allerdings wird deutlich, dass AGR-Rücknahmen hin zu sinkenden Temperaturen und hoher Last, die NOx-Emissionen deutlich erhöhen.

Herr [redacted] stellt anhand einer Präsentation zunächst den Anspruch von Ford nach früheren schlechten Erfahrungen, dass über verschiedene organisatorische Maßnahmen sichergestellt wurde, dass keine unzulässigen Abschalteinrichtungen in Fordfahrzeugen verbaut werden. Z.B. sei ein Anti-Defeat-Device-Training für alle Verantwortlichen bei Ford verpflichtend. Dies ist in deutscher Sprache bzw. in der jeweiligen Landessprache online zu absolvieren und dauert ca. eins eine Stunde. Es geht auf die verschiedenen denkbaren Arten von Defeat Devices ein, wie physisch (z.B. Motorhaubenschalter), Software, Kalibration oder auch unbeabsichtigte Konsequenzen z.B. anderer Entwicklungsziele. Zur Prüfung enthält dies auch einen Defeat Device Decision Tree.

Zur organisatorischen Sicherstellung der Defeat Device Vermeidung wurden die Verantwortlichkeiten zur Freigabe z.B. von Kalibrierungen getrennt. Ohne solch klare Governance Strukturen könne man bei 22.000 Ingenieuren sonst so etwas nicht sicher stellen.

Im Weiteren soll noch dargestellt werden, was normal use bedeute. Herr [redacted] stellt dar, dass hierzu von Ford Kunden- und Fahrzeugdaten intensiv ausgewertet würden und in Kennfeldern aufbereitet würden, um dies für die Fahrzeugentwicklung nutzbar zu machen. Dementsprechend wurden z.B. auch die AGR-Raten-Korrektur-Kennfelder aufgebaut, die er anhand der Präsentation vorstellt.

Er erklärt, dass die Fordfahrzeuge über keinerlei Zyklus- oder Prüfstandserkennung verfügen. Es gebe darüber hinaus keine Zeit-, Trigger- oder GPS-Signale, die die Emissionskontrolle beeinflussen. Die Fahrzeuge seien dagegen robust im Design auf 160.000 km und 15 Jahre Gebrauchsdauer ausgelegt.

Hinsichtlich der hohen Werte im KBA-Test NEFZ 10°C vermutet er die Ursache in dem vor der Messung hoch beladenem NSK und dem unerklärlichen Ausstoß von historischem NOx aus dem NSK. Wieso dies nicht in einer Regeneration in unschädliche Komponenten umgesetzt wird, bleibt dabei unerklärt. Die hohen NOx-Werte bei den Straßenmessungen erklärt Herr [redacted] mit der höheren Last, die in den höheren CO2-Werte erkannt werden kann. Dadurch, dass bei höheren Lasten, die AGR-Raten gesenkt werden, entstehen hier höhere NOx-Werte. Darüber hinaus wird auf den guten Wert bei der KBA-RDE-Messungen hingewiesen.

Herr [redacted] erneuert im Weiteren die Ergebnisse anhand der Modalwertanalysen. Er weist darauf hin, dass hier auch nachgewiesen ist, dass auch bei diesen Temperaturen die AGR aktiv ist. Er vermutet, dass der Peak des 1,5 l in der Höhe nur zu erklären ist, dass hier bereits zuvor eingelagertes NOx ausgetreten sei, da die Vergleichsmessungen bei Ford ergeben haben, dass vor dem LNT die NOx-Werte niedriger gewesen seien als nach dem LNT.

Herr [redacted] fragt nach, ob der LNT denn NOx produziere. Herr [redacted] antwortet, dass Ford diesen Effekt mit Freisetzung von eingelagertem NOx aus dem LNT bereits häufiger beobachten konnte. Herr [redacted] hat Zweifel an dieser Aussage.

Her[redacted] stellt dar, dass Ford versucht habe, die KBA-Versuche zu replizieren, dies aber nicht gelang. Die Werte bei Ford lagen immer unter dem Grenzwert. Herr [redacted] entgegnet, dass das 2,0 l Modell qualitativ dasselbe Verhalten mit dem Peak nur in geringerer Ausprägung

gezeigt habe und das Fahrzeug auf einem anderen Prüfstand und einem anderen Technischen Dienst vermessen wurde. Das Ergebnis betrug 378 statt 622 mg/km, liegt aber trotzdem oberhalb des 4,5fachen Grenzwertes. Herr [redacted] hält die Ausbildung des Peaks für ein typisches LNT-Verhalten, das auch bei anderen Fahrzeugen schon beobachtet werden konnte und seine Ursache gemeinhin in der Ursache hat, dass an dieser Stelle des Zyklus bei temperatur- und lastbedingt abgesenkter AGR-Rate keine ausreichende Gemischanfettung gelingt und so eine vollständige Regeneration misslingt, zumal durch den höheren Frischluftanteil und die Lastabforderung ein deutlicher Rohemissionsanstieg der NOx entsteht. Die eingeleitete Regeneration sei in den Modalwerten durch die steigenden CO-Werte durchaus erkennbar.

Im übrigen seien die KBA-Messungen als Kontrollmessungen angelegt, so dass absichtlich feste Prüfungspräkonditionierungen des Typ 1-Testes nicht durchgeführt wurden.

Zum Ausschluss bzw. Nachweis der Fordansicht sollen verschiedene Prüfstandsmessungen bei Ford in Dunton unter Begleitung von [redacted] stattfinden, in denen bei niedrigen Temperaturen und bei unterschiedlichen definierten Vorbeladungen der LNT Messungen auf dem Rollenprüfstand durchgeführt werden. Die Erkenntnisse sollen an das KBA weitergegeben werden und mit einem eigenen Fahrzeuge unabhängig vom KBA nachgemessen werden. Die Messungen in Dunton sollen am 29. Februar stattfinden.

Kommentar [redacted]: Unabhängig vom KBA?
... und unabhängig mit einem eigenen Fahrzeug vom KBA...

Danach wird entschieden wie weiter mit den Prüfungen bzw. Ergebnissen zu verfahren ist.

Herr [redacted] dankt allen Teilnehmern und schließt die Sitzung.

[redacted]

Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission Abgas mit FCA am 18.02.2016 in Berlin von 10:00 Uhr bis 11:35 Uhr

Teilnehmer:

Herr [redacted] (FCA Emissions)
Herr [redacted] (FCA [redacted] calibration and emissions aftertreatment)
Frau [redacted] (FCA Deutschland)
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]
Frau [redacted]
Herr [redacted]
Herr [redacted]

Herr [redacted] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Es ist bekannt, dass für FCA in erster Linie Italien mit seinem Transportministerium und seiner Genehmigundbehörde zuständig ist. Dennoch untersucht und bewertet die UK Fahrzeuge von allen Volumenherstellern im deutschen Feld. Weiter erläutert er das geplante Vorgehen der UK: Die UK wird einen Bericht erstellen, in der auch die vom KBA erhobenen Fahrzeugmesswerte herstellerbezogen veröffentlicht und dem deutschen Bundestag übergeben würden. Zudem würden auch die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten über die Typgenehmigungsbehörden informiert. Auch der Motorschutz bei Abschalteinrichtungen werde dargestellt.

Herr [redacted] dankt für die Möglichkeit für FCA Stellung zu beziehen. Er zeigte sich überrascht von dem Schreiben des KBA vom 15.02. Er hatte vermutet, dass die bereits dem KBA gelieferten Informationen ausreichend gewesen seien. Er sagte aber zu, fristgerecht zu antworten. Darüber hinaus teilte er mit, dass er alle Informationen dem ital. Transportministerium übergeben habe, damit diese informiert sind. Zuletzt fand am vergangenen Montag ein Treffen mit dem Ministerium statt. Er sei heute gern bereit alle Fragen, wie auch zuvor schon dem KBA zu zu beantworten.

Herr [redacted] stellt dar, dass der Untersuchungsprozess auf zwei Ebenen verläuft. Zum einen auf der Verwaltungsebene des KBA, zum anderen auf der politischeren Ebene der Untersuchungskommission, die auch die politische Bewertung übernimmt. Er fragt, ob in Italien ebenfalls vergleichbare Maßnahmen vorgesehen seien. Herr [redacted] antwortet, dass es in Italien bisher nur den Plan für die Durchführung solcher Messungen gäbe. Bislang seien ausschließlich behördliche Unterredungen mit dem KBA geführt worden.

Auf die Frage, ob FCA auch für Jeep und Suzuki spreche, antwortet Herr [redacted] dass er für Jeep aber nicht für Suzuki und auch nur für Euro 5 spreche. Mit Suzuki solle es dann ein spezielles Meeting geben, wahrscheinlich im März in Berlin.

Herr [redacted] stellt zusammenfassend die Messergebnisse und Kenntnisse des KBA dar:

FCA Fiat Panda 1.3 l Euro 5

Das geprüfte Fahrzeug Fiat Panda hält im NEFZ kalt den Grenzwert ein. Der Fiat Panda zeigt im NEFZ warm und bei den PEMS-Messungen erhöhte NOx-Werte. Die erhöhten Werte im NEFZ warm könnten sich aus der von Fiat genutzten AGR-Regelstrategie in Abhängigkeit von der Kühlwassertemperatur erklären lassen. Im Rahmen eines ersten Besprechungstermins mit dem Hersteller Fiat wurde erläutert, dass ab einer Kühlwassertemperatur von 50 °C die AGR-Rate aus Bauteilschutzgründen gegenüber dem „Kaltstart" zwischen 20 – 30 °C reduziert würde. Bei den erhöhten Werten aus den PEMS-Messungen wurde berücksichtigt, dass speziell dieses leichte und leistungsarme Fahrzeugkonzept nach Ausrüstung mit der PEMS-Anlage und den weiteren Messeinrichtungen und dem zur Bedienung benötigten Beifahrer unter wesentlich höheren Lasten gefahren wird als im vorgeschriebenen Prüfstandstest.

Ein Hinweis auf unzulässige Abschalteinrichtungen lässt sich aus den Messwerten nicht ableiten.

FCA Alfa Romeo Giulietta 2.0 l, Jeep Cherokee 2.0 l, FCA Fiat Ducato 3.0 l Euro 5

Bei den durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) durchgeführten Abgas-Feldüberprüfungen von Dieselfahrzeugen fielen die Fahrzeuge Fiat Ducato, Jeep Cherokee und Alfa Giulietta durch hohe NOx-Abgaswerte auf. Während die Fahrzeuge bei vorschriftengerechter Prüfung der Abgasemissionen (Typ I Test, NEFZ) auf dem Rollenprüf-stand die Grenzwerte einhielt, ergaben Messungen auf der Straße mit einer mobilen Abgasmessanlage (PEMS) im selben Zyklus stark erhöhe NOx-Abgaswerte.

Im Rahmen zweier Stellungnahmen vom 27.11.2015 und 15.01.2016 sowie eines Treffens am 19.11.2015 im KBA wurde erläutert, dass die von FCA abgegebenen Stellungnahmen für die Emissions-Technologien der vom KBA getesteten Fahrzeuge Jeep Cherokee, Fiat Ducato als auch Alfa Romeo Giulietta gelten,

- die Fahrzeuge vollumfänglich der Gesetzgebung entsprechen

- die Messwerte keinen Nachweis einer unzulässigen Abschalteinrichtung liefern
- FCA ausführliche Erläuterungen abgegeben hat um den Unterschied zwischen Prüfstandtests und Straßentests zu erklären,
- Insbesondere der NEDC warm-Test höhere Werte liefert als der NEDC kalt-Test und sie dieses Verhalten der Fahrzeuge als Beweis für 6. sehen
- es keine Zyklus- bzw. Prüfstandserkennung in der Motorsteuerungssoftware gibt bzw. es einen Modus gibt der lediglich unter Testbedingungen aktiviert ist,
- bei bestimmten Außentemperaturen unter 20°C und oberhalb von 30°C sowie höheren Kühlwassertemperaturen (>50°C?) die AGR-Rate iterativ zurückgenommen wird,
- die Bestrebungen der EU gestützt werden, bei der Erstellung von Vorschriften zur realitätsnäheren Testmethoden unterstützen.

Die bisherige Regelstrategie gemäß Punkt 4. bis 8. und die damit einhergehende Reduzierung der Effektivität der Emissionsnachbehandlung konnte bisher durch FCA sachlich nicht hinreichend erklärt werden. Die technische Notwendigkeit erscheint somit nicht gegeben.
Hieraus ergibt sich der Verdacht, dass die Fahrzeuge über unzulässige Abschalteinrichtungen entsprechend Nr. 2.16 der UN-Regelung Nr. 83 in Übereinstimmung mit Nr. 5.1.2.1 dieser Regelung und Artikel 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Übereinstimmung mit Artikel 5 Abs. 2 S. 1 dieser Verordnung verfügen.

Es wird gebeten, verbindlich zu erklären bzw. zu erläutern,

1. warum die AGR-Regelstrategie AGR-Rate extrem restriktiv beim NEDC warm-Test eingreift,
2. warum die von ihnen dargestellte drehzahl- und lastabhängige AGR-Rate außerhalb der Last- und Drehzahlbereiche des NEDC-Tests restriktiv reduziert wird,
3. weshalb die Außentemperatur zur Regelung der AGR-Rate herangezogen wird und nicht z.B. die Ansaugluftemperatur nach Turbolader oder Ladeluftkühler,
4. welche sachliche/technische Begründung für die unseres Erachtens zu restriktive Reduzierung der Effektivität der Abgasreinigungsanlage in Bezug auf die temperaturabhängige (Kühlwasser- und Außentemperatur) AGR-Raten Reduzierung von ihnen geliefert werden kann (der angeführte Bauteilschutz reicht unsres Erachtens zu weit nicht als Erklärung aus),
5. welches Verbesserungspotential der AGR-Raten bei den betrachteten Fahrzeugkonzepten gesehen wird.

6. Es wird gebeten, die temperaturabhängigen Kalibrierungen der Motorsteuerung in Form von Charts oder Mappings darzustellen.

Herr [redacted] fragt nach der Höhe der maximal erlaubten NOx-Emissionen. Es wird dargestellt, dass allein der Typ 1-Prüfung-Grenzwert und die Bestimmungen zu Abschalteinrichtungen maßgeblich sind.

Er fragt nach den Messwerten des Guiletta und der Klassifizierung durch rote und gelbe Kennzeichnung. Es wird ihm erläutert, dass diese Farben nur für das erste Screening bei der Untersuchung verwendet wurden und für die endgültige Bewertung nicht herangezogen werden.

Hinsichtlich des Einflusses der Umgebungstemperatur auf die AGR erläutert Herr [redacted] die Phänomene des Stotterns und der Fehlzündungen sowie des großen Anstiegs der Kohlenwasserstoffe.

Herr [redacted] fragt nach der konkreten Quantifizierung und Abgrenzung der gefährdeten Bereiche.

Herr [redacted] verweist auf das AGR-Kennfeld auf Seite 8 der übersandten Unterlagen und zeigt Bilder von versotteten AGR-Komponenten.

Herr [redacted] fragt, ob er konkrete Testreihen vorweisen könne, die die technische Notwendigkeit dieser Abschalteinrichtung hinsichtlich des Motorschutzes nachweise. Insbesondere die Strategien oder Schadensbedingungen wären interessant.

Herr [redacted] sagt zu, präziser werden zu können in der angefragten schriftlichen Stellungnahme.

Die UK stellt fest, dass nach wie vor der Verdacht bestehen bleibt, dass eine unzulässige Abschalteinrichtung in den Fahrzeugen vorliegt.

Herr [redacted] fragt, ob die in der Presse beschriebene Rückrufaktion des Fiat 500 1,6 l Diesel hinsichtlich eines Emissionsproblems erläutert werden könne. Herr [redacted] sagt, dass es eine solche Aktion zumindest hinsichtlich Emissionen seiner Kenntnis nach nicht gäbe. Alle Rückrufaktionen der FCA finden nicht nur in Italien, sondern unmittelbar auch in Deutschland statt.

Herr [redacted] fragt nach der Ankündigung der FCA in der Presse, ab April 2016 die Emissionen der Euro 6-Fahrzeuge in der Produktion zu verbessern und diese auch als Serviceaktion für alle anderen Fahrzeuge anzubieten. Herr [redacted] fragt, ob sich diese Serviceaktion auch auf die Euro 5-Fahrzeuge bezieht. Herr [redacted] verneint dies und stellt dar, dass dies zukunftsbezogene Maßnahmen seien auf dem Weg zu den RDE. Im Weiteren würden die Fahrzeuge mit einem SCR-System für Euro 6 d ausgerüstet.

Abschließend stellt Herr [redacted] fest, dass niemals von FCA beabsichtigt gewesen sei eine unzulässige Abschalteinrichtung zu verbauen.

Herr [redacted] dankt allen Teilnehmern und schließt die Sitzung.

[redacted]

Anl 2

EMEA
[redacted]
Product Engineering
Emissions, After Treatment and Mechanical Systems

November 27, 2015

Kraftfahrt-Bundesamt
Fördestraße 16
24944 – Flensburg
Germany

430-500981
Mr. [redacted]
Telefax: [redacted]
E-Mail: [redacted]

Strictly Confidential

c.c. Mr. [redacted]
Mr. [redacted]

Vehicle Type Jeep Cherokee

This letter is in response to your request to comment and provide further information on the results of the tests that you ("KBA") have recently performed on a Jeep Cherokee sample[1] ("**Cherokee**"), as announced in your letter to FCA Germany AG dated November 13, 2015 and further discussed in the meeting which took place on November 19, 2015.

We appreciate being provided with the opportunity to comment on the results of your tests and to provide our perspective in this matter.

1. KBA's testing results

We understand that you have first tested the Cherokee on the chassis dynamometer

[1] JTD 2.0L 170CV AT9 AWD version

FCA Italy S.p.A. | Registered Office: C.so G. Agnelli 200, 10135 Turin, Italy | Company with a sole shareholder
C.so G. Agnelli 200, 10135 Turin, Italy | Share Capital Euros 800.000.000 fully paid-up | "Direzione e Coordinamento"
Ph. +39 011 003[redacted] | Reg. of Comp. of Turin, Fiscal Code, | (art. 2497 Italian Civil Code):

according to the regulatory homologation cycle pursuant to Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of June 20 2007, as amended ("New European Driving Cycle" or "**NEDC**"). The result of the test indicated NO_X emissions within the regulatory limit (140 mg/km vs. the 180 mg/km limit). Then you have performed a second cycle, identical to the NEDC other than that the test has been commenced with warm engine (rather than cold, as prescribed for the NEDC). The result of such second cycle as to NO_X emissions is 977 mg/km. The same cycle as used in the second test has then been repeated, with the relevant results measured with a PEMS and the outcome was 1097 mg/km. Then you have carried out an on road cycle intended to replicate the conditions of the NEDC, but with warm engine at start, with a NO_X result of 2498 mg/km. Then this last cycle has been repeated on road three times with certain variations that you have introduced, with NO_X results of 2344, 2560 and 2241 mg/km respectively. Finally you have performed an on road test according to a real driving cycle and recorded NO_X emission of 2290 mg/km.

In your letter of November 13, 2015 you have stated that you consider the NO_X levels resulting from your test, both on the chassis dynamometer and on the road, "excessive". In the meeting of November 19, 2015 you have expressed concerns regarding the difference in results between the test performed on the chassis dynamometer according to the NEDC with cold engine at cranking ("**Cold NEDC Test**") versus the results of the same cycle performed with warm engine at cranking ("**Warm NEDC Test**") and the use of temperature as parameter in EGR control strategies.

Our comments are as follows.[2]

2. Cherokee conforms to the homologated sample

The result of the NEDC cycle performed by KBA under the regulatory conditions (i.e. with cold engine at cranking) is within the regulatory limit (NO_X was 140 mg/km, vs. the 180 mg/km homologation limit) and conforms to the homologation value. The result of your test performed in accordance with the regulatory requirements demonstrates that the Cherokee meets the regulatory requirement to conform to the homologated sample.

3. Cherokee does not detect being tested on a chassis dynamometer

Sensors and electronic components in modern motor vehicles are capable of "detecting" the start of an emissions test in the laboratory and activating a specific predefined

[2] FCA is not aware of the factual and logical background of the testing sequence and methodology used by KBA, nor of the details of its implementation and reserves further comments on each of them.

test mode, designed to operate solely during the performance of the test.

In our case, the result of the Warm NEDC Test is different from the result of the Cold NEDC Test. If the vehicle had detected that a chassis dynamometer test was being carried out and had activated a specific test mode, the result of the Warm NEDC Test would have been the same as the result of the Cold NEDC Test. The results of your tests confirm that the Cherokee does not detect that it is undergoing a bench test. In other words, its emission control strategies operate the same way on the bench and on the road.

Given the above, FCA would strongly reject any attempt to assimilate Cherokee to vehicles that detect that they are being tested and activate a functioning mode designed to operate only under test. Any such allegation would be not only groundless, but disproved by the result of the KBA tests. Cherokee's controls operate the same way on the chassis dynamometer and on the road.

PROFESSIONAL
Jeep
MOPAR.

4. KBA's Classification of the results of the Warm NEDC Test is merely quantitative

In the meeting of November 19, you have stated that you have established a classification of the results of the Warm NEDC Test depending on the conformity factor (i.e. the deviation ratio versus the regulatory limit). Such classification includes three categories: green, which is comprised of the vehicles which in the Warm NEDC Test have a conformity factor up to 2.1; yellow, which includes vehicles which in the same test have a conformity factor greater than 2.1 and lower than 3; and red, which includes vehicles whose Warm NEDC Test result shows a conformity factor equal or higher than 3.[3]

It must be noted that (being engine temperature at cranking the only difference between the Cold and Warm NEDC Test) any vehicle that has performed differently in the Warm NEDC Test vs. the Cold NEDC Test (i) detects temperature at cranking and (ii) uses temperature at cranking as a parameter to modulate the emission treatment system.

If the use of temperature as described above was impermissible, all vehicles performing differently in the two tests would be using an impermissible parameter, irrespective of their position in the green, yellow or red category of KBA's classification.

In addition FCA does not believe that there is any possibility to establish a threshold of emissions beyond which the use of temperature as a parameter to modulate the EGR would not be permissible and below which it would be permissible, particularly in the current EU

[3] The grounds of the quantitative thresholds on which KBA's classification lies are unclear to FCA and FCA reserves further comments

regulatory system which does not contemplate a "not-to-exceed" regulatory concept (other than that prescribed for the homologation test).[4]

5. Auxiliary Emission Control Strategies are permissible

The purpose of NO_X emission treatment systems, which in the case of Cherokee consists essentially of the exhaust gas recirculation ("**EGR**"), is to reduce engine emissions to the extent the operation of the system does not result in risk of damage or accident to the engine or in risk for the safe operation of the vehicle.

Manufacturers pursue these objectives by developing control strategies that govern the operation of the EGR. In modern electronically controlled diesel engines numerous sensors, software calibrations and algorithms may be used to modulate and control multiple aspects of the engine operation, including operation of some or all of the emission control system. In particular EGR requires modulation by an engine computer employing software and/or hardware that embodies a control strategy. Any software or hardware that modulates, activates, or deactivates any part of the emissions control system is generally known as an Auxiliary Emission Control Strategy ("**AECS**").[5]

Although almost all the AECS reduce the effectiveness of the emission control system, AECS are essential to the proper functioning of any modern diesel engine and emission treatment system and cannot be considered *per se* impermissible. Current rules provide an exemption for AECS that are justified in terms of protecting the engine from damage. This means that manufacturers are entitled to modulate the pollution control system to the extent necessary to protect the engine from damage or accident or for safe operation on the vehicle.[6]

---

[4] Regulation (EC) No 715/2007 (Whereas No. 15) expressly contemplates as a matter for future consideration the introduction of the "not-to-exceed" regulatory concept, which is therefore not currently part of the existing EU rules: "*The Commission should keep under review the need to revise the New European Drive Cycle as the test procedure that provides the basis of EC type approval emissions regulations. Revisions may be necessary to ensure that real world emissions correspond to those measured at type approval. The use of portable emission measurement systems and the introduction of the 'not-to-exceed' regulatory concept should also be considered.*"

[5] Examples of such AECS include strategies that adjust fuel injection timing based on barometric pressure, intake manifold pressure, engine rpm, fuel rate, average fuel rate, ambient temperature, actual or inferred gear ratio, intake manifold temperature, engine coolant temperature, oil temperature, the derivative(s) of these inputs, use of cruise control, idle periods, power-take-off (PTO) systems, or any similar inputs for the purpose of determining diesel fuel injection timing.

[6] Article 3.10 of Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of June 20 2007, as amended provides a definition of "defeat device" as "*any element of design which senses temperature, vehicle speed, engine speed (RPM), transmission gear, manifold vacuum or any other parameter for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any part of*

Whether an AECS is justified is a judgmental decision which depends on a number of subjective and interpretational considerations (inter alia, safety related) rather than the outcome of an objective measurement in a prescribed cycle. These considerations include the expected performance of the vehicle and of the EGR, the long term impact of EGR's operation on the engine and the risks that such operation may pose for the integrity of the engine and the safety of occupants. Often such judgmental decision can be refined over time based on field experience and additional testing. Absent any further specification of EU regulatory limits and absent any guidance from the regulatory authorities as to the AECS that can be considered justified and those which cannot, manufacturers have been exercising their best judgement to develop control strategies that meet the objective of reducing NO_X emissions and at the same time preserve the engine from damage and the occupants from safety risks.

PROFESSIONAL
Jeep

MOPAR.

6. Risk of engine damage

The adverse effects that intensive EGR has on the engine are well known and recognized.

Introducing unfiltered exhaust gas into the intake manifold, and eventually into the combustion chamber, can accelerate deterioration of the cylinder bore and piston rings. High EGR rates, particularly if continuous and in demanding driving cycles, may cause massive soot generation and progressive fouling of the components of the engine, which ultimately ends up in engine malfunctioning and component failure.

The matter is dealt with in several scientific works.[7]

---

the emission control system, that reduces the effectiveness of the emission control system under conditions which may reasonably be expected to be encountered in normal vehicle operation and use". Article 5.2 of the same Regulation prohibits the use of defeat devices "*that reduce the effectiveness of the emission control system*" with the following exceptions: "***the need for the device is justified in terms of protecting the engine against damage or accident and for safe operation of the vehicle;*** *(b) the device does not function beyond the requirements of engine starting; or (c) the conditions are substantially included in the test procedures for verifying evaporative emissions and average tailpipe emissions.*"

[7] [redacted], "*Examination of Soot Deposition on EGR Coolers*", 2015, MTZ, Volume 76, p. 16; [redacted], "*Fuel Property Effects on Oil Dilution in Diesel Engines*", 2013, SAE Int. J. Fuels Lubr., Volume 6, Issue 3 (November 2013); [redacted], "*Investigation of the Impact of Real-World Aging on Diesel Oxidation Catalysts*", 2012, SAE Technical Paper; [redacted], et al., 2011. "*Hydrocarbon and Deposit Morphology Effects on EGR Cooler Deposit Stability and Removal*", 2011 Directions in Engine-Efficiency and Emissions Research (DEER), October 3-6, 2011 Detroit, Michigan; [redacted] et al., 2011. "*EGR Cooler Fouling – Visualization of Deposition and Removal Mechanisms*", 2011 Directions in Engine-Efficiency and Emissions Research (DEER), October 3-6, 2011 Detroit, Michigan; [redacted], "*Diesel EGR Cooler Fouling at Freeway Cruise*", 2009 SAE Powertrains, Fuels and Lubricants Meeting; [redacted] (University of

Attached as Exhibit 1 are pictures of components showing the deteriorating impact of EGR.

Exhibit 2 contains a list of patents related to software strategies detecting the degree of clogging of EGR system components.

The components primarily affected by the above issues are:

(a) the turbocharger variable geometry vanes;

(b) the intake manifold and intake ducts;

(c) the throttle valve;

(d) the boost/temperature sensor;

(e) the cylinder head exhaust valves;

(f) the after treatment sensors and other components in contact with exhaust gases;

(g) the EGR cooler; and

(h) the EGR valve.

In particular, effects on the EGR, which may result in an ineffective NO_X treatment, primarily consist of:[8]

A. *Deposits*: carbonaceous material depositing on the walls of the EGR system pipes, coolers, and valves reduces the capacity and efficiency of the system. These deposits can restrict the flow through the EGR system to prevent the required amount of EGR to be mixed with the intake air. These deposits can foul valves and cause them to stick; preventing accurate control of EGR flow. These deposits can also act as insulation, preventing efficient heat transfer from the exhaust gas to the cooling medium in the EGR cooler and increase the temperature of the EGR mixing with the intake air. Fouling of EGR coolers is a significant issue for compliance with NOx emissions standards and has negative impacts on cooler sizing and engine performance.

Michigan) [redacted] (Ford Motor Company) [redacted] (Oak Ridge National Laboratory), "*Diesel EGR Cooler Fouling*" 2008 SAE Technical Paper; [redacted] (Department of Mechanical Engineering, McMaster University), [redacted] (Department of Engineering Physics, McMaster University) [redacted] (Dana Corporation, Thermal Products Division, Long Manufacturing) "*Effect of Diesel Soot Deposition on the Performance of Exhaust Gas Recirculation Cooling Devices*" 2004 SAE World Congress Detroit, Michigan March 8-11, 2004.

[8] [redacted], "*EGR Systems & Components*", (at: https://www.dieselnet.com/tech/engine_egr_sys.php)

B. *Corrosion*: the presence of sulfur (even with the use of low sulfur fuel) in the EGR system in the form of sulfuric acid must be viewed as a major threat to the integrity of its components. Corrosion in any of the tubes could introduce water (cooling medium) into the engine and perhaps cause a catastrophic failure. Of all the issues associated with EGR systems in any configuration, this one is the most serious. The more condensate is formed due to EGR cooling, the more likely corrosion will be experienced and will have serious durability consequences.

EGR rates are calibrated also to control DPF regeneration frequency and consequently limit oil dilution that could lead under specific customer mission profiles to oil viscosity deterioration up to engine components failure. The affected engine components are:

1) the piston and the piston rings;
2) the bearings and in general all rotating components protected by lubrication (camshaft, etc.);
3) the oil pump; and
4) the intake/exhaust valves.

It is therefore a fact that no diesel engine can operate indefinitely under an intensive EGR treatment and that the operation of the EGR must be modulated to preserve the engine from damage or accident (which may result in a risk for the safety of the vehicle occupants).

7. Cherokee's EGR specifics impacting on test results

The functioning of the EGR system of a specified vehicle depends on several factors. In particular vehicle weight and energy demanded to run at constant speed have a direct impact on EGR rate management.

Typically, a D-segment UV (like Cherokee) weights 500-600kg more than a C-segment passenger car. As a consequence the energy demanded to run @100km/h the UV is significantly higher if compared to that required to run at the same speed a passenger car (as a reference from 13-14 kW to 17-18 kW, i.e. approximately +30%).

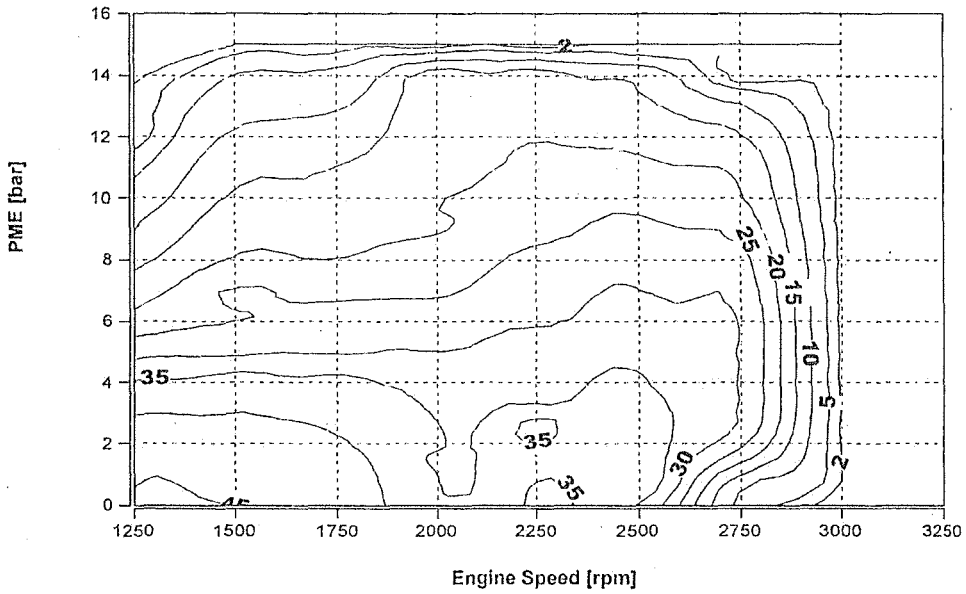
The same diesel engine with the same transmission and gear ratios will therefore operate on a UV at same engine speeds but at higher loads.

Typically, load increase in diesel engines is achieved through a higher quantity of injected fuel, which reduces fresh air available. As a consequence, the EGR operates at lower average rates. This is necessary to maintain stable combustion and to limit soot generation and related engine damage, but results in higher NO_X emissions levels.

8. In particular: temperature

(a) Coolant temperature

During engine warm-up (i.e. start with cold engine, which is the normal and statistically prevailing start condition), EGR rates are applied as a function of engine speed and load as represented on the below graph.



As previously mentioned, the purpose of Cherokee's EGR is to reduce NOx engine emissions, to the extent the operation of the EGR does not result in risk of damage or accident to the engine or in risk for the safe operation of the vehicle.

Operating the engine with the above EGR rates continuously, especially under particular driving conditions like door-to-door and heavy urban and generally short trips, may lead to high soot generation, with progressive fouling of engine components up to malfunctioning and/or permanent component failure. Furthermore, those EGR rates may lead to an increase of DPF Regeneration frequency and oil dilution that could drive under specific customer mission profiles to oil viscosity deterioration up to engine components failure.

As a consequence, to protect engine reliability for cranking performed with warmed-up engine (i.e. start with warm engine, corresponding to instances of prolonged vehicle use, such as long trips with intermediate short stops) EGR rates are modulated (not deactivated) through a reduction of approximately 5 to 15 units.

(b) Ambient temperature

EGR rate management is also linked to ambient temperature with the purpose of:

A. avoiding combustion instability which can result in misfire, causing, in addition to uncontrolled production of HC and CO emissions, in conjunction with soot, varnishing on:

1) EGR valve
2) turbocharger variable geometry vanes
3) intake manifold and intake ducts
4) throttle valve
5) boost/temperature sensor
6) EGR cooler
7) cylinder head exhaust valves
8) after treatment system sensors and all other components in contact with exhaust gases;

B. reducing the risk of water condensation on EGR and intake system routing;

C. avoiding vehicle jerking caused by combustion instability; and

D. reducing thermal load on the cooling system, which could lead to engine damage due to overheating.

9. On road tests are influenced by a variety of factors

It is largely known that the on road NO_X emission performance of a vehicle powered by a diesel engine may significantly differ from the performance of the same vehicle when tested on a chassis dynamometer .

Several studies have reported such difference and have analyzed the factors impacting the test results. Annex 3 contains some of them.

In general terms emission measurements in on road tests are highly subjective, influenced by many factors. When different cycles on roller bench or on-road are performed these factors influence the engine operating point and therefore emission values.

Examples of such factors include:

(a) vehicle weight;

(b) vehicle payload;

(c) vehicle aerodynamic drag;

(d) vehicle auxiliary systems (A/C, lights etc.)

(e) driving style;

(f) vehicle dynamic conditions (maximum acceleration and speed);

(g) road up/down gradient;

(h) absolute altitude;

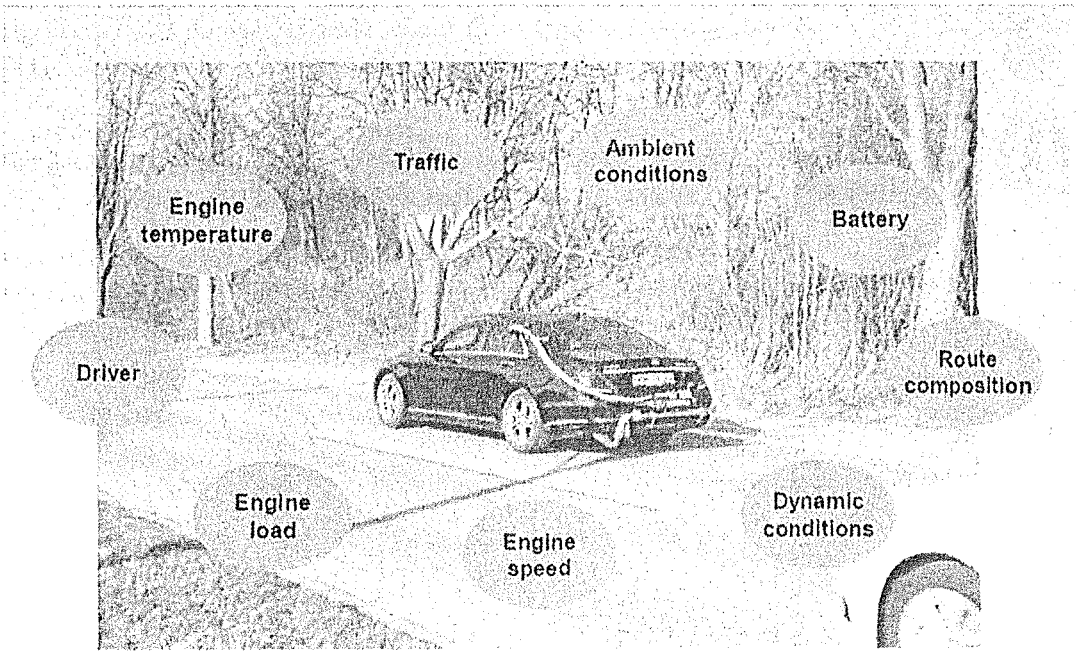
(i) ambient temperature; and

(j) traffic.

The two charts below summarize other views as to the factors which impact on real driving emission tests (from TÜV NORD and from [redacted], Institute of Internal Combustion Engines and Thermodynamics of the Graz University of Technology).

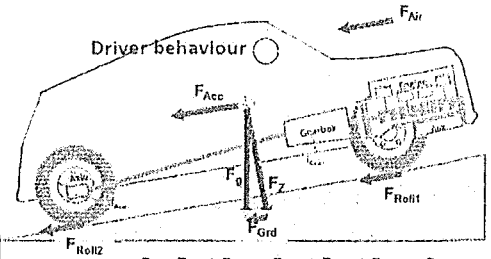
Driving conditions in real traffic

TÜV NORD



Parameters	
Vehicle	Weight, loading aerodynamic drag
Tires	Rolling resistance
Gearbox	Gear shift behaviour
Auxiliaries	Auxiliaries can be on
Influences: Engine	Dynamics of the cycle Engine load Temperature → Emissions
Aftertreatment	Ambient temperature Cycle dynamics, rpm → Conversion efficiency
Analysers	Additional uncertainties to CVS system

Differences in engine load compared to chassis dyno

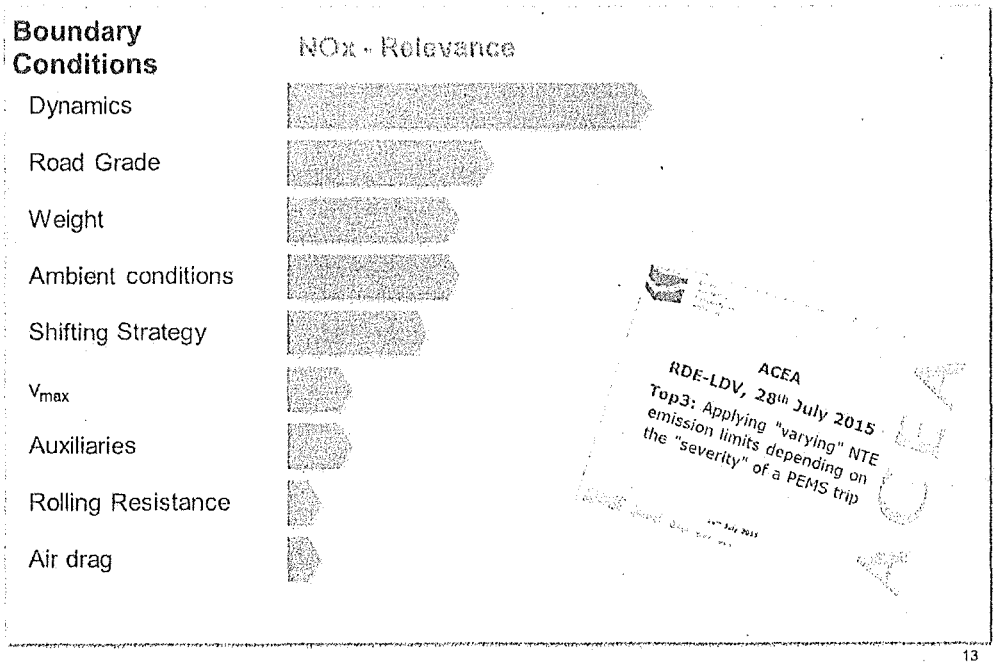


$P_e = P_{Air} + P_{Roll} + P_{Acc} + P_{Grd} + P_{Loss} + P_{Aux}$

General:
- → Higher weight and road load than NEDC
- → Different temperature levels (EU average lower)

Depending on route and driver:
- → Different power demand (typically higher)
- → More variability in engine speed levels
- → Much more variability in driving dynamics

The further chart below indicates the relative estimate weight of the various factors on the vehicle's emission performance according to the ACEA.



13

In response to this issue the European Union is working in order to update the current homologation procedures (Euro 6) to ensure that they more closely reflect real-world driving conditions.

10. Additional information

In response to your request we hereby confirm that the supplier of the Cherokee's ECU is Bosch. We further confirm that no additional FCA internally produced software is added by FCA to the software provided by the supplier for engine system management.

Finally, as requested, below is the identification data of the ECU:

Project	Engine Version	ECU SW Version	ECU Series Number
KL	2.0 170Cv AT VGT S&S AWD	EDC17C49-3.32	0 281 019 329

11. Conclusions

In conclusion, FCA believes that Cherokee fully complies with all applicable regulatory requirements and does not contain any impermissible EGR control.

The results of the tests carried out by KBA confirm that Cherokee, when tested in accordance with the regulatory cycle (NEDC), shows emissions within the prescribed limits and meets the regulatory requirement to conform to the homologated sample.

The results confirm as well that the vehicle did not detect being tested on the bench and that Cherokee in no way can be assimilated to vehicles that detect being tested and activate a functioning mode designed to operate only under test.

Temperature is used in EGR management as an auxiliary emission control strategy justified by the need to protect the engine from damage, in compliance with current regulatory requirements. FCA believes it has provided objective and fully documented reasons in this respect.

FCA believes that it has provided as well extensive explanations of the reasons for the vehicle's testing results (both in terms of difference between Cold and Warm NEDC Test and in terms of absolute results) and of why such results cannot be considered indicative of the existence of non-permissible controls. Finally FCA has provided explanations of both the vehicle's specifics and the general factors which determine differences between in laboratory and on road testing results.

FCA

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

None of the test results is, in FCA's view, indicative of any non-compliance.

We value our continuing dialogue with Regulatory Authorities and thank you for the opportunity to comment on the results of your tests we have been provided with.

Yours Sincerely,

[redacted]

Alfa Romeo

Abarth

FIAT

FIAT PROFESSIONAL

Jeep

Lancia

Ram

MOPAR.

EMEA

REGION

FCA

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

Exhibits

Exhibit 1 – Engine components affected by EGR

Exhibit 2 – Patents related to software strategies detecting the degree of clogging of EGR system components

Exhibit 3 – Studies on RDE Testing

EMEA

FCA: Fiat Panda 1.3 l Euro 5

Das geprüfte Fahrzeug Fiat Panda hält im NEFZ kalt den Grenzwert ein. Der Fiat Panda zeigt im NEFZ warm und bei den PEMS-Messungen erhöhte NOx-Werte. Die erhöhten Werte im NEFZ warm könnten sich aus der von Fiat genutzten AGR-Regelstrategie in Abhängigkeit von der Kühlwassertemperatur erklären lassen. Im Rahmen eines ersten Besprechungstermins mit dem Hersteller Fiat wurde erläutert, dass ab einer Kühlwassertemperatur von 50° C die AGR-Rate aus Bauteilschutzgründen gegenüber dem „Kaltstart" zwischen 20 - 30° C reduziert würde. Bei den erhöhten Werten aus den PEMS-Messungen wurde berücksichtigt, dass speziell dieses leichte und leistungsarme Fahrzeugkonzept nach Ausrüstung mit der PEMS-Anlage und den weiteren Messeinrichtungen und dem zur Bedienung benötigten Beifahrer unter wesentlich höheren Lasten gefahren wird als im vorgeschriebenen Prüfstandstest.

Ein Hinweis auf unzulässige Abschalteinrichtungen lässt sich aus den Messwerten nicht ableiten.

FCA: Alfa Romeo Giulietta 2.0 l Euro 5

Das geprüfte Fahrzeug Alfa Giulietta hielt im NEFZ kalt den NOx-Grenzwert ein. Im NEFZ warm wurden Werte oberhalb der doppelten Grenzwerthöhe gemessen. Nach Informationen des Herstellers wird die AGR-Rate auch in Abhängigkeit von der Kühlwassertemperatur (oberhalb 50 °C) zu-

rückgenommen. Dies würde den Anstieg im NEFZ warm erklären. Im NEFZ 10 °C wurden Werte um den 3fachen Grenzwert gemessen. Bei den Messungen mit PEMS unter Straßenbedingungen bei Umgebungstemperaturen zwischen 7 und 13 °C stiegen die NOx-Emissionen bis zum 7,5fachen des Grenzwertes an. Dabei zeigte dieses Fahrzeug bei der RDE-Fahrt bei ca. 13 °C lediglich einen 5fach erhöhten Wert. Dies lässt insgesamt auf eine große Abhängigkeit der
AGR-Rate von der Außentemperatur schließen. Speziell bei Temperaturen unter 10 °C scheint die AGR-Rate deutlich verringert zu sein. Dies wird durch erste Stellungnahmen des Herstellers Fiat belegt, nach denen die AGR-Rate bei Temperaturen unter 10 °C deutlich reduziert werde, um ein stabiles Brennverhalten zu gewährleisten und Schäden an AGR-Bauteilen zu vermeiden.

Ausführlichere Informationen zu den Emissionsminderungs-Strategien des Herstellers Fiat stehen noch aus.

Diese temperaturabhängige Emissionsminderungsstrategie erfüllt die Definition einer Abschalteinrichtung. Hinsichtlich der weiten Auslegung des Temperaturbereiches für den Bauteilschutz, und damit der Zulässigkeit, bestehen Zweifel.

Die Ergebnisse werden an die zuständige Genehmigungsbehörde übergeben.

FCA: Jeep Cherokee 2.0 l Euro 5

Nachdem ein erstes Fahrzeug des Jeep Cherokee geprüft worden war und sehr hohe NOx-Werte zeigte, wurde noch ein zweites Fahrzeug bei einem anderen Technischen Dienst geprüft. Beide Fahrzeuge hielten im NEFZ kalt den Grenzwert ein. Im NEFZ warm werden NOx-Werte gemessen, die oberhalb des 5fachen Grenzwertes liegen. Die erhöhten NOx-Werte im NEFZ warm erklärt der Hersteller mit einer Reduzierung der AGR-Rate oberhalb einer Kühlwassertemperatur von 50 °C. Dies sei aus Bauteilschutzgründen notwendig. Im NEFZ 10 °C erreicht ein Fahrzeug einen mehr als 5fach erhöhten Wert. Bei den Messungen mit PEMS unter Straßenbedingungen
bei Umgebungstemperaturen zwischen 10 und 17 °C steigen die NOx-Emissionen bis zum 12fachen des Grenzwertes an. Neben dem Einfluss der Kühlwassertemperatur bestehe nach Aussage des Herstellers eine Abhängigkeit der AGR-Rate von der Außentemperatur. Speziell bei Temperaturen unter 10 °C werde die AGR-Rate deutlich verringert, um ein stabiles Brennverhalten zu gewährleisten und Schäden an AGR-Bauteilen (Versottung) zu vermeiden.

Ausführlichere Informationen zu den Emissionsminderungsstrategien des Herstellers Fiat stehen noch aus. Da aufgrund von Temperaturmessungen AGR-Raten zurückgenommen werden, in deren Folge die NOx-Emissionen stark ansteigen, ist von einer Abschalteinrichtung auszugehen. Eine Unzulässigkeit kann nach den zurzeit vorliegenden Informationen nicht ausgeschlossen werden.

Die Ergebnisse werden an die zuständige Genehmigungsbehörde übergeben.

FCA: Fiat Ducato 3.0 l Euro 5

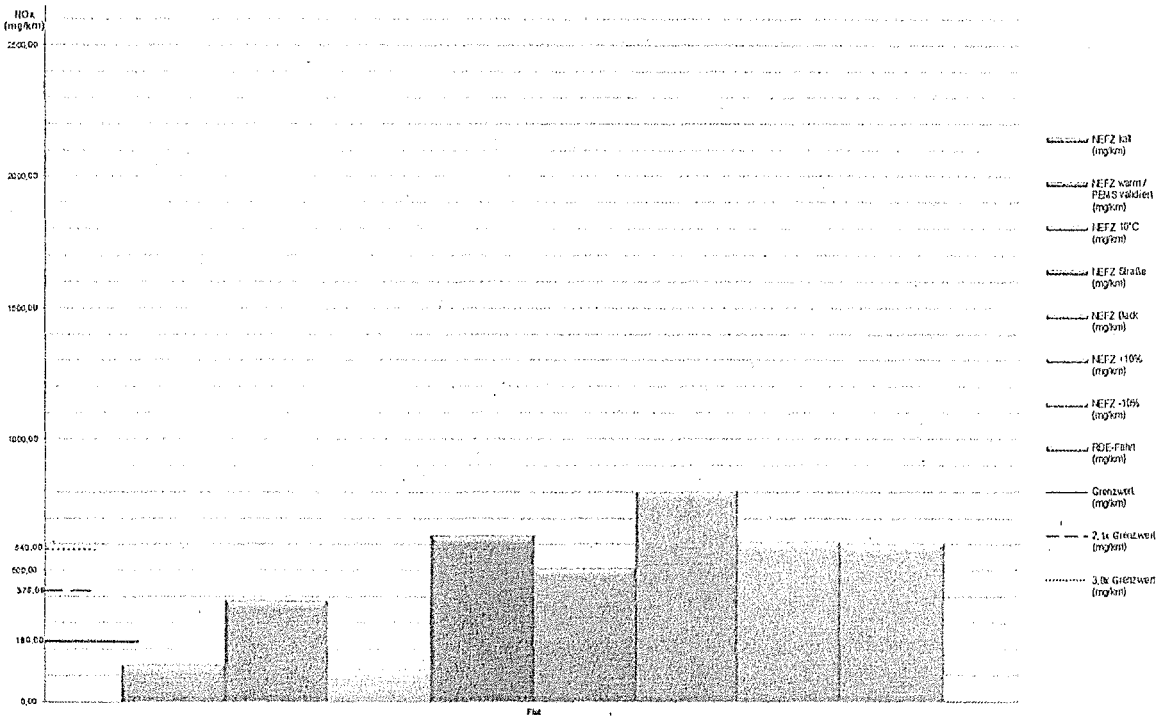
Das geprüfte Fahrzeug Fiat Ducato hält im NEFZ kalt den NOx-Grenzwert für die schwere Gruppe der leichten Nutzfahrzeuge von 280 mg/km ein. Im NEFZ warm werden Werte über der 4fachen Grenzwerthöhe gemessen. Nach Informationen des Herstellers werde die AGR-Rate auch in Abhängigkeit von der Kühlwassertemperatur (oberhalb 50 °C) zurückgenommen.

Dies würde den Anstieg im NEFZ warm erklären. Im NEFZ 10 °C werden Werte um den 3,5fachen Grenzwert gemessen. Messungen mit PEMS unter Straßenbedingungen bei Umgebungstemperaturen zwischen 13 und 17 °C zeigten die NOx-Messungen Werte oberhalb der 4fachen Grenzwerthöhe. Dabei zeigte dieses Fahrzeug bei der RDE-Fahrt bei 10 °C einen 9fach erhöhten Wert. Dies lässt insgesamt auf eine große Abhängigkeit der AGR-Rate von der Außentemperatur schließen. Dies wird durch erste Stellungnahmen des Herstellers Fiat belegt. Die gewählte Abgasminderungsstrategie erfolge, um Schäden an AGR-Bauteilen zu vermeiden.

Ausführlichere Informationen zu den Emissionsminderungsstrategien des Herstellers Fiat stehen noch aus. Eine unzulässige Abschalteinrichtung kann nach den zurzeit vorliegenden Informationen nicht ausgeschlossen werden.

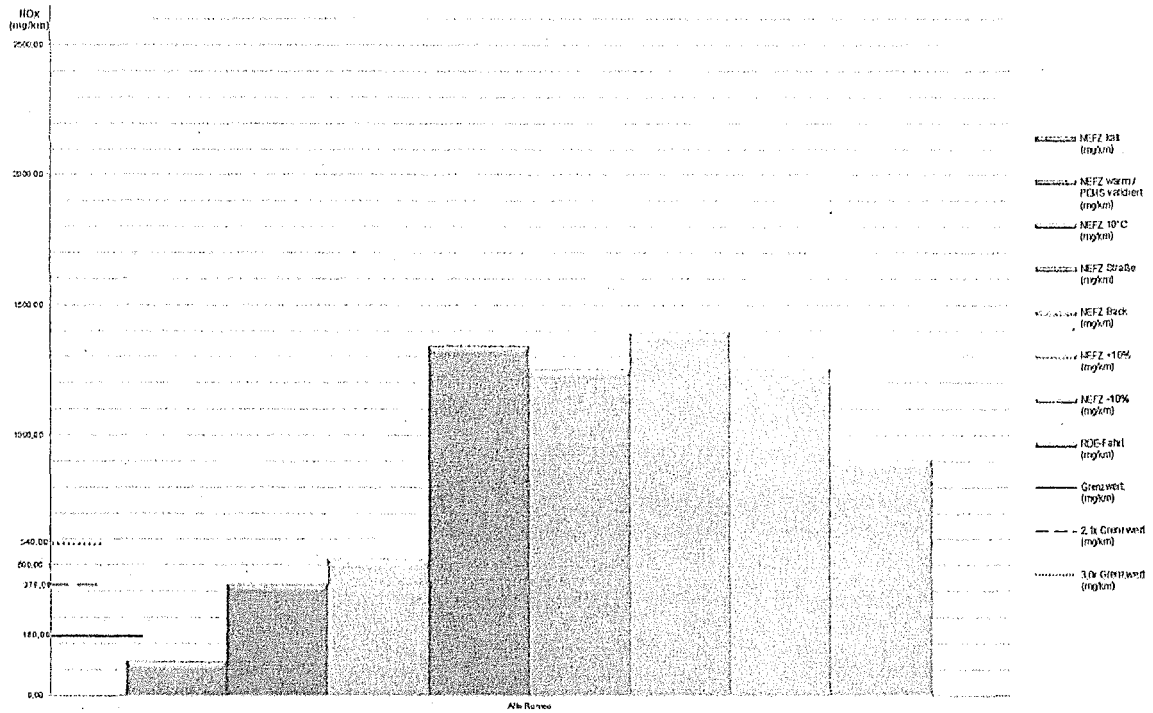
Die Ergebnisse werden an die zuständige Genehmigungsbehörde übergeben.

FCA: Fiat Panda 1.3 l Euro 5



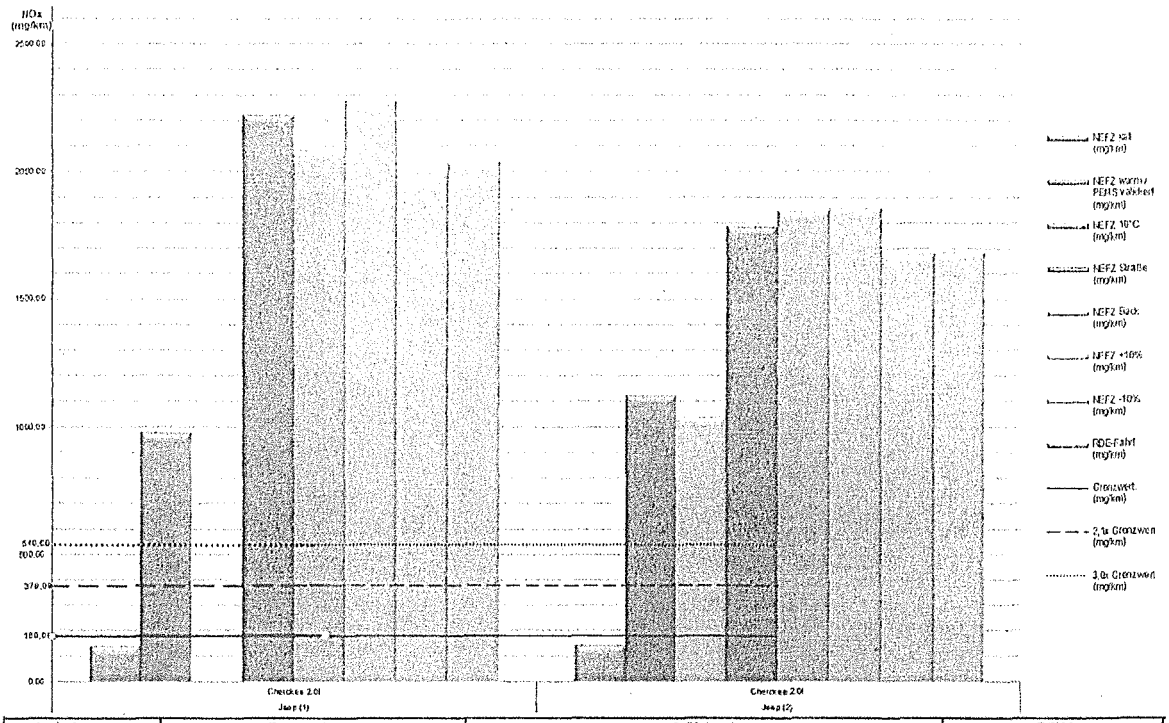
	Beschreibung	Temp	Feuchte	Prüfstand						PEMS		
Fiat Panda 4x4	KBA-Test	°C	%	CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO
	Einheit			g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km
Mess A	NEFZ kalt	22,9	48,5	126,000	143	216	35	0,363	1,68E+12			
Mess B1	NEFZ warm	22,3	41,9	119,468	386	77	65	0,165	4,81E+11	128,340	425,44	78,63
Mess B2	NEFZ warm	21,3	51,7	118,439	466	17	16	0,107	6,27E+11	122,940	495,50	41,78
Mess B3	NEFZ warm Straße	17,3	52,7							155,192	701,17	37,9
Mess C	NEFZ back*	16,8	55,7							140,684	563,01	42,26
Mess D1	NEFZ +10%	2,75	85,7							183,410	1110,32	4,41
Mess D2	NEFZ +10%	12,5	69,8							175,737	886,04	61,22
Mess E	NEFZ -10%	17,4	56,0							147,107	972,73	56,77
Mess RDE-A	RDE Fahrt **	10,3	76,3							140,381	666,03	54,64
Mess B 10°C	Rolle 10°C Ambient	11,5	68,8	127,111	336	390	52	0,211	7,40E+11			

FCA: Alfa Romeo Giulietta 2.0 I Euro 5



Alfa Giulietta Euro 5	Laufistg: 18259 km	Prüfstand						PEMS			Umgebungsbedingungen		
		CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO	Temperatur	rel. Luftfeuchte	Luftdruck
		g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km	°C	%	kPa
Mess B	NEFZ Typ I	124,026	130,96	291,2	41,28	0,19					23,25	56,4	101,64
Mess B	NEFZ warm	111,54	458,16	4,43	16,93	0,42	2,23E+08				23,17	52,71	101,72
Mess B bei 10°C	NEFZ 10°C	117,515	525,21	7,31	27,41	0,12	4,61E+08				10,12	21,04	101,05
Mess B Validierung	NEFZ Validierung	115,997	[illegible]	4,71	16,81			114,800	464,13	34,01	23,36	52,22	101,94
Mess BS	NEFZ							142,919	[illegible]	246,460	6,940	89,210	100,610
Mess D	NEFZ +10%							150,496	[illegible]	273,910	7,080	92,580	100,670
Mess E	NEFZ -10%							134,897	[illegible]	257,430	7,490	92,950	100,570
Mess C	NEFZ back							136,035	[illegible]	271,220	7,830	92,040	100,600
Mess RDE-A	RDE Fahrt**							121,686	[illegible]	0,00	12,73	63,17	100,68

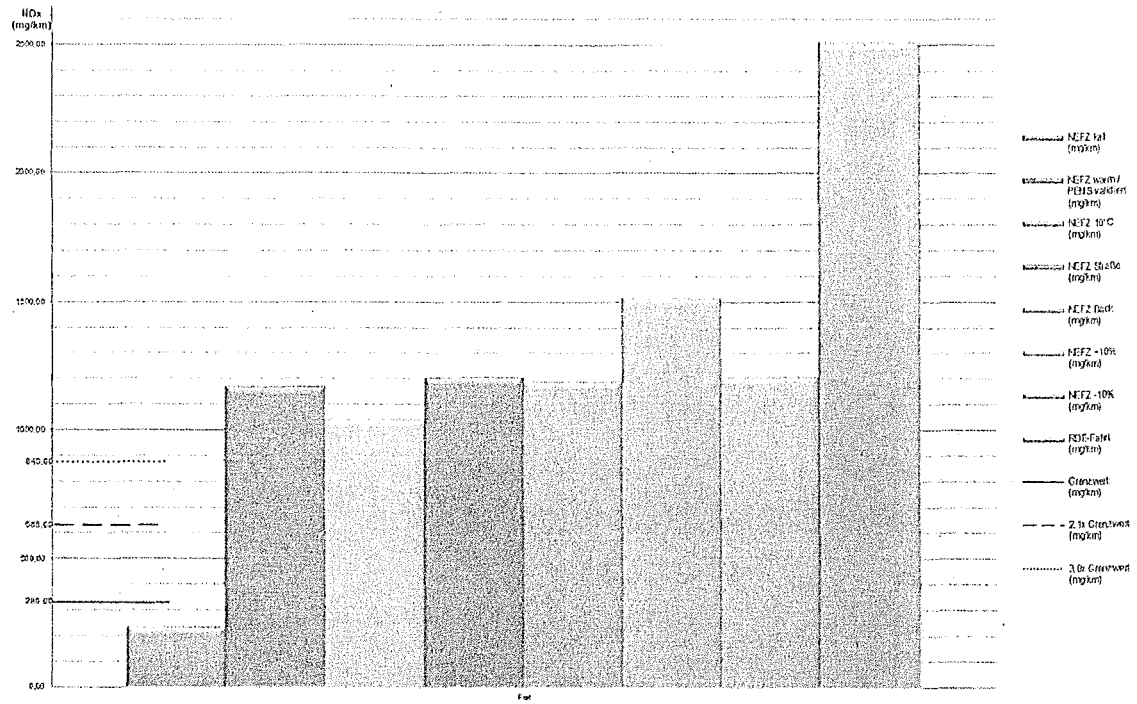
FCA: Jeep Cherokee 2.0 l Euro 5



Jeep Cherokee	Beschreibung	Prüfstand						PEMS		
Schadstoffkomponent	KBA-Test	CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO
	Einheit	g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km
Mess A	NEFZ kalt	172,000	140,000	109,000						
Mess B	NEFZ warm	151	977	0				163	1097	2
Mess BS	NEFZ warm Straße							220	2498,00	2,00
Mess C	NEFZ back*							215	2344,00	5,00
Mess D	NEFZ +10%							230	2560,00	5,00
Mess E	NEFZ -10%							217	2241,00	4,00
Mess RDE-A	RDE Fahrt **							215	2290,00	5,00

Jeep Cherokee (2)	Beschreibung	Prüfstand						PEMS		
Schadstoffkomponent	KBA-Test	CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO
	Einheit	g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km
Mess A	NEFZ kalt	169,000	144,000	132,000						
Mess B	NEFZ warm	147	1127	0				150	1241	37
Mess B 10°C	NEFZ warm 10°C	163,915	1039,318	0,687						
Mess BS	NEFZ warm Straße							197	1858	66
Mess C	NEFZ back*							190	2034,00	6,00
Mess D	NEFZ +10%							187	2048,00	9,00
Mess E	NEFZ -10%							180	1848,00	14,00
Mess RDE-A	RDE Fahrt **							186	66,00	1858,00

FCA: Fiat Ducato 3.0 l Euro 5



Fiat Ducato 3,0 Diesel	Beschreibung	Prüfstand						PEMS			
Schadstoffkomponente		CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO	Temp.
		g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	#/km	g/km	mg/km	mg/km	°C
Mess A	NEFZ kalt	276	236	368	63	0,1	7,50E+10				23
Mess B	NEFZ warm	250	1171	25	16	0,4	1,98E+09	267	1220	80	23
Mess B 10°C	NEFZ 10°C	247	1042	16	19	0,1	8,43E+07				12
MessW	WLTC warm	232	1311	43	15	0,8	2,72E+08	249	1400	60	24
Mess C	NEFZ Strasse							268	1260	40	17
Mess C	NEFZ gedreht Strasse							270	1240	60	15
Mess D	NEFZ -10% Strasse							252	1200	30	17
Mess E	NEFZ +10% Strasse							287	1580	60	13
Mess RDE-A	RDE							259	2820	72	10

Fiat/ Jeep

In addition FCA does not believe that there is any possibility to establish a threshold of emissions beyond which the use of temperature as a parameter to modulate the EGR would not be permissible and below which it would be permissible, particularly in the current EU regulatory system which does not contemplate a "not-to-exceed" regulatory concept (other than that prescribed for the homologation test).

Whether an AECS is justified is a judgmental decision which depends on a number of subjective and interpretational considerations (inter alia, safety related) rather than the outcome of an objective measurement in a prescribed cycle. These considerations include the expected performance of the vehicle and of the EGR, the long term impact of EGR's operation on the engine and the risks that such operation may pose for the integrity of the engine and the safety of occupants. Often such judgmental decision can be refined over time based on field experience and additional testing. Absent any further specification of EU regulatory limits and absent any guidance from the regulatory authorities as to the AECS that can be considered justified and those which cannot, manufacturers have been exercising their best judgement to develop control strategies that meet the objective of reducing NOx emissions and at the same time preserve the engine from damage and the occupants from safety risks.

Verteiler: Teilnehmer Az: 400-52.F/004#001	**Ergebnisprotokoll zur Besprechung** KBA			
	Ausrichtung Herr [redacted]			Tel. [redacted]
	Moderation Herr [redacted]			Tel. [redacted]
	Protokollführung Herr [redacted]			Tel. [redacted]
am (Tag) **Donnerstag**	dem **19.11.2015**	von - bis Uhr **9:00-11:00**	Ort/Raum **E80**	Datum **19.11.2015**

Thema: **Abgasüberprüfung**

Anlagen:

Teilnehmer

Name	Dienststelle/Org.-Einheit	Name	Dienststelle/Org.-Einheit
Frau [redacted]	FCA	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	FCA	Herr [redacted]	KBA
Herr [redacted]	FCA	Herr [redacted]	KBA
		Herr [redacted]	KBA
		Herr [redacted]	KBA
		Herr [redacted]	KBA

Ergebnis	Erledigung wer, wann
1. Begrüßung durch Herrn [redacted] und Herrn [redacted] - Nach einer kurzen Einführung in das Thema, wurden sowohl die Tests, Testprozeduren, als auch die Testparameter erläutert, die vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Auftrag gegeben wurden. Hierbei wurde auch auf die Versuchsergebnisse (Rollenprüfstand und PEMS), die vorab der Fiat Chrysler Automobiles (FCA) zur Verfügung gestellt wurden, eingegangen. Die Ergebnisse des KBA sind für FCA sehr überraschend, da das Unternehmen selbst keine Hinweise auf Probleme mit diesem Fahrzeugtyp hat, zumal die Ergebnisse durch ein zweites Fahrzeug bestätigt wurden. Es wurde von FCA ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Fiat Chrysler Automobiles keine unzulässigen Abschalt- bzw. Manipulationseinrichtungen verwendet.	KBA
2. Präsentation der Abgasstrategie des Fahrzeuges Chrysler Jeep Cherokee durch den Hersteller FCA: i. Es sollen Daten und Fakten über die Auslegung der Abgasnachbehandlung zusammengetragen werden. ii. Es soll eine technische Begründung geben werden, warum diese Abgasstrategie verwendet wird, mit Bildern und Diagrammen, Laut FCA wurde die Abgasnachbehandlung so konzipiert, dass sie über das gesamte Fahrzeugleben, ohne weitere Einschränkungen, hält. Dies bedeutet, dass alle verbauten Teile vor einer Beeinträchtigung oder gar Zerstörung geschützt werden müssen. Es wurde zudem Erklärt, dass die AGR-Rate nach dem Kaltstart sehr hoch ist und ab einer Kühlwassertemperatur von ca. 50°C auf ein „normales" Maß zurückgefahren wird, um	FCA

Ergebnis	Erledigung wer, wann
die AGR-Komponenten vor z.B. Versottung oder Bauteilversagen zu schützen. Die AGR-Rate wird über verschieden äußere (Umgebungstemperatur, Luftfeuchte etc.) und innere Faktoren (Motordrehzahl, Last, Kühlwassertemperatur etc.), gesteuert. Es wird von Herrn Paeslack die Frage gestellt, ob die AGR-Rate ggf. sehr stark von der Kühlwassertemperatur abhängt, da neben der Standard Typ 1 Prüfung auch der NEFZ mit warmen Motor gefahren wird und das Fahrzeug hier sehr hohe NOx-Werte zeigt. - Er wird festgestellt, dass die AGR im Bereich zwischen 10°C und 30°C Außentemperatur, im „normalen" Bereich funktioniert. - Herr [redacted] spricht noch einmal die Thematik „DEFEAT-Device" an, und erklärt, dass auch ein langsames wegregeln der Abgasnachbehandlung als ein solches gewertet werden kann. Außerdem bittet er um eine klare technische Erklärung, als auch prozentuale Werte in wie weit diese Regelung in welchen Temperaturbereichen die AGR-Rate steuert. FCA weist darauf hin, dass die Zündstabilität in Gefahr geraten, als auch es zu einem Versagen der AGR-Bauteile kommen könne, wenn man aus diesem Bereich herausgeht. - Hierzu wird seitens des KBA die Frage gestellt, ob es FCA möglich ist, einen Nachweis, über Bilder als auch Diagramme, zu erbringen. 3. Zusammenfassung: - FCA wird gebeten folgende Sachverhalte zu klären: i. Es sollen Daten und Fakten über die Auslegung der Abgasnachbehandlung zusammengetragen werden. ii. Es soll eine technische Begründung geben werden, warum diese Abgasstrategie verwendet wird, mit Bildern und Diagrammen, iii. Es sollen Daten / Diagramme geliefert werden, die / das die prozentuale Reduktion der AGR-Rate zur Außentemperatur / Kühlwassertemperatur (Außentemperaturen unter 10°C, Kühlwassertemperaturen über 50°C) und Motordrehzahl / Motorlast zu Verringerung der AGR-Rate zeigt. [redacted]	FCA

FCA
FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

EMEA
[redacted]
Product Engineering
Emissions, After Treatment and Mechanical Systems

November 27, 2015

Kraftfahrt-Bundesamt
Fördestraße 16
24944 – Flensburg
Germany

430-500981
Mr. [redacted]
Telefax: [redacted]
E-Mail: [redacted]

Strictly Confidential

c.c. [redacted]

Vehicle Type Jeep Cherokee

This letter is in response to your request to comment and provide further information on the results of the tests that you ("**KBA**") have recently performed on a Jeep Cherokee sample[1] ("**Cherokee**"), as announced in your letter to FCA Germany AG dated November 13, 2015 and further discussed in the meeting which took place on November 19, 2015.

We appreciate being provided with the opportunity to comment on the results of your tests and to provide our perspective in this matter.

1. KBA's testing results

We understand that you have first tested the Cherokee on the chassis dynamometer

[1] JTD 2.0L 170CV AT9 AWD version

FCA Italy S.p.A. | Registered Office: C.so G. Agnelli 200, 10135 Turin, Italy | Company with a sole shareholder
C.so G. Agnelli 200, 10135 Turin, Italy | Share Capital Euros 800.000.000 fully paid-up | "Direzione e Coordinamento"
Ph. [redacted] | Reg. of Comp. of Turin, Fiscal Code, | (art. 2497 Italian Civil Code):

according to the regulatory homologation cycle pursuant to Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of June 20 2007, as amended ("New European Driving Cycle" or "**NEDC**"). The result of the test indicated NO_X emissions within the regulatory limit (140 mg/km vs. the 180 mg/km limit). Then you have performed a second cycle, identical to the NEDC other than that the test has been commenced with warm engine (rather than cold, as prescribed for the NEDC). The result of such second cycle as to NO_X emissions is 977 mg/km. The same cycle as used in the second test has then been repeated, with the relevant results measured with a PEMS and the outcome was 1097 mg/km. Then you have carried out an on road cycle intended to replicate the conditions of the NEDC, but with warm engine at start, with a NO_X result of 2498 mg/km. Then this last cycle has been repeated on road three times with certain variations that you have introduced, with NO_X results of 2344, 2560 and 2241 mg/km respectively. Finally you have performed an on road test according to a real driving cycle and recorded NO_X emission of 2290 mg/km.

In your letter of November 13, 2015 you have stated that you consider the NO_X levels resulting from your test, both on the chassis dynamometer and on the road, "excessive". In the meeting of November 19, 2015 you have expressed concerns regarding the difference in results between the test performed on the chassis dynamometer according to the NEDC with cold engine at cranking ("**Cold NEDC Test**") versus the results of the same cycle performed with warm engine at cranking ("**Warm NEDC Test**") and the use of temperature as parameter in EGR control strategies.

Our comments are as follows.[2]

2. Cherokee conforms to the homologated sample

The result of the NEDC cycle performed by KBA under the regulatory conditions (i.e. with cold engine at cranking) is within the regulatory limit (NO_X was 140 mg/km, vs. the 180 mg/km homologation limit) and conforms to the homologation value. The result of your test performed in accordance with the regulatory requirements demonstrates that the Cherokee meets the regulatory requirement to conform to the homologated sample.

3. Cherokee does not detect being tested on a chassis dynamometer

Sensors and electronic components in modern motor vehicles are capable of "detecting" the start of an emissions test in the laboratory and activating a specific predefined

[2] FCA is not aware of the factual and logical background of the testing sequence and methodology used by KBA, nor of the details of its implementation and reserves further comments on each of them.

test mode, designed to operate solely during the performance of the test.

In our case, the result of the Warm NEDC Test is different from the result of the Cold NEDC Test. If the vehicle had detected that a chassis dynamometer test was being carried out and had activated a specific test mode, the result of the Warm NEDC Test would have been the same as the result of the Cold NEDC Test. The results of your tests confirm that the Cherokee does not detect that it is undergoing a bench test. In other words, its emission control strategies operate the same way on the bench and on the road.

Given the above, FCA would strongly reject any attempt to assimilate Cherokee to vehicles that detect that they are being tested and activate a functioning mode designed to operate only under test. Any such allegation would be not only groundless, but disproved by the result of the KBA tests. Cherokee's controls operate the same way on the chassis dynamometer and on the road.

4. KBA's Classification of the results of the Warm NEDC Test is merely quantitative

In the meeting of November 19, you have stated that you have established a classification of the results of the Warm NEDC Test depending on the conformity factor (i.e. the deviation ratio versus the regulatory limit). Such classification includes three categories: green, which is comprised of the vehicles which in the Warm NEDC Test have a conformity factor up to 2.1; yellow, which includes vehicles which in the same test have a conformity factor greater than 2.1 and lower than 3; and red, which includes vehicles whose Warm NEDC Test result shows a conformity factor equal or higher than 3.[3]

It must be noted that (being engine temperature at cranking the only difference between the Cold and Warm NEDC Test) any vehicle that has performed differently in the Warm NEDC Test vs. the Cold NEDC Test (i) detects temperature at cranking and (ii) uses temperature at cranking as a parameter to modulate the emission treatment system.

If the use of temperature as described above was impermissible, all vehicles performing differently in the two tests would be using an impermissible parameter, irrespective of their position in the green, yellow or red category of KBA's classification.

In addition FCA does not believe that there is any possibility to establish a threshold of emissions beyond which the use of temperature as a parameter to modulate the EGR would not be permissible and below which it would be permissible, particularly in the current EU

[3] The grounds of the quantitative thresholds on which KBA's classification lies are unclear to FCA and FCA reserves further comments

regulatory system which does not contemplate a "not-to-exceed" regulatory concept (other than that prescribed for the homologation test).[4]

5. Auxiliary Emission Control Strategies are permissible

The purpose of NO_X emission treatment systems, which in the case of Cherokee consists essentially of the exhaust gas recirculation ("**EGR**"), is to reduce engine emissions to the extent the operation of the system does not result in risk of damage or accident to the engine or in risk for the safe operation of the vehicle.

Manufacturers pursue these objectives by developing control strategies that govern the operation of the EGR. In modern electronically controlled diesel engines numerous sensors, software calibrations and algorithms may be used to modulate and control multiple aspects of the engine operation, including operation of some or all of the emission control system. In particular EGR requires modulation by an engine computer employing software and/or hardware that embodies a control strategy. Any software or hardware that modulates, activates, or deactivates any part of the emissions control system is generally known as an Auxiliary Emission Control Strategy ("**AECS**").[5]

Although almost all the AECS reduce the effectiveness of the emission control system, AECS are essential to the proper functioning of any modern diesel engine and emission treatment system and cannot be considered *per se* impermissible. Current rules provide an exemption for AECS that are justified in terms of protecting the engine from damage. This means that manufacturers are entitled to modulate the pollution control system to the extent necessary to protect the engine from damage or accident or for safe operation on the vehicle.[6]

---

[4] Regulation (EC) No 715/2007 (Whereas No. 15) expressly contemplates as a matter for future consideration the introduction of the "not-to-exceed" regulatory concept, which is therefore not currently part of the existing EU rules: "*The Commission should keep under review the need to revise the New European Drive Cycle as the test procedure that provides the basis of EC type approval emissions regulations. Revisions may be necessary to ensure that real world emissions correspond to those measured at type approval. The use of portable emission measurement systems and the introduction of the 'not-to-exceed' regulatory concept should also be considered.*"

[5] Examples of such AECS include strategies that adjust fuel injection timing based on barometric pressure, intake manifold pressure, engine rpm, fuel rate, average fuel rate, ambient temperature, actual or inferred gear ratio, intake manifold temperature, engine coolant temperature, oil temperature, the derivative(s) of these inputs, use of cruise control, idle periods, power-take-off (PTO) systems, or any similar inputs for the purpose of determining diesel fuel injection timing.

[6] Article 3.10 of Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of June 20 2007, as amended provides a definition of "defeat device" as "*any element of design which senses temperature, vehicle speed, engine speed (RPM), transmission gear, manifold vacuum or any other parameter for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any part of*

Whether an AECS is justified is a judgmental decision which depends on a number of subjective and interpretational considerations (inter alia, safety related) rather than the outcome of an objective measurement in a prescribed cycle. These considerations include the expected performance of the vehicle and of the EGR, the long term impact of EGR's operation on the engine and the risks that such operation may pose for the integrity of the engine and the safety of occupants. Often such judgmental decision can be refined over time based on field experience and additional testing. Absent any further specification of EU regulatory limits and absent any guidance from the regulatory authorities as to the AECS that can be considered justified and those which cannot, manufacturers have been exercising their best judgement to develop control strategies that meet the objective of reducing NO_X emissions and at the same time preserve the engine from damage and the occupants from safety risks.

6. Risk of engine damage

The adverse effects that intensive EGR has on the engine are well known and recognized.

Introducing unfiltered exhaust gas into the intake manifold, and eventually into the combustion chamber, can accelerate deterioration of the cylinder bore and piston rings. High EGR rates, particularly if continuous and in demanding driving cycles, may cause massive soot generation and progressive fouling of the components of the engine, which ultimately ends up in engine malfunctioning and component failure.

The matter is dealt with in several scientific works.[7]

---

the emission control system, that reduces the effectiveness of the emission control system under conditions which may reasonably be expected to be encountered in normal vehicle operation and use". Article 5.2 of the same Regulation prohibits the use of defeat devices "*that reduce the effectiveness of the emission control system*" with the following exceptions: "***the need for the device is justified in terms of protecting the engine against damage or accident and for safe operation of the vehicle***; *(b) the device does not function beyond the requirements of engine starting; or (c) the conditions are substantially included in the test procedures for verifying evaporative emissions and average tailpipe emissions.*"

7 [redacted], "*Examination of Soot Deposition on EGR Coolers*", 2015, MTZ, Volume 76, p. 16; [redacted], "*Fuel Property Effects on Oil Dilution in Diesel Engines*", 2013, SAE Int. J. Fuels Lubr., Volume 6, Issue 3 (November 2013); [redacted], "*Investigation of the Impact of Real-World Aging on Diesel Oxidation Catalysts*", 2012, SAE Technical Paper; [redacted] et al., 2011. "*Hydrocarbon and Deposit Morphology Effects on EGR Cooler Deposit Stability and Removal*", 2011 Directions in Engine-Efficiency and Emissions Research (DEER), October 3-6, 2011 Detroit, Michigan; [redacted] et al., 2011. "*EGR Cooler Fouling – Visualization of Deposition and Removal Mechanisms*", 2011 Directions in Engine-Efficiency and Emissions Research (DEER), October 3-6, 2011 Detroit, Michigan; [redacted], "*Diesel EGR Cooler Fouling at Freeway Cruise*", 2009 SAE Powertrains, Fuels and Lubricants Meeting; [redacted] (University of

Attached as Exhibit 1 are pictures of components showing the deteriorating impact of EGR.

Exhibit 2 contains a list of patents related to software strategies detecting the degree of clogging of EGR system components.

The components primarily affected by the above issues are:

(a) the turbocharger variable geometry vanes;

(b) the intake manifold and intake ducts;

(c) the throttle valve;

(d) the boost/temperature sensor;

(e) the cylinder head exhaust valves;

(f) the after treatment sensors and other components in contact with exhaust gases;

(g) the EGR cooler; and

(h) the EGR valve.

In particular, effects on the EGR, which may result in an ineffective NO_X treatment, primarily consist of:[8]

A. *Deposits*: carbonaceous material depositing on the walls of the EGR system pipes, coolers, and valves reduces the capacity and efficiency of the system. These deposits can restrict the flow through the EGR system to prevent the required amount of EGR to be mixed with the intake air. These deposits can foul valves and cause them to stick; preventing accurate control of EGR flow. These deposits can also act as insulation, preventing efficient heat transfer from the exhaust gas to the cooling medium in the EGR cooler and increase the temperature of the EGR mixing with the intake air. Fouling of EGR coolers is a significant issue for compliance with NOx emissions standards and has negative impacts on cooler sizing and engine performance.

Michigan) [redacted] (Ford Motor Company) [redacted] (Oak Ridge National Laboratory), "*Diesel EGR Cooler Fouling*" 2008 SAE Technical Paper R. Zhang, F. Charles and D. Ewing (Department of Mechanical Engineering, McMaster University), [redacted] (Department of Engineering Physics, McMaster University) [redacted] (Dana Corporation, Thermal Products Division, Long Manufacturing) "*Effect of Diesel Soot Deposition on the Performance of Exhaust Gas Recirculation Cooling Devices*" 2004 SAE World Congress Detroit, Michigan March 8-11, 2004.

[8] [redacted] "*EGR Systems & Components*", (at: https://www.dieselnet.com/tech/engine_egr_sys.php)

B. *Corrosion*: the presence of sulfur (even with the use of low sulfur fuel) in the EGR system in the form of sulfuric acid must be viewed as a major threat to the integrity of its components. Corrosion in any of the tubes could introduce water (cooling medium) into the engine and perhaps cause a catastrophic failure. Of all the issues associated with EGR systems in any configuration, this one is the most serious. The more condensate is formed due to EGR cooling, the more likely corrosion will be experienced and will have serious durability consequences.

EGR rates are calibrated also to control DPF regeneration frequency and consequently limit oil dilution that could lead under specific customer mission profiles to oil viscosity deterioration up to engine components failure. The affected engine components are:

1) the piston and the piston rings;
2) the bearings and in general all rotating components protected by lubrication (camshaft, etc.);
3) the oil pump; and
4) the intake/exhaust valves.

It is therefore a fact that no diesel engine can operate indefinitely under an intensive EGR treatment and that the operation of the EGR must be modulated to preserve the engine from damage or accident (which may result in a risk for the safety of the vehicle occupants).

7. Cherokee's EGR specifics impacting on test results

The functioning of the EGR system of a specified vehicle depends on several factors. In particular vehicle weight and energy demanded to run at constant speed have a direct impact on EGR rate management.

Typically, a D-segment UV (like Cherokee) weights 500-600kg more than a C-segment passenger car. As a consequence the energy demanded to run @100km/h the UV is significantly higher if compared to that required to run at the same speed a passenger car (as a reference from 13-14 kW to 17-18 kW, i.e. approximately +30%).

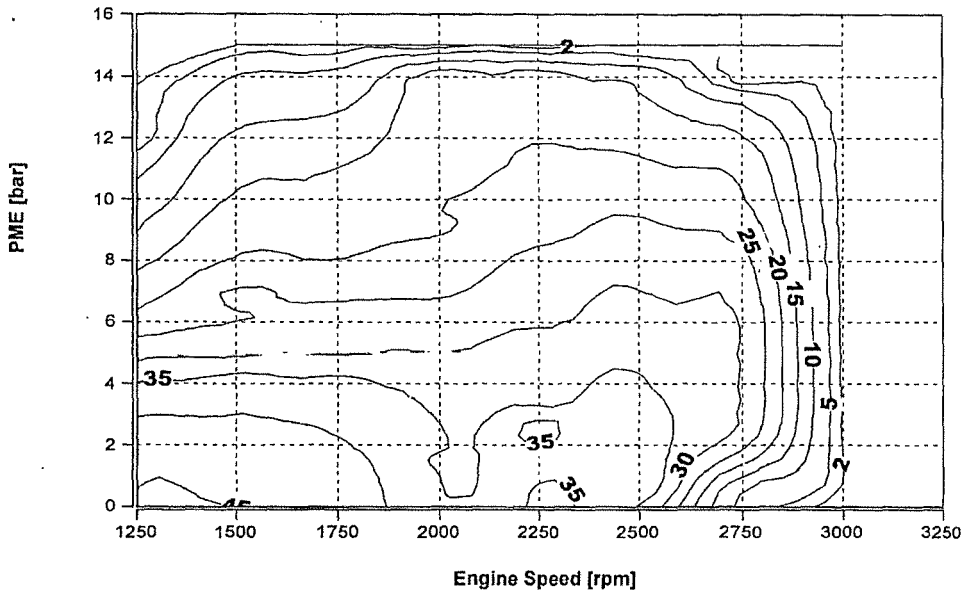
The same diesel engine with the same transmission and gear ratios will therefore operate on a UV at same engine speeds but at higher loads.

Typically, load increase in diesel engines is achieved through a higher quantity of injected fuel, which reduces fresh air available. As a consequence, the EGR operates at lower average rates. This is necessary to maintain stable combustion and to limit soot generation and related engine damage, but results in higher NO_X emissions levels.

8. In particular: temperature

(a) Coolant temperature

During engine warm-up (i.e. start with cold engine, which is the normal and statistically prevailing start condition), EGR rates are applied as a function of engine speed and load as represented on the below graph.



As previously mentioned, the purpose of Cherokee's EGR is to reduce NOx engine emissions, to the extent the operation of the EGR does not result in risk of damage or accident to the engine or in risk for the safe operation of the vehicle.

Operating the engine with the above EGR rates continuously, especially under particular driving conditions like door-to-door and heavy urban and generally short trips, may lead to high soot generation, with progressive fouling of engine components up to malfunctioning and/or permanent component failure. Furthermore, those EGR rates may lead to an increase of DPF Regeneration frequency and oil dilution that could drive under specific customer mission profiles to oil viscosity deterioration up to engine components failure.

As a consequence, to protect engine reliability for cranking performed with warmed-up engine (i.e. start with warm engine, corresponding to instances of prolonged vehicle use, such as long trips with intermediate short stops) EGR rates are modulated (not deactivated) through a reduction of approximately 5 to 15 units.

(b) Ambient temperature

EGR rate management is also linked to ambient temperature with the purpose of:

A. avoiding combustion instability which can result in misfire, causing, in addition to uncontrolled production of HC and CO emissions, in conjunction with soot, varnishing on:

1) EGR valve
2) turbocharger variable geometry vanes
3) intake manifold and intake ducts
4) throttle valve
5) boost/temperature sensor
6) EGR cooler
7) cylinder head exhaust valves
8) after treatment system sensors and all other components in contact with exhaust gases;

B. reducing the risk of water condensation on EGR and intake system routing;

C. avoiding vehicle jerking caused by combustion instability; and

D. reducing thermal load on the cooling system, which could lead to engine damage due to overheating.

9. On road tests are influenced by a variety of factors

It is largely known that the on road NO_X emission performance of a vehicle powered by a diesel engine may significantly differ from the performance of the same vehicle when tested on a chassis dynamometer.

Several studies have reported such difference and have analyzed the factors impacting the test results. Annex 3 contains some of them.

In general terms emission measurements in on road tests are highly subjective, influenced by many factors. When different cycles on roller bench or on-road are performed these factors influence the engine operating point and therefore emission values.

Examples of such factors include:

(a) vehicle weight;

(b) vehicle payload;

(c) vehicle aerodynamic drag;

(d) vehicle auxiliary systems (A/C, lights etc.)

(e) driving style;

(f) vehicle dynamic conditions (maximum acceleration and speed);

(g) road up/down gradient;

(h) absolute altitude;

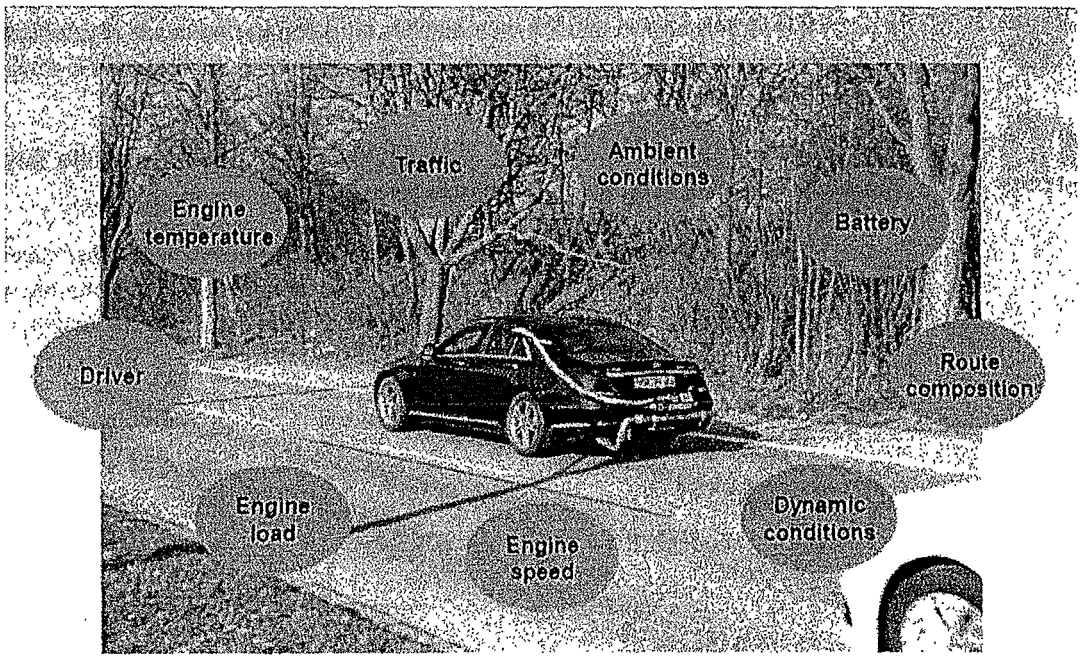
(i) ambient temperature; and

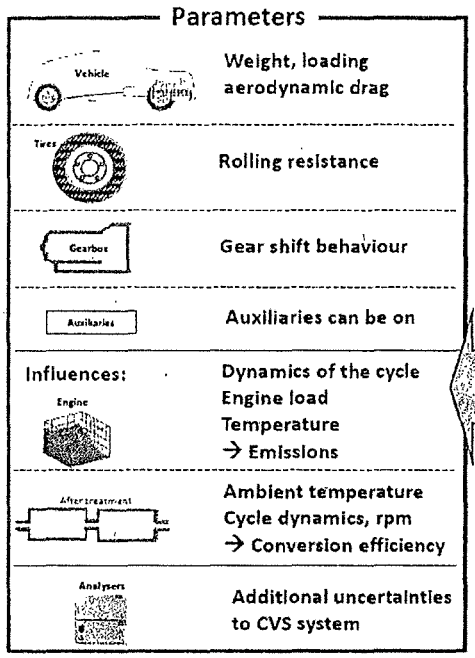
(j) traffic.

The two charts below summarize other views as to the factors which impact on real driving emission tests (from TÜV NORD and from [redacted] Institute of Internal Combustion Engines and Thermodynamics of the Graz University of Technology).

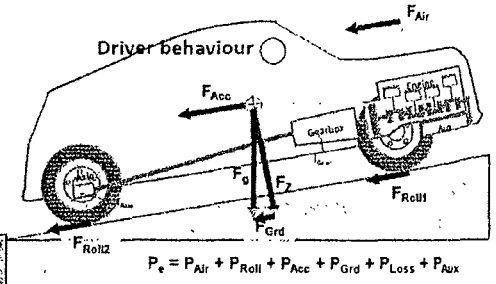
Driving conditions in real traffic

TÜVNORD





Differences in engine load compared to chassis dyno

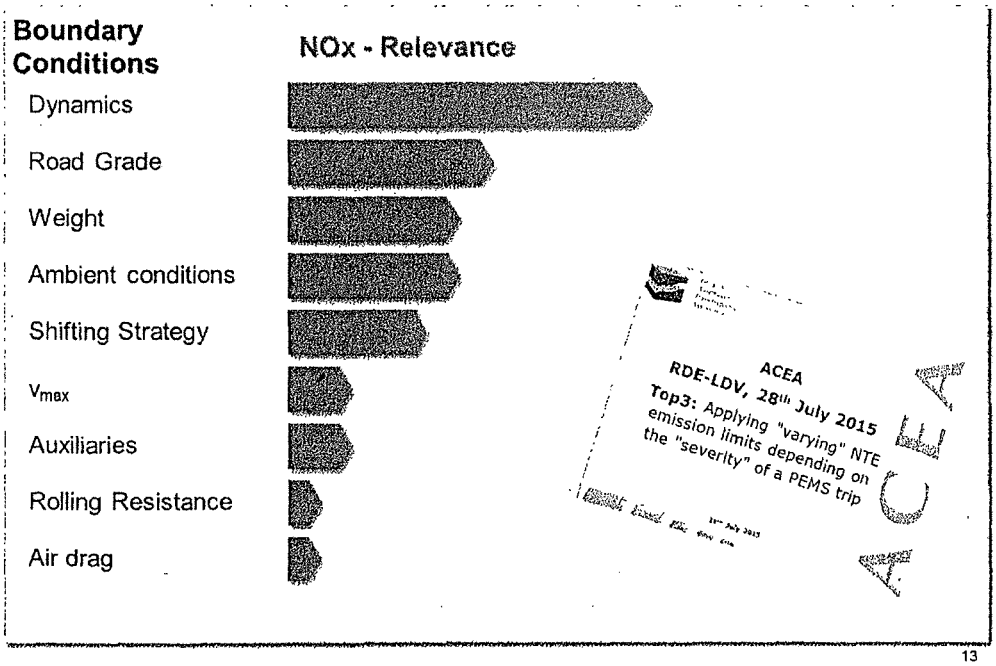


$$P_e = P_{Air} + P_{Roll} + P_{Acc} + P_{Grd} + P_{Loss} + P_{Aux}$$

General:
→ Higher weight and road load than NEDC
→ Different temperature levels (EU average lower)

Depending on route and driver:
→ Different power demand (typically higher)
→ More variability in engine speed levels
→ Much more variability in driving dynamics

The further chart below indicates the relative estimate weight of the various factors on the vehicle's emission performance according to the ACEA.



13

In response to this issue the European Union is working in order to update the current homologation procedures (Euro 6) to ensure that they more closely reflect real-world driving conditions.

10. Additional information

In response to your request we hereby confirm that the supplier of the Cherokee's ECU is Bosch. We further confirm that no additional FCA internally produced software is added by FCA to the software provided by the supplier for engine system management.

Finally, as requested, below is the identification data of the ECU:

Project	Engine Version	ECU HW Version	RB – Series Number
KL	2.0 170Cv AT VGT S&S AWD	EDC17C49-3.32	0 281 019 329

11. Conclusions

In conclusion, FCA believes that Cherokee fully complies with all applicable regulatory requirements and does not contain any impermissible EGR control.

The results of the tests carried out by KBA confirm that Cherokee, when tested in accordance with the regulatory cycle (NEDC), shows emissions within the prescribed limits and meets the regulatory requirement to conform to the homologated sample.

The results confirm as well that the vehicle did not detect being tested on the bench and that Cherokee in no way can be assimilated to vehicles that detect being tested and activate a functioning mode designed to operate only under test.

Temperature is used in EGR management as an auxiliary emission control strategy justified by the need to protect the engine from damage, in compliance with current regulatory requirements. FCA believes it has provided objective and fully documented reasons in this respect.

FCA believes that it has provided as well extensive explanations of the reasons for the vehicle's testing results (both in terms of difference between Cold and Warm NEDC Test and in terms of absolute results) and of why such results cannot be considered indicative of the existence of non-permissible controls. Finally FCA has provided explanations of both the vehicle's specifics and the general factors which determine differences between in laboratory and on road testing results.

FCA

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

None of the test results is, in FCA's view, indicative of any non-compliance.

We value our continuing dialogue with Regulatory Authorities and thank you for the opportunity to comment on the results of your tests we have been provided with.

Yours Sincerely,

[redacted]

Alfa Romeo

Chrysler

FIAT

FIAT PROFESSIONAL

Jeep

LANCIA

ABARTH

MOPAR.

EMEA

REGION

FCA

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

Exhibits

Exhibit 1 – Engine components affected by EGR

Exhibit 2 – Patents related to software strategies detecting the degree of clogging of EGR system components

Exhibit 3 – Studies on RDE Testing

EMEA

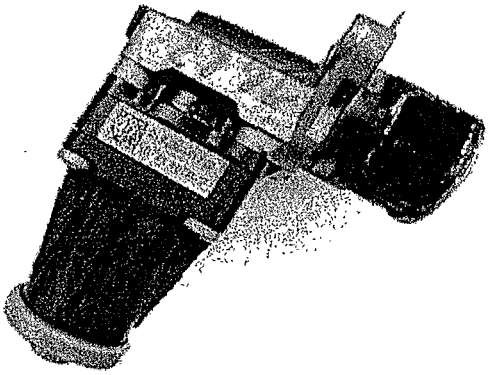
REGION

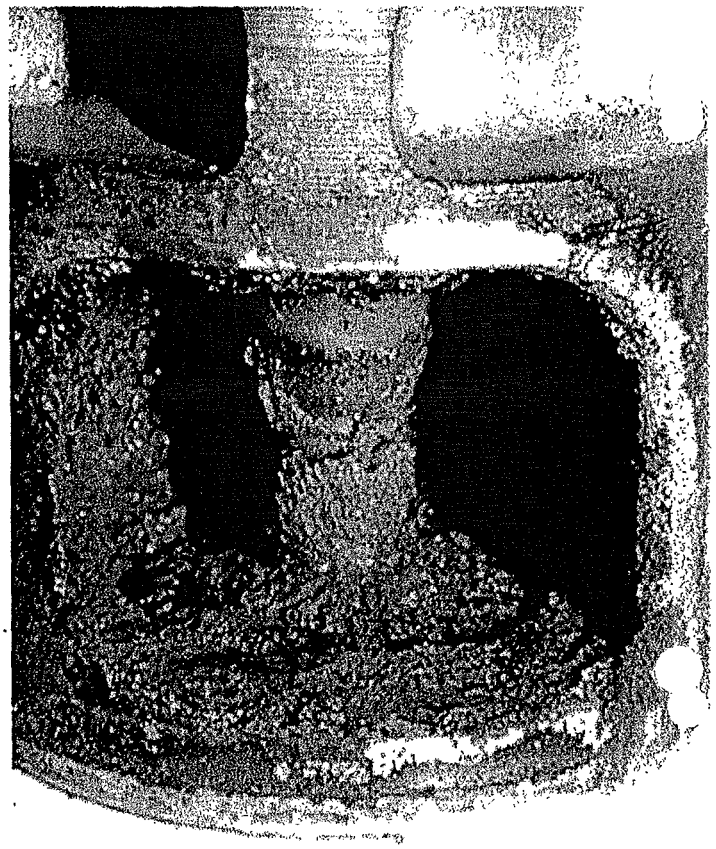
301
Anl 3

Exhibit 1 – Engine components affected by EGR

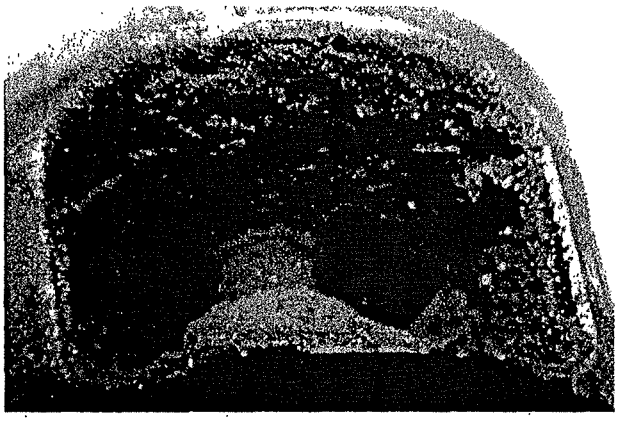
SDE 1.3L - EGR Valve

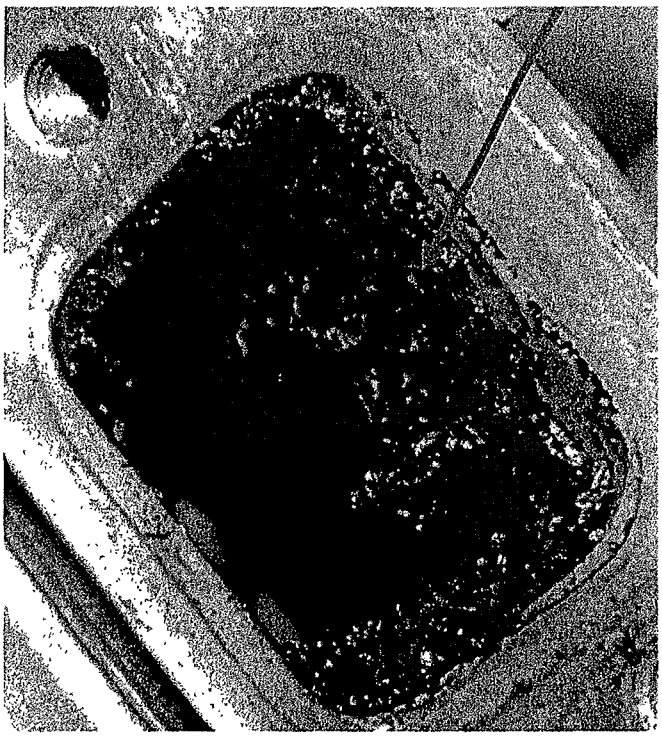
FCA
FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES



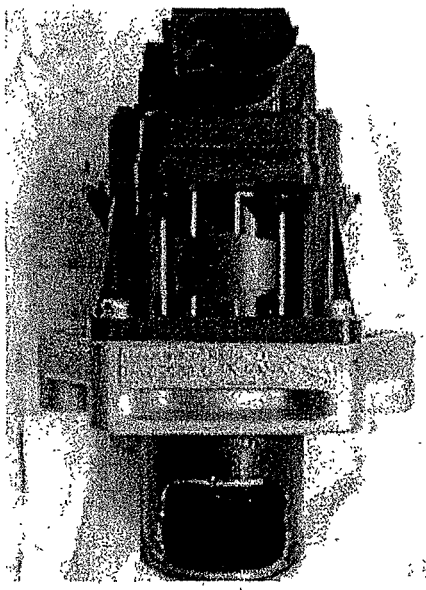


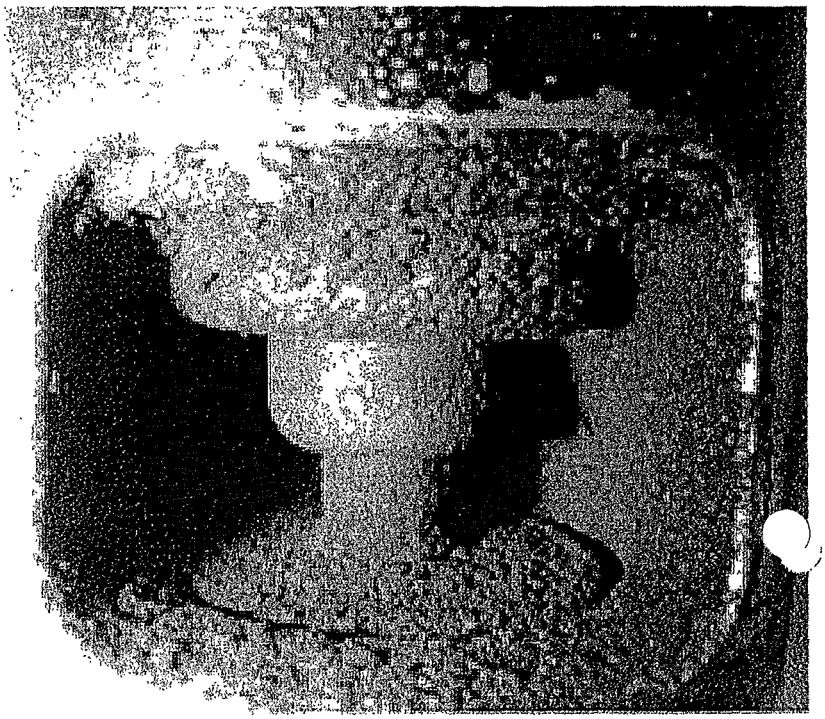
Fam.B 1.6L - EGR valve and Intake Duct





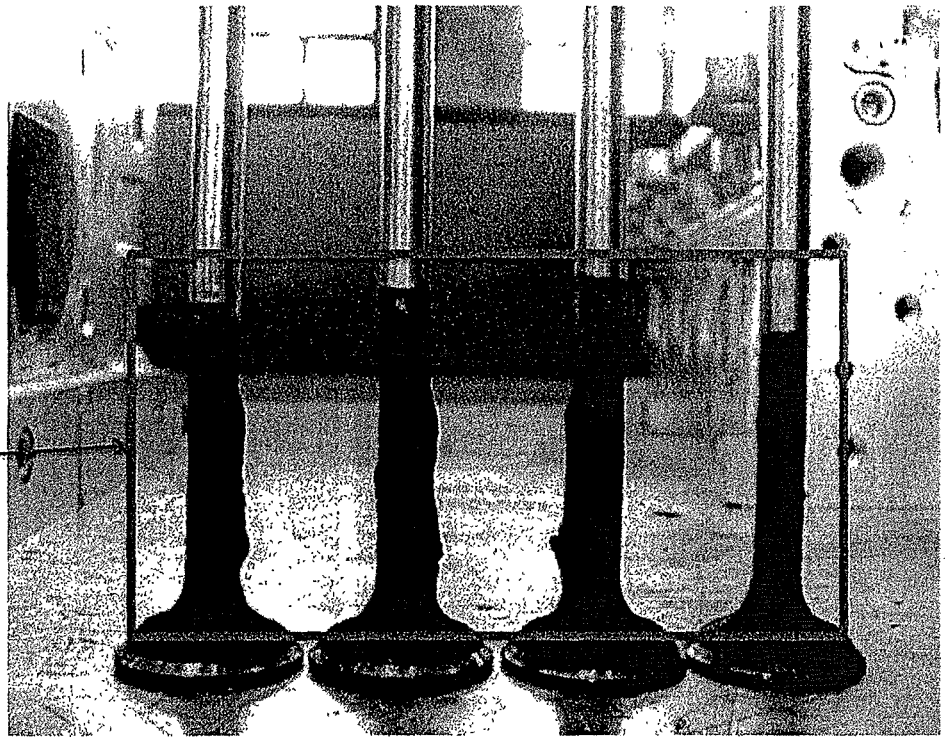
Fam.B 2.0L – EGR Valve



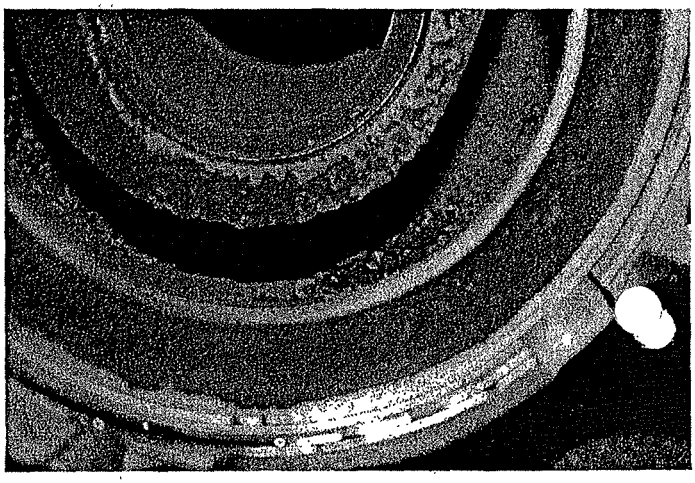


SDE 1.3L - Intake Valves

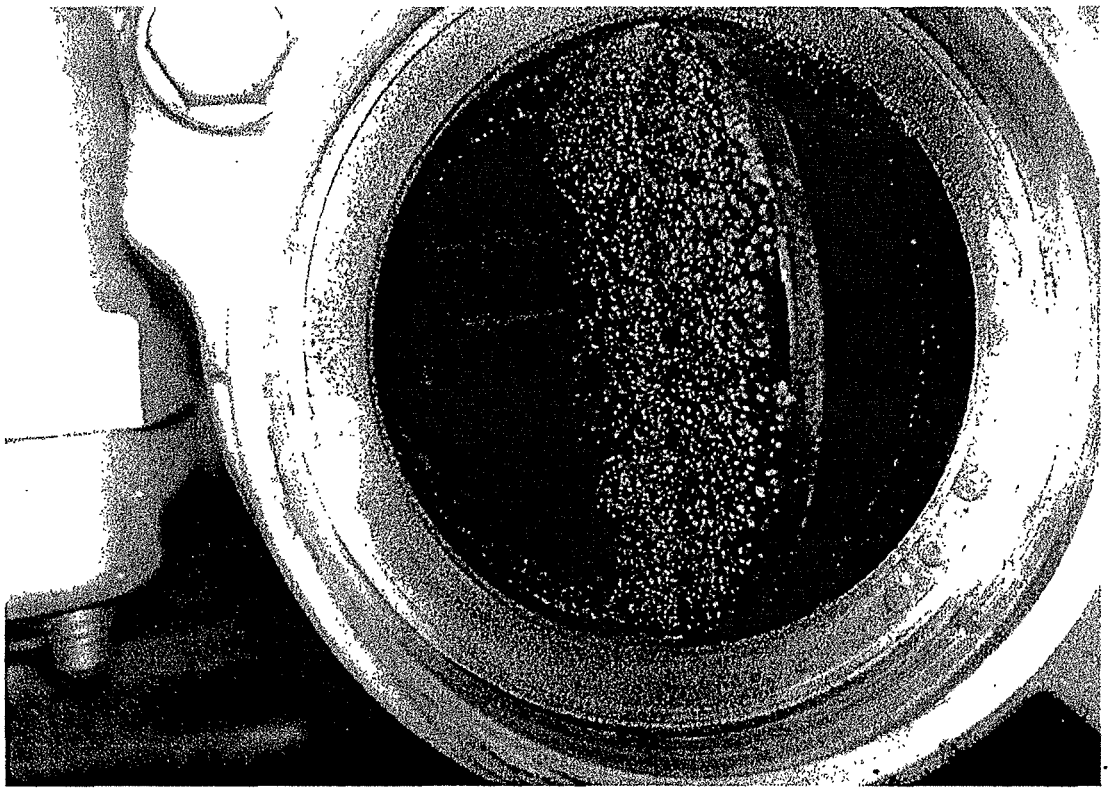
FCA



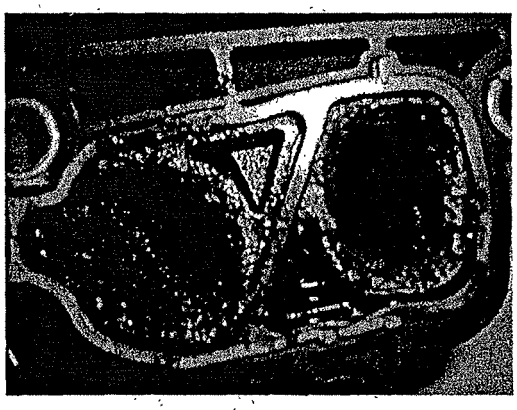
Fam.B 2.0L - Turbocharger

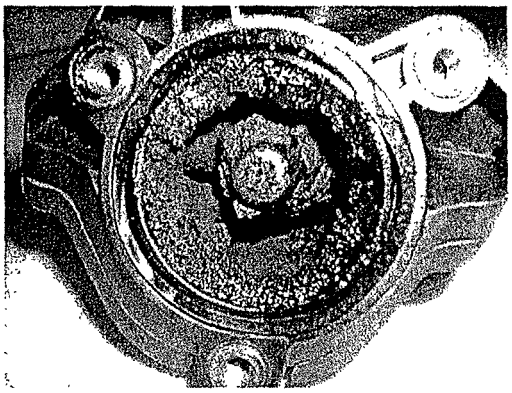


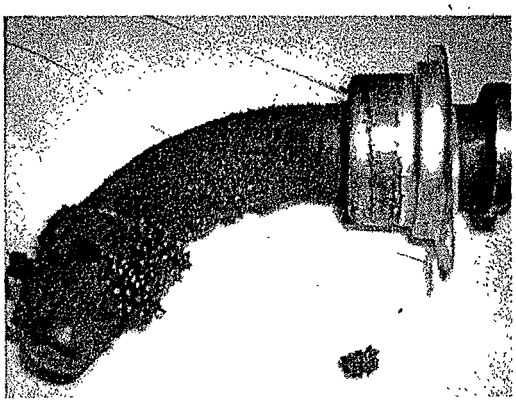
Fam.B 2.0L – Throttle Valve

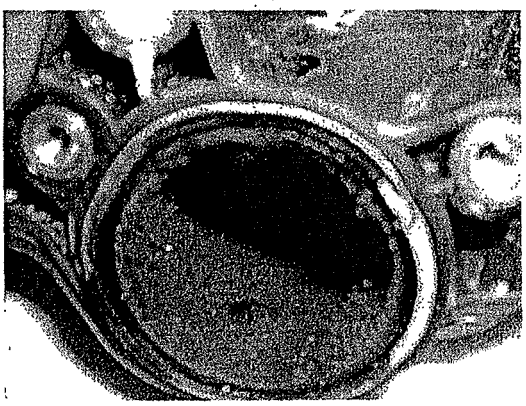


SDE 1.3L - Intake Manifold

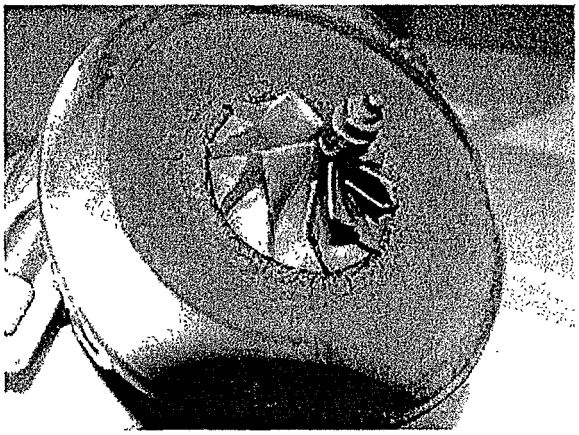


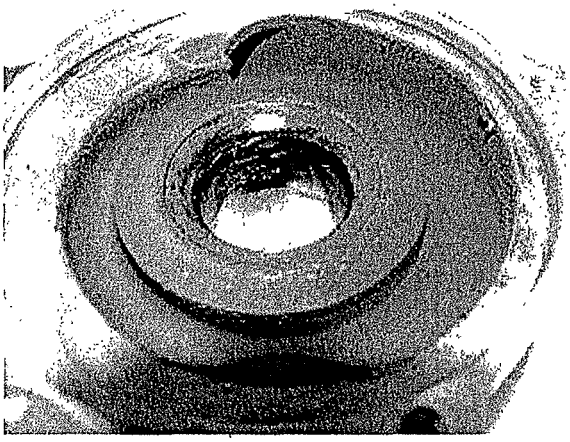




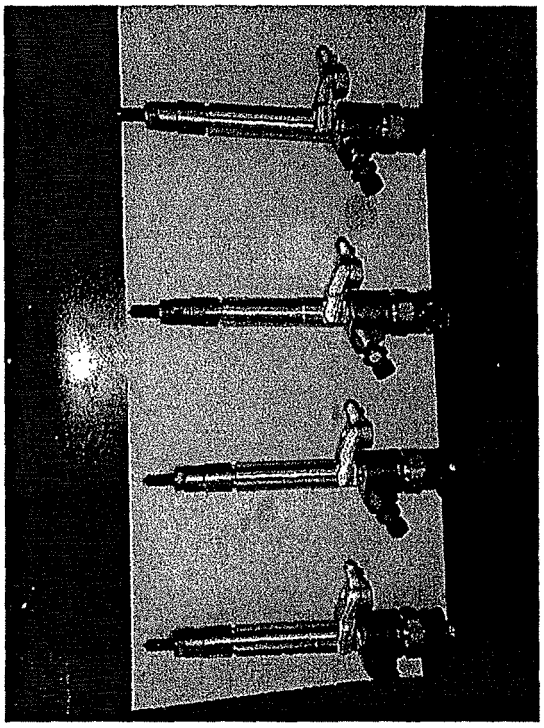


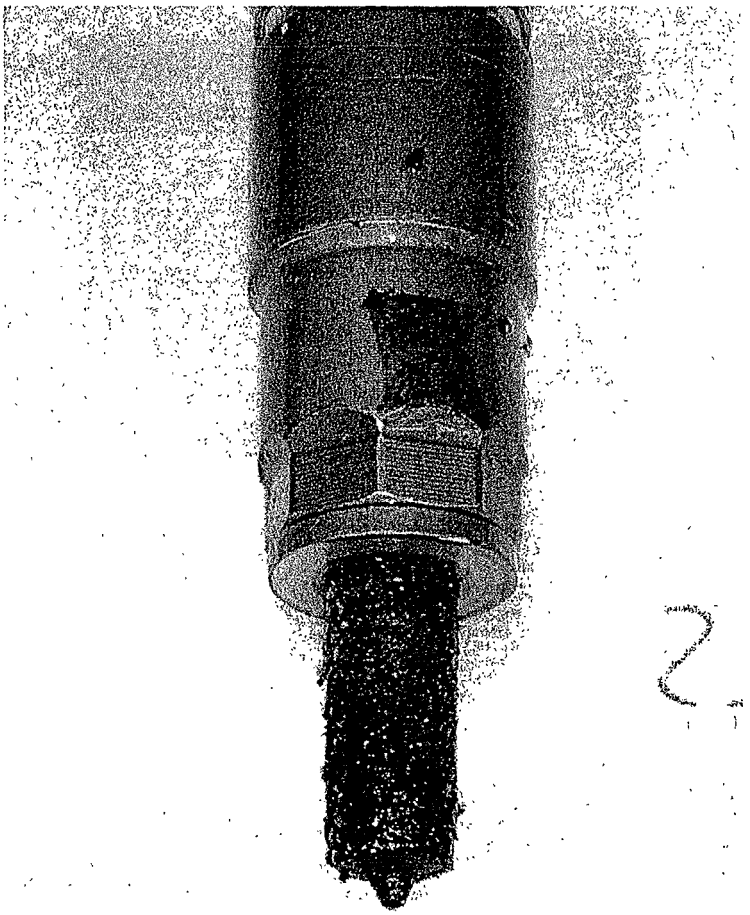
SDE 1.3L - Turbocharger



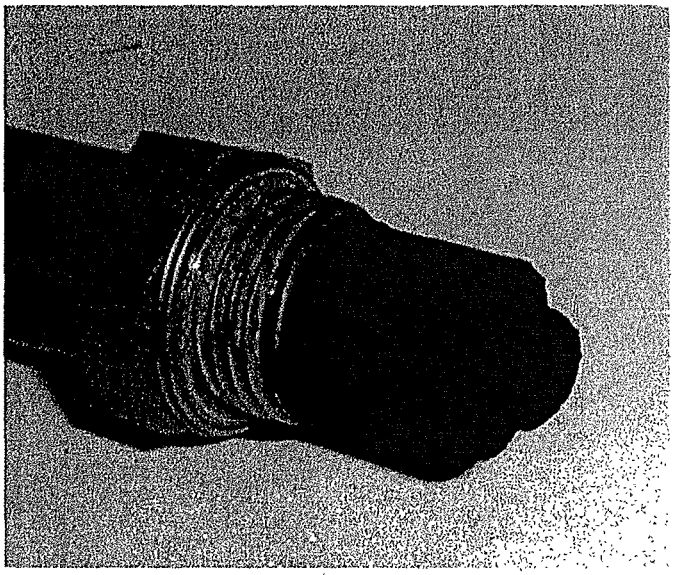


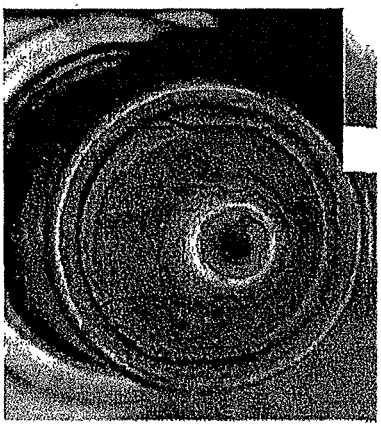
Fam.B 2.0L Common Rail Injector Nozzle

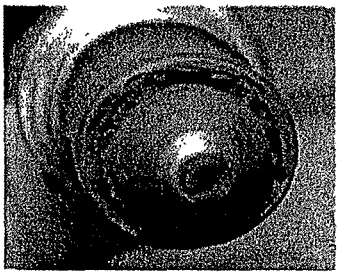


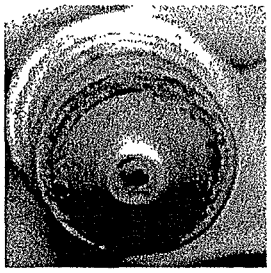


Fam.B 2.0L - Lambda sensor

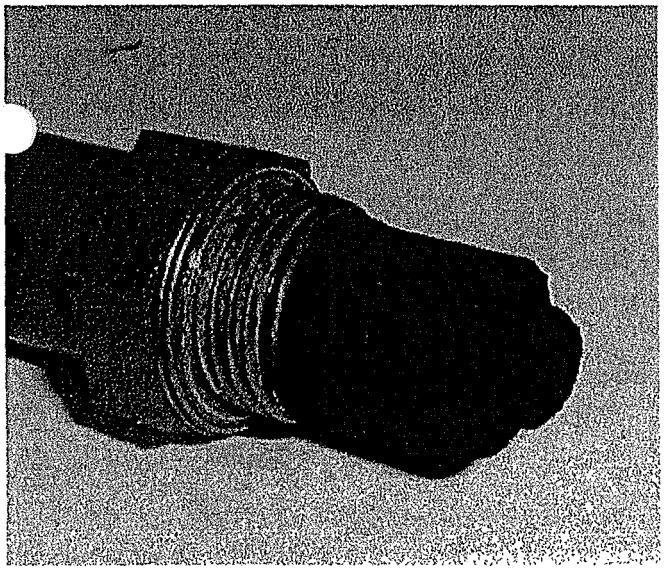


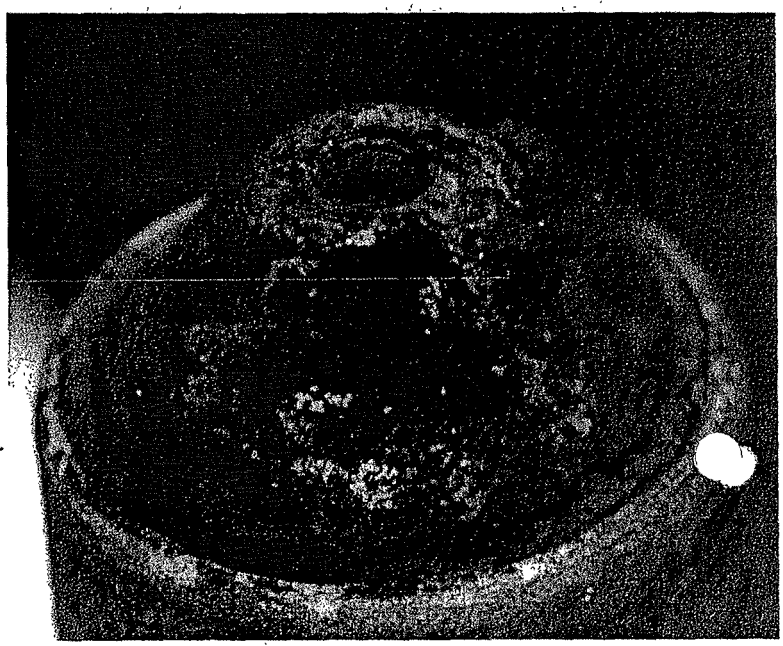




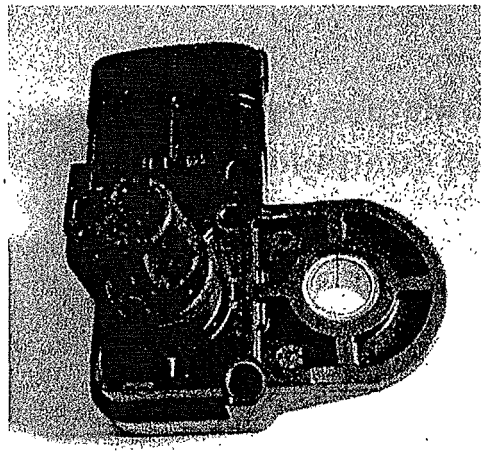


Fam.B 2.0L - Lambda sensor





Fam.B 2.0L
Boost & Temperature Sensor on Inlet Manifold



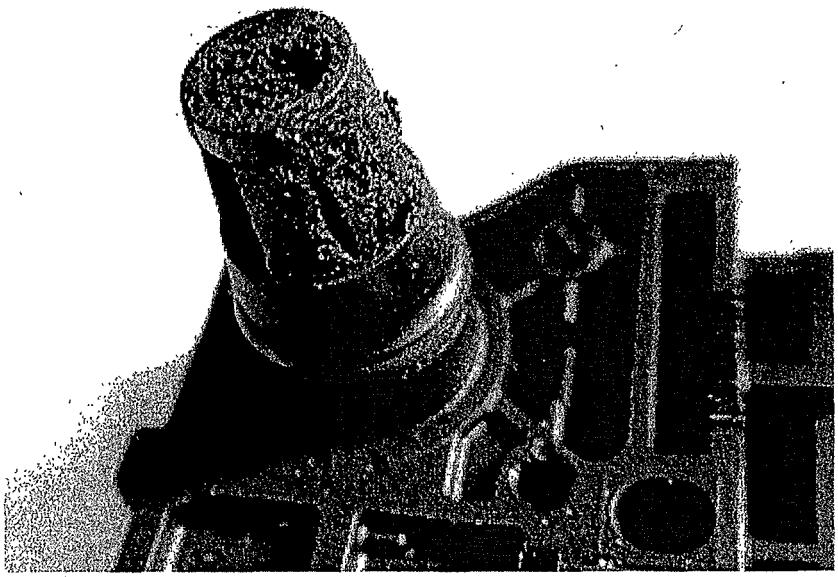


Exhibit 2 –Patents related to software strategies detecting the degree of clogging of EGR system components

27/11/15

Number of documents: 8

FR2802241	Clogging sensing device of exhaust gas recirculation device TOYOTA MOTOR
FR2910546	Diesel engine controlling method for motor vehicle, involves correcting set points of operating parameters of diesel engine based on estimation of clogging state of exhaust gas recirculation heat exchanger RENAULT
US5664548	Apparatus for detecting trouble in exhaust-gas recirculation system TOYOTA MOTOR
US5577484	Method and apparatus for detecting trouble in exhaust-gas recirculation system TOYOTA MOTOR
JP02275056	Clogging detection method of exhaust gas recirculation control valve or internal combustion engine TOYOTA MOTOR
JP60256546	Alarm for egr device FUJI HEAVY INDUSTRIES
FR2995682	Method for evaluation of clogging of machine element such as EGR valve, in air loop of power unit of car, involves comparing operating temperature of valve representing real clogging to maximum value representative of simulated clogging PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
US4967717	Abnormality detecting device for an EGR system MITSUBISHI ELECTRIC

Clogging sensing device of exhaust gas recirculation device
FR2802241

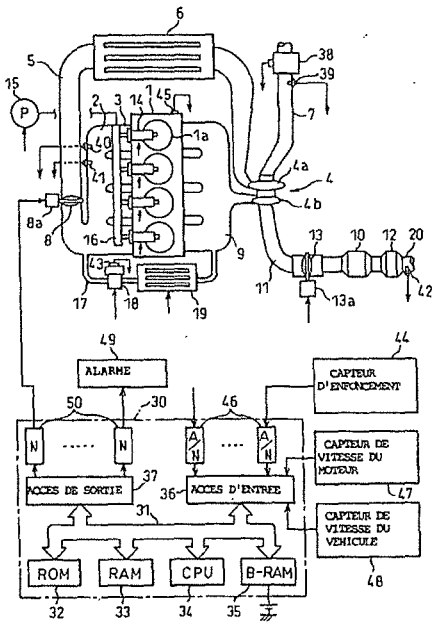
- **Patent Assignee**
  TOYOTA MOTOR
- **Inventor**
  [redacted]
- **International Patent Classification**
  F01N-003/02 F01N-003/021 F01N-011/00 F01N-013/02 F02B-037/00 F02B-047/08 F02B-077/08 F02D-021/08 F02D-023/00 F02D-045/00 F02M-025/07

- **Publication Information**
  FR2802241 A1 2001-06-15 [FR2802241]
- **Priority Details**
  1999JP-0354997 1999-12-14
  2000JP-0021806 2000-01-26

- **Fampat family**

FR2802241	A1	2001-06-15	[FR2802241]
JP2001164999	A	2001-06-19	[JP2001164999]
DE10062022	A1	2001-07-05	[DE10062022]
JP2001207828	A	2001-08-03	[JP2001207828]
FR2813098	A1	2002-02-22	[FR2813098]
JP3511967	B2	2004-03-29	[JP3511967]
FR2802241	B1	2005-12-16	[FR2802241]
FR2813098	B1	2006-03-17	[FR2813098]
DE10066432	B4	2012-12-20	[DE10066432]
DE10062022	B4	2014-11-20	[DE10062022]

- **Abstract:**
  (JP2001164999)
  PROBLEM TO BE SOLVED: To sense accurately an occurrence of **clogging** in an EGR device to recirculate part of the exhaust gas flowing in the exhaust system of an internal combustion engine back to its suction system, whereby a degradation of exhaust gas emission resulting from **clogging** is precluded. SOLUTION: A **clogging** sensing device of an exhaust gas recirculation device is equipped with an exhaust gas recirculating passage leading from the exhaust passage of an internal combustion engine to its suction passage, a flow regulating valve to adjust the flow rate of the exhaust gas flowing in the exhaust gas recirculating passage, an exhaust gas recirculation amount controlling means to control the degree of opening of the flow regulating valve in accordance with the operating condition of the engine, and a **clogging** judging means to pass a judgement that the exhaust gas recirculating passage is **clogged** in the case the degree of opening of the flow regulating valve is greater than the specified reference value when the engine is in the specified operating condition. COPYRIGHT: (C)2001,JPO



Diesel engine controlling method for motor vehicle, involves correcting set points of operating parameters of diesel engine based on estimation of clogging state of exhaust gas recirculation heat exchanger

FR2910546

- Patent Assignee
  RENAULT
- Inventor
  [redacted]

- International Patent Classification
  F01N-003/02 F02D-021/08 F02M-025/07
- Publication Information
  FR2910546 A1 2008-06-27 [FR2910546]
- Priority Details
  2006FR-0011243 2006-12-22

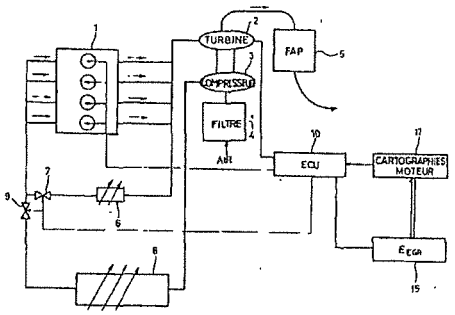
- Fampat family

FR2910546	A1	2008-06-27	[FR2910546]
FR2910546	B1	2009-01-23	[FR2910546]

- Abstract:

(FR2910546)

The method involves correcting set points of operating parameters of a diesel engine (1) based on estimation of a **clogging** state of an exhaust gas recirculation heat exchanger (6) e.g. air/air heat exchanger. The **clogging** state is estimated by measuring an equivalent section and thermal efficiency of the heat exchanger based on a recycled gas rate. The measured values are compared with cartographic values in models relative to the heat exchanger at an initial non-**clogged** state. An independent claim is also included for a device for implementing a diesel engine controlling method. (From FR2910546 A1)



Apparatus for detecting trouble in exhaust-gas recirculation system
US5664548

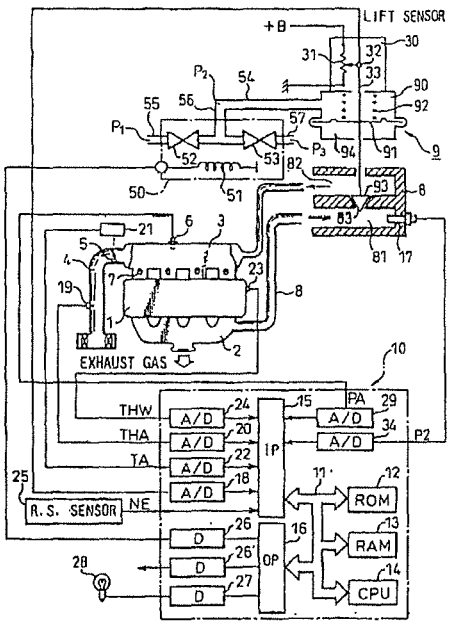
- **Patent Assignee**
  TOYOTA MOTOR
- **Inventor**
  [redacted]

- **International Patent Classification**
  F02D-021/08 F02M-025/07 G01M-015/04
- **US Patent Classification**
  PCLO=123568160 PCLX=073114740
- **Publication Information**
  US5664548 A 1997-09-09 [US5664548]
- **Priority Details**
  1995JP-0086796 1995-04-12

- **Fampat family**

JPH08284764	A	1996-10-29	[JP08284764]
US5664548	A	1997-09-09	[US5664548]
JP3097491	B2	2000-10-10	[JP3097491]

- **Abstract:**
  (US5664548)
  A trouble-detection apparatus for an EGR system provided with an EGR control valve in an EGR passage, capable of correctly detecting a position in the EGR passage at which the **clogging** has occurred. The trouble-detection apparatus is applied to the system having the EGR control valve controlled by a negative pressure in the EGR passage wherein a lift amount of the EGR control valve is controlled by a lift sensor in a feedback manner in accordance with the operating state of the engine. According to the trouble-detection apparatus, the amplitude of the lift amount detected by the lift sensor is obtained and the pulses in the exhaust-gas flow are calculated from the detected amplitude. When the amplitude of the pulses in the exhaust-gas flow does not reach a threshold value preset in accordance with the operating state of the internal combustion engine, it is determined that **clogging** as occurred in the EGR passage. In such a case, it is also possible to determine whether or not the **clogging** has occurred in the EGR passage by dividing the lift amount detected by the lift sensor into two subsystems, extracting solely a pulse component therefrom, calculating an amplitude of the extracted pulse component, and comparing the calculated amplitude with a threshold value.



Method and apparatus for detecting trouble in exhaust-gas recirculation system
US5577484

- **Patent Assignee**
  TOYOTA MOTOR
- **Inventor**
  [redacted]
- **International Patent Classification**
  F02B-077/08 F02M-025/07
- **US Patent Classification**
  PCLO=123568160 PCLX=073114740 PCLX=073114760

- **Publication Information**
  US5577484 A 1996-11-26 [US5577484]
- **Priority Details**
  1994JP-0268914 1994-11-01

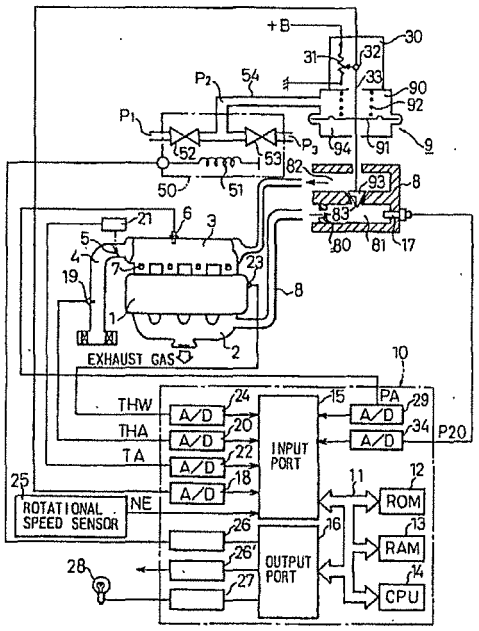
- **Fampat family**

JPH08128360	A	1996-05-21	[JP08128360]
US5577484	A	1996-11-26	[US5577484]

- **Abstract:**

(US5577484)

In the EGR system having an EGR control valve in an EGR passage, an orifice is provided on the exhaust side of the EGR control valve to define a negative pressure chamber between the EGR control valve and the orifice, and the pressure in the negative pressure chamber can be detected by a pressure-detector. When the operation state of the internal combustion engine is in a first operation zone wherein the amount of EGR is larger than a predetermined value, it is determined that **clogging** has occurred in the intake side EGR passage If the pressure value detected by the pressure-detector is smaller than a preset negative pressure value; while, it is determined that **clogging** has occurred in the exhaust side EGR passage if the pressure value detected by the pressure-detector is larger than the predetermined negative pressure value. An ON/OFF type pressure switch may be used as the pressure-detection means 17. As a result, it is possible to accurately detect the **clogging** position in the EGR passage without an increase in cost.



Clogging detection method of exhaust gas recirculation control valve or internal combustion engine

JP02275056

- Patent Assignee
  TOYOTA MOTOR
- Inventor
  [redacted]
- International Patent Classification
  F02M-025/07

- Publication Information
  JPH02275056 A 1990-11-09 [JP02275056]
- Priority Details
  1989JP-0098099 1989-04-18

- Fampat family

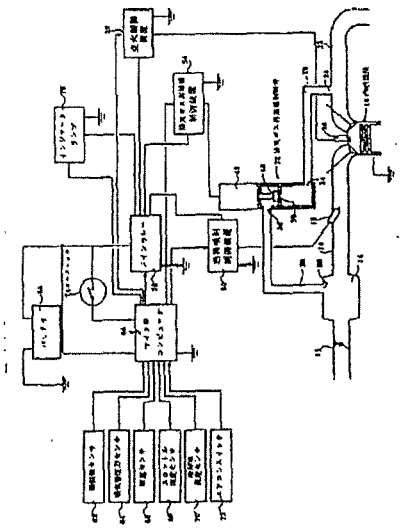
JPH02275056	A	1990-11-09	[JP02275056]

- Abstract:

(JP02275056)

PURPOSE: To detect the **clogging** degree of a valve simply and accurately as well as to improve the extent of control accuracy by increasing the valve opening value of an exhaust gas recirculation control valve, while finding minimum opening of the valve where an engine driving state is changed as much as more than the specified value with the increase of the valve opening value. CONSTITUTION: In this exhaust gas recirculation control valve 32, an inlet port 34 is connected to an exhaust gas intake port 24 by a duct 28, while an output port 36 is connected to an exhaust gas intake port 26 by a duct 36. Likewise, a valve element 40 opening or closing a valve port 38 is driven for opening or closing by a step motor 42 which, in turn, is driven and controlled by an exhaust gas recirculation controller 54 and a microcomputer 60. In this case, at time of specified drive of an internal combustion engine 10, a valve opening value of the said valve 32 is increased, while minimum opening of the valve 32, where a driving state of this engine 10 is changed as much as more than the specified value, is found. Thus, a **clogging** degree of the valve 32 is simply and accurately judged on the basis of this minimum opening.

COPYRIGHT: (C)1990,JPO&Japio



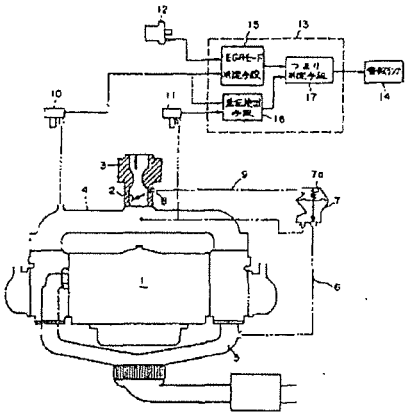
Alarm for egr device
JP60256546

• Patent Assignee FUJI HEAVY INDUSTRIES • Inventor [redacted] International Patent Classification F02M-025/07	• Publication Information JPS60256546 A 1985-12-18 [JP60256546] • Priority Details 1984JP-0112727 1984-05-31

• Fampat family

JPS60256546	A	1985-12-18	[JP60256546]

• Abstract:
(JP60256546)
PURPOSE: To detect **cloggging** of EGR path easily and reliably by deciding to be **clogging** upon equalization of the negative pressure at the intake manifold side outlet of EGR path with the negative pressure in an intake tube thereby producing an alarm. CONSTITUTION: Upon production of port negative pressure in the sensing port 8 under load operation with opened throttle valve 2, it will function to a diaphragm chamber 7a to open EGR valve 7 thus to recirculae a portion of exhaust gas in an exhaust tube 5 through EGR path 6 to an intake manifold 4. Here, the control condition of EGR is continuously sensed through EGR mode decision means 15 in control unit 13. At the sametime, the difference between the negative pressures in the intake tube and at the output of said path 6 detected respectively through negative pressure sensor 10, 11 is detected through differential pressure detecting means 16. Upon equalization of said negative pressures, decision means 17 will decide that the path 6 has **clogged** to light an alarm lamp 14. COPYRIGHT: (C)1985,JPO&Japio



Method for evaluation of clogging of machine element such as EGR valve, in air loop of power unit of car, involves comparing operating temperature of valve representing real clogging to maximum value representative of simulated clogging

FR2995682

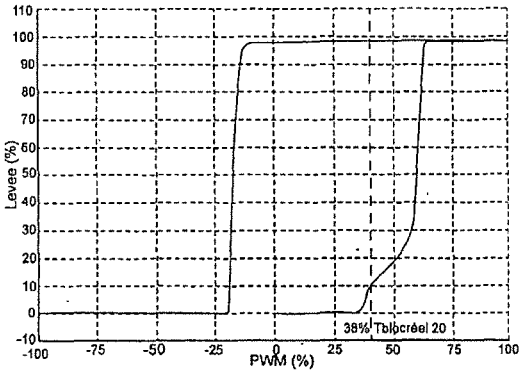
- **Patent Assignee**
  PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
- **Inventor**
  [redacted]

- **International Patent Classification**
  F02B-077/08 F02M-025/07 G01M-013/00
- **Publication Information**
  FR2995682 A1 2014-03-21 [FR2995682]
- **Priority Details**
  2012FR-0058630 2012-09-14

- **Fampat family**

FR2995682	A1	2014-03-21	[FR2995682]
FR2995682	B1	2014-09-26	[FR2995682]

- **Abstract:**
  (FR2995682)
  The method involves determination of a mechanical model simulating the effect of **clogging** on a controlled moving part or machine element such as EGR valve. A set of simulations is performed on the moving part in a closed loop by utilizing the mechanical model. A value representative of real **clogging** of the machine element for a specific operating temperature is determined. An operating temperature of the valve representing real **clogging** is compared to a maximum value representative of simulated **clogging** based on the determination of a level of real **clogging** of the machine element. An independent claim is also included for a device for evaluation of **clogging** of a machine element in real conditions. (From FR2995682 A1)



Abnormality detecting device for an EGR system
US4967717

- Patent Assignee
  MITSUBISHI ELECTRIC
- Inventor
  [redacted]
- International Patent Classification
  F02M-025/07
- US Patent Classification
  PCLO=073114740 PCLX=073114310 PCLX=073114690

- Publication Information
  US4967717 A 1990-11-06 [US4967717]
- Priority Details
  1987JP-0294567 1987-11-20
  1987JP-0332679 1987-12-24
  1987JP-0332680 1987-12-24

- Fampat family

JPH01138359	A	1989-05-31	[JP01138359]
JPH01170749	A	1989-07-05	[JP01170749]
JPH01170748	A	1989-07-05	[JP01170748]
US4967717	A	1990-11-06	[US4967717]

- Abstract:
  (JP01138359)
  PURPOSE: To surely detect the **clogging** of EGR without being influenced by an outside air temperature, by detecting the **clogging** of an EGR passage by judging the magnitude relation between the output of an intake temperature sensor in an intake passage and the output of an EGR temperature sensor in the EGR passage. CONSTITUTION: During the engine 1 operation, the engine revolution speed is calculated in a controller 17 on the basis of the signal of an ignitor 14, and each output of an intake pressure sensor 6, intake temperature sensor 10, and an EGR temperature sensor 12 is taken in. Then, it is judged if the operation state of the engine is within the engine operation region (EGR anomaly judgement zone) where EGR is to be executed by an EGR valve 11 or not, and when the judgement is 'YES', the intake temperature TA and the EGR temperature TE are compared. When TE-TA>=TO (TO is a prescribed value), an EGR anomaly flag is set, and an anomaly display lamp 300 is lighted up. COPYRIGHT: (C)1989,JPO&Japio

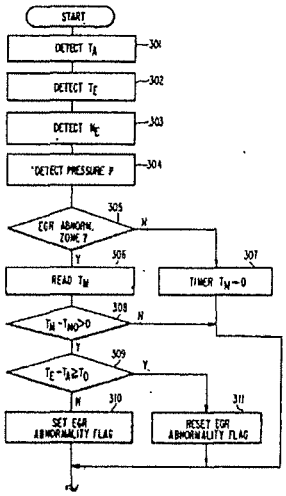


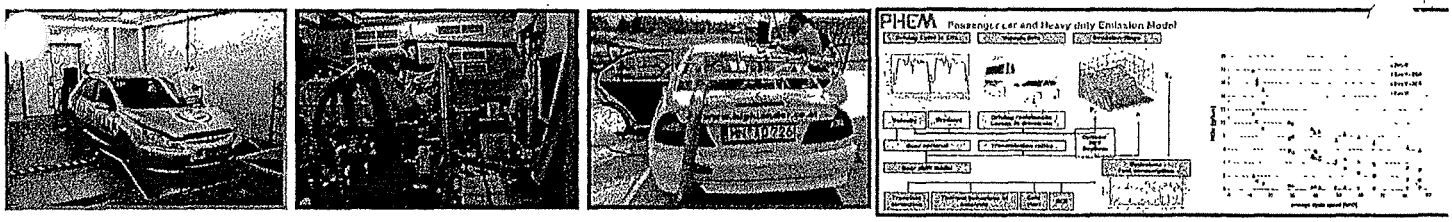
Exhibit 3 – Studies on RDV Testing

Institute of Internal Combustion Engines and Thermodynamics

Experiences with current RDE legislation

3rd Conference on Real Driving Emissions

Berlin, 27-29 October 2015

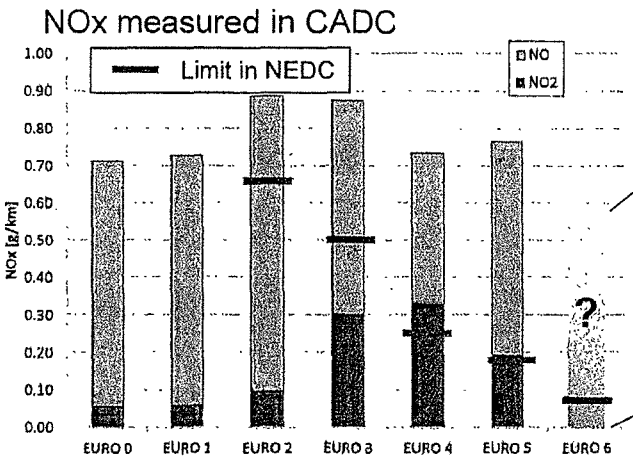


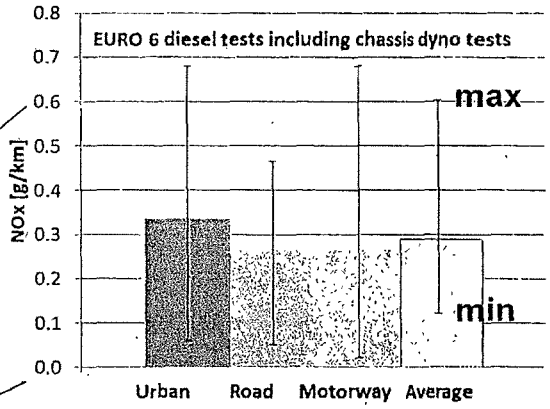
Content

1. Introduction
2. Experiences with measurement equipment
3. Influence of route, driver and traffic conditions
4. Effects of the different evaluation tools
5. Ongoing research for further improvements of the evaluation tools
6. Summary

Introduction

NOx RDE from diesel cars did not drop as provided by emission limits.
Actual EURO 6 models show NOx emissions between 50 and 700mg/km



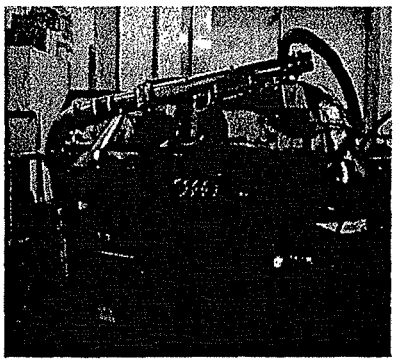


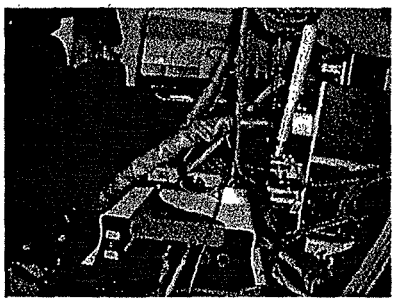
Data from 54 EU 6 diesel:
PEMS ~ 25% above real world cycles tested at chassis dyno.
Low ambient temperatures and s[illegible]e trips with aggressive driving styles seem to be main difference.

→ **Measurement of emissions in real world driving during type approval is essential to ensure low emissions on the road.**

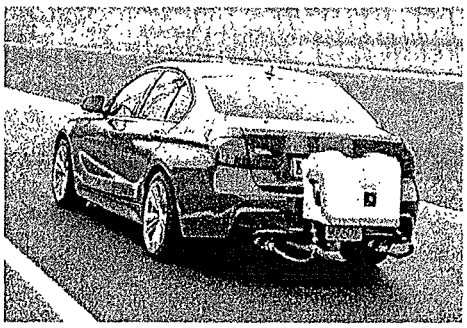
Experiences with measurement equipment

HDV PEMS system in a car





LDV PEMS system



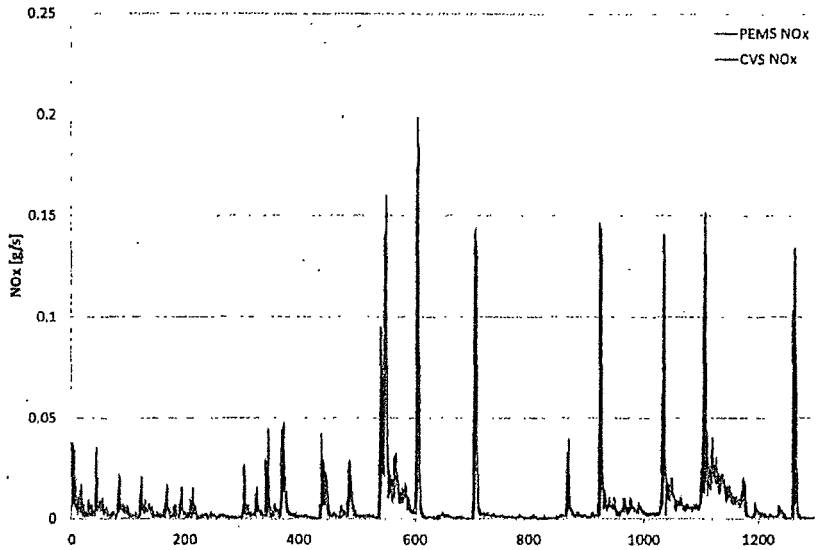
Massive reduction in weight, dimensions and energy consumption make testing more comfortable and has less influence on test results.

EFM has to fit to engine size and type.
To cover small SI up to large CI needs 2 EFM.

Experiences with measurement equipment

Comparison of PEMS reading with CVS in "ERMES cycle" on the chassis dyno at TU Graz. Typical deviation for NOx less than 15% resulting from drift and uncertainty from analyser and EFM and from not perfect time alignment.

% uncertainty increase at lower emissions.

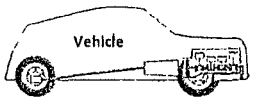


Regulation covers:

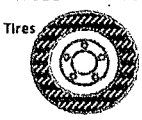
- Linearity and drift from analysers and MFM,
- Boundary conditions for trips
- Evaluation tools

→ how much flexibility remains?

Parameters

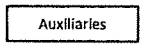


Weight, loading
aerodynamic drag



Rolling resistance

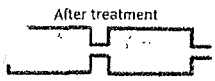
Gear shift behaviour



Auxiliaries can be on

Influences:

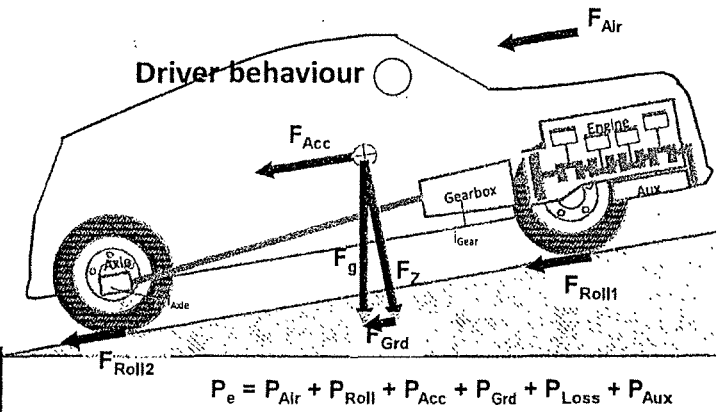
Dynamics of the cycle
Engine load
Temperature
→ Emissions



Ambient temperature
Cycle dynamics, rpm
→ Conversion efficiency

Additional uncertainties
to CVS system

Differences in engine load compared to chassis dyno



$$P_e = P_{Air} + P_{Roll} + P_{Acc} + P_{Grd} + P_{Loss} + P_{Aux}$$

General:
→ Higher weight and road load than NEDC
→ Different temperature levels (EU average lower)

Depending on route and driver:
→ Different power demand (typically higher)
→ More variability in engine speed levels
→ Much more variability in driving dynamics

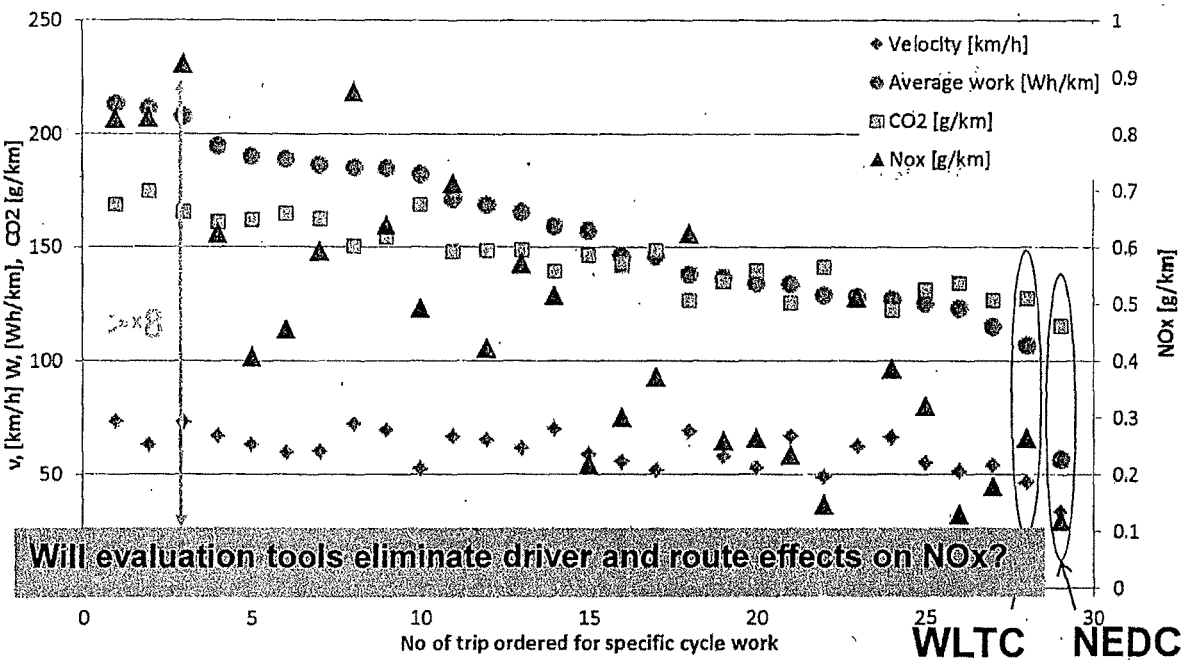
Effects on engine load and Emissions

EU6 diesel car tested with PEMS at TU-Graz, 29 trips, 3 routes, different driving styles→

Average velocity in PEMS trips up to more than 2 times higher than NEDC

Average cycle work up to 4 times higher than NEDC

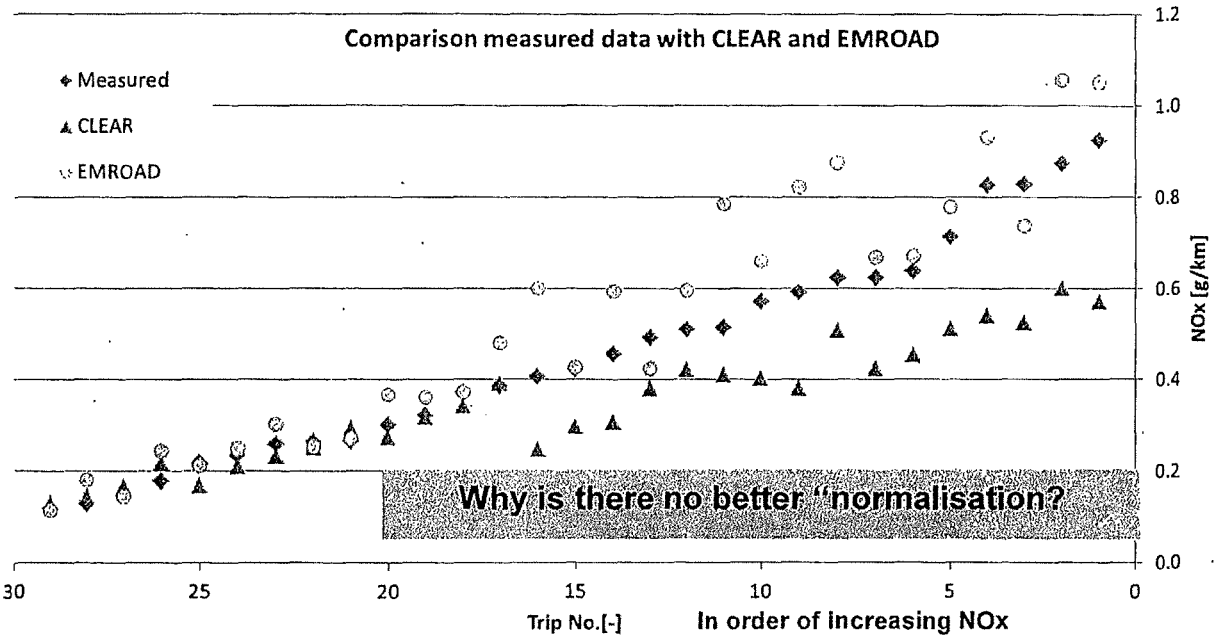
Average cycle power and NOx up to 8 times above NEDC



Effects from evaluation tools

Evaluation of the 29 trips shown before with EMROAD and CLEAR.
CLEAR reduces standard deviation between single tests by 45%.

	Measured	CLEAR	EMROAD
Avg. NOx [mg/km]	455	357	525
Std dev. NOx [mg/km]	230	129	266



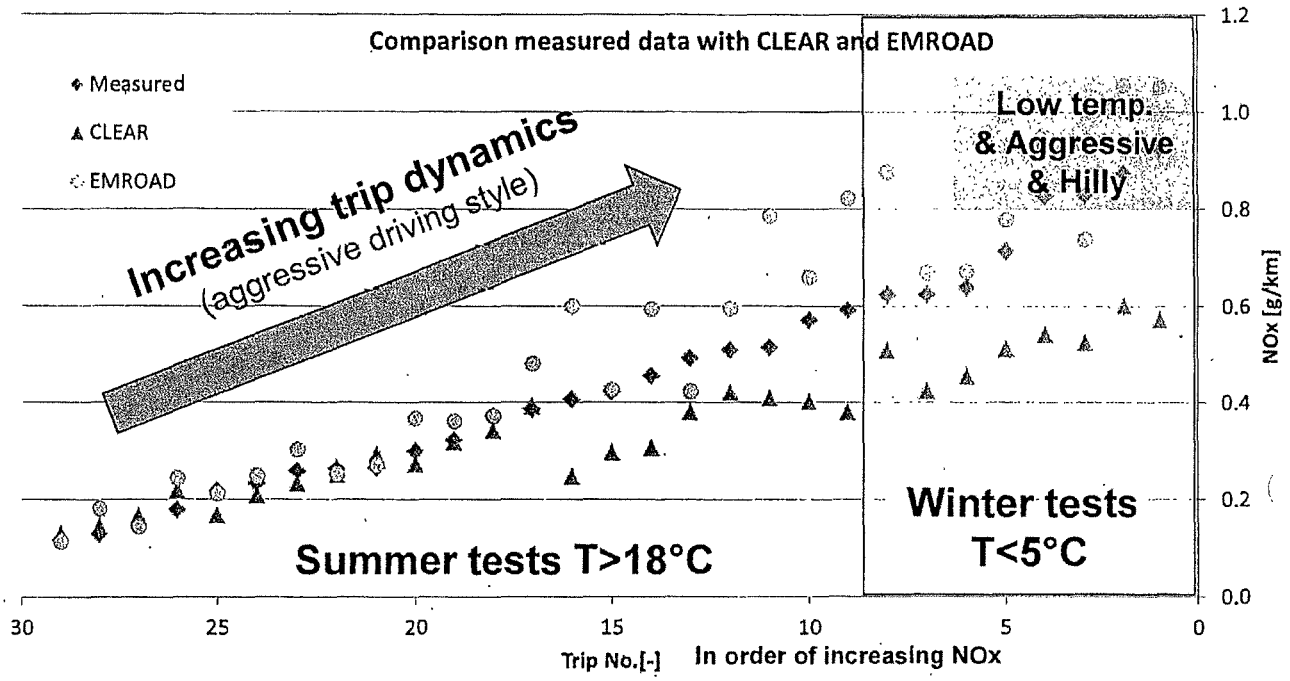
Note: also invalid trips plotted

Why is there no better normalisation effect?

CLEAR normalises the power demand distribution at the wheel (calculated from CO_2 emissions), EMROAD uses CO_2 directly for normalisation.

→ Temperature effects not considered (only low CO_2 dependency on temp.)

→ Effects of cycle dynamics, etc. not considered.

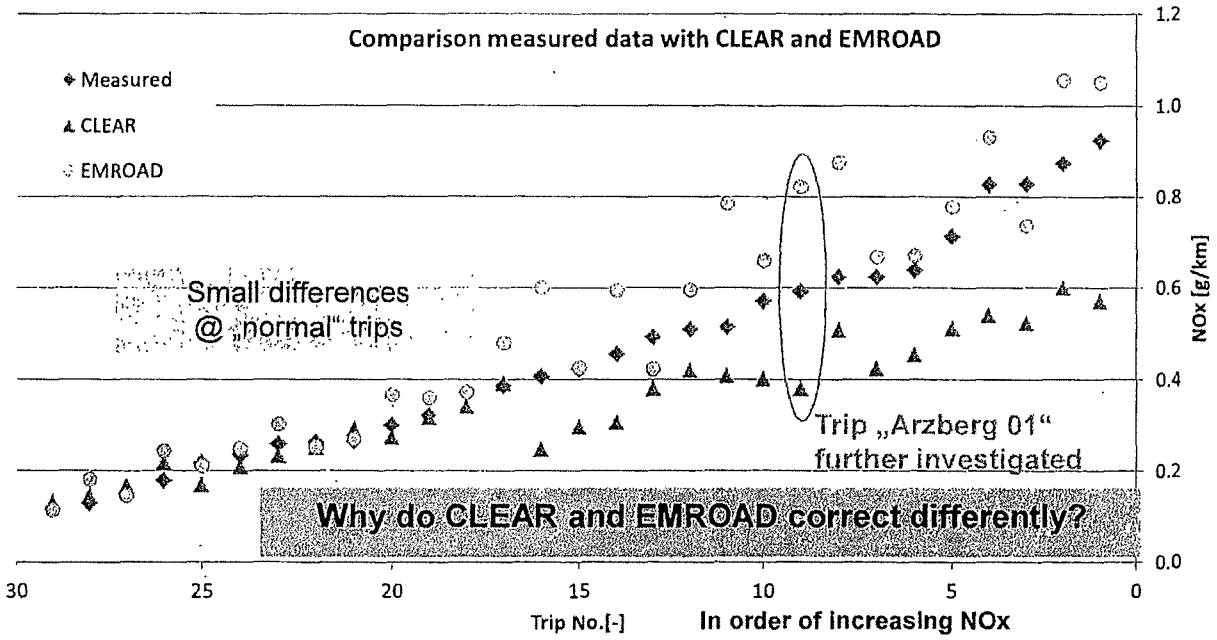


Why are effects different between the 2 tools?

Normalisation approach is quite different from the tools although both are based on CO_2 and WLTP test results.

Effects depend on emission control technologies, route and driver.

Below results for EU6 diesel car with EGR and NSC are shown (same 29 trips as in figures before)



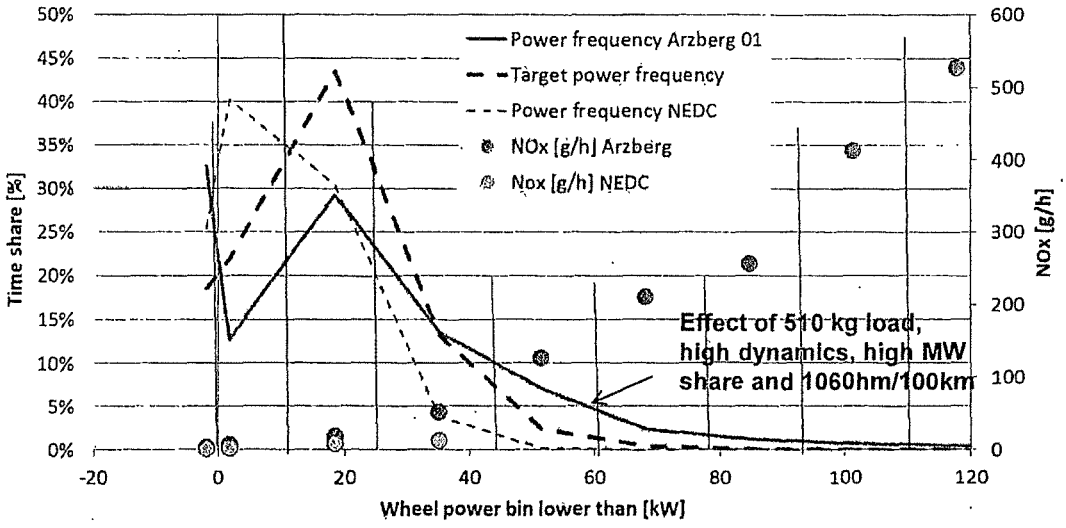
Comparison of evaluation tools

CLEAR normalises trips towards a standardised "normal" wheel power distribution:

- Instantaneous NOx recordings are sorted into the power bins.
- Average NOx value per bin is multiplied with "target power frequency(1)"

Effects in trip "Arzberg 01": high loading combined with rather high dynamics and high gradients leads to higher shares of high power bins compared to normal.

→ Lower weighting of the high power time shares reduces NOx.



Arzberg 01 data:

95 Perc.($v*a_{pos}$) = = 22.1 m²/s³

Altitude gain = =1060 hm/100km

Loading = 510 kg

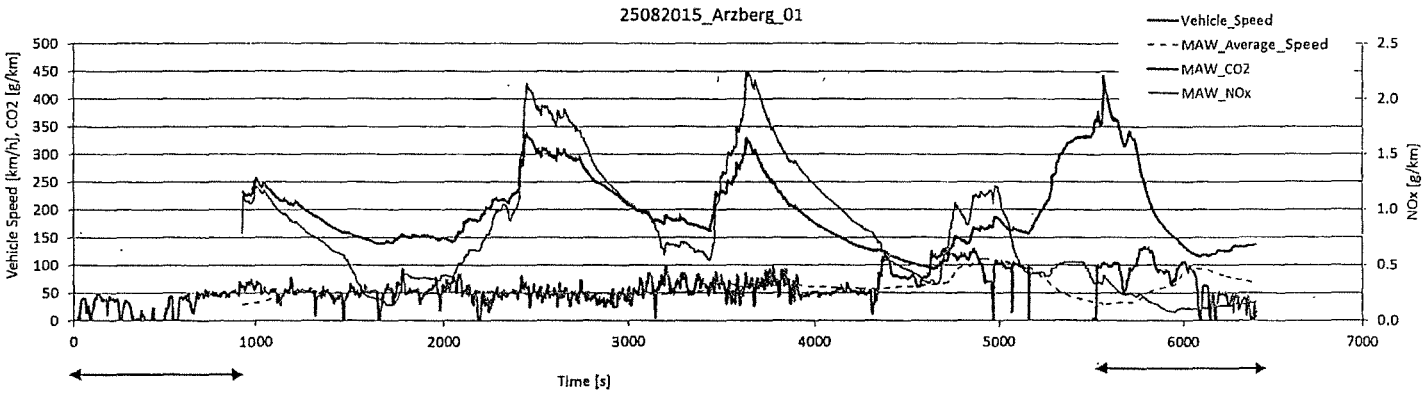
NEDC: classified as invalid trip since no measured va. at high power

→ No CLEAR result

(1) Power bins on x-axis of the target power frequency are vehicle specific values de-normalised based on weight and road load

Comparison of evaluation tools

EMROAD calculates Moving Average Windows (MAWs) where each MAW covers a total of more than 50% of the CO_2 value in the WLTP in [g].



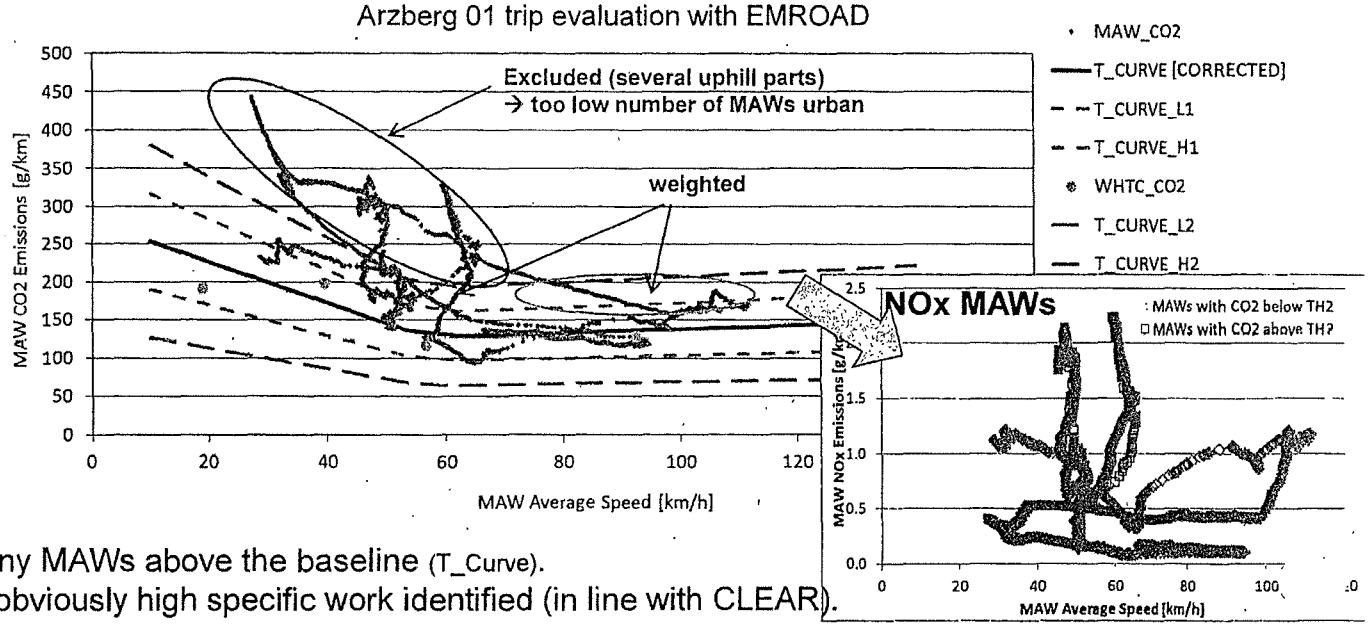
Seconds from start and end of trip are represented in a few MAWs only.

Hilly parts located in the mid of the trip → events with high specific emissions are in many MAWs
→ MAWs with road gradients dominate overall results.
These driving conditions have higher NOx but lower velocity than simple trip average.

Further evaluation of MAWs by EMROAD shown on next slide.

Comparison of evaluation tools

EMROAD weights Moving Average Windows (MAWs) lower if CO_2 exceeds +/-25% distance to baseline. Zero weighting beyond +/-50%. Furthermore idling time is excluded (9% for Arzberg).



Many MAWs above the baseline (T_Curve).
→ obviously high specific work identified (in line with CLEAR).
No weighting of MAWs within +/-25% by EMROAD → result also "above baseline".
MAW effect with high emissions in middle of test obviously outweighs the weighting effects.
Direct measured NOx= 0.59 g/km → EMROAD "Main Result All" = 0.82 g/km
→ **Effects from combination MAWs & weighting & exclusion = difficult to understand.**

Route selection

The draft regulation foresees several parameters which have to be within thresholds for a valid trip. These thresholds shall eliminate extreme events.

Boundary condtions		Unit	"Moderate Conditions"		Extended
Ambient-conditions			MIN	MAX	Conditions
Altitude	h	[m]		700	1300
Ambient temperature	T	[°C]	0	30	-7 to +35°C
Trip conditions			MIN	MAX	Comments
URBAN Share		[%]	29	44	
RURAL Share		[%]	23	43	
MOTORWAY Share		[%]	23	43	
Velocity	v	[km/h]		145	3% up to 160km/h
Average speed URBAN	v_U	[km/h]	15	30	
Stop share within urban part	t_{stop}	[% time]	10%		
Average speed MW	v_{MW}	[km/h]	90	110	
Trip duration	t	[min]	90	120	
Distance Minimum for each category	s	[km]	16		
URBAN 95 Perzentile v*apos_0.1		$[m^2/s^3]$		15	= F(velocity)
RURAL 95 Perzentile v*apos_0.1		$[m^2/s^3]$		25	= F(velocity)
MOTORWAY 95 Perzentile v*apos_0.1		$[m^2/s^3]$		27	= F(velocity)
Relative positive acceleration	RPA	$[m/s^2]$	0.1		= F(velocity)

Under discussion

95 percentile of $v*a_{pos}$ is a good indicator for trip dynamics.
Dynamic has high influence on EGR rates, after treatment space velocity and temperature, demand on controller quality and consequently on NOx emissions.
→ Min and max values shall be defined. Further evaluation ongoing (see later slides).

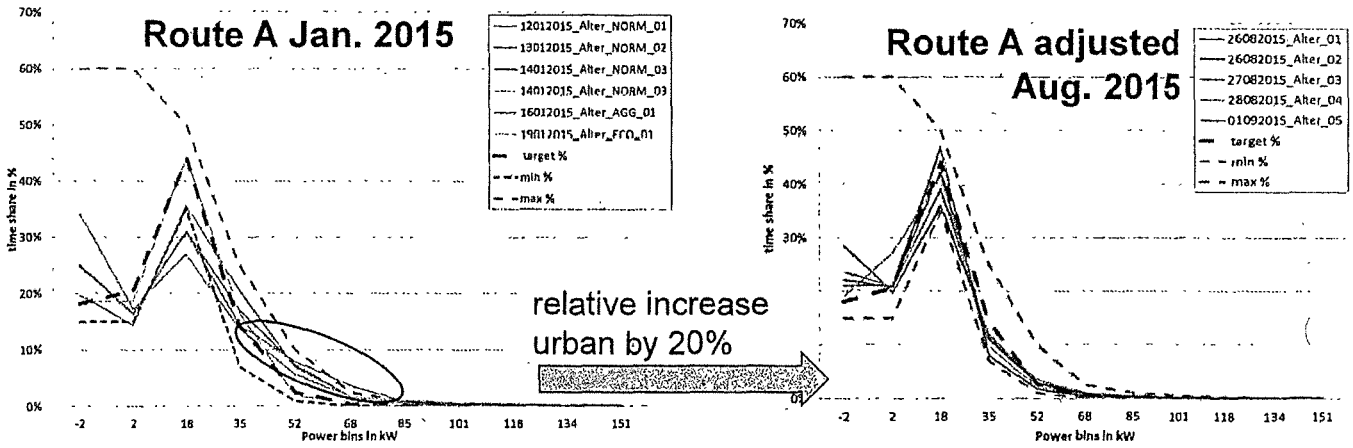
Optimising the route

Approx. 1/3 mileage shares U/R/M fits well as target to balance out variable traffic load.

After first tests adjustments may be necessary since allocation to U/R/M is done based on actual velocity (<60, 60 to 90, >90 km/h) and thus is influenced by traffic conditions.

If power frequency of a route has large differences to the target power frequency, adjustments of the route to better meet shares of urban, road and motorway can help but is not mandatory.

"Normal driving" usually fits to target power frequency but single drivers have quite different understanding of "normal".



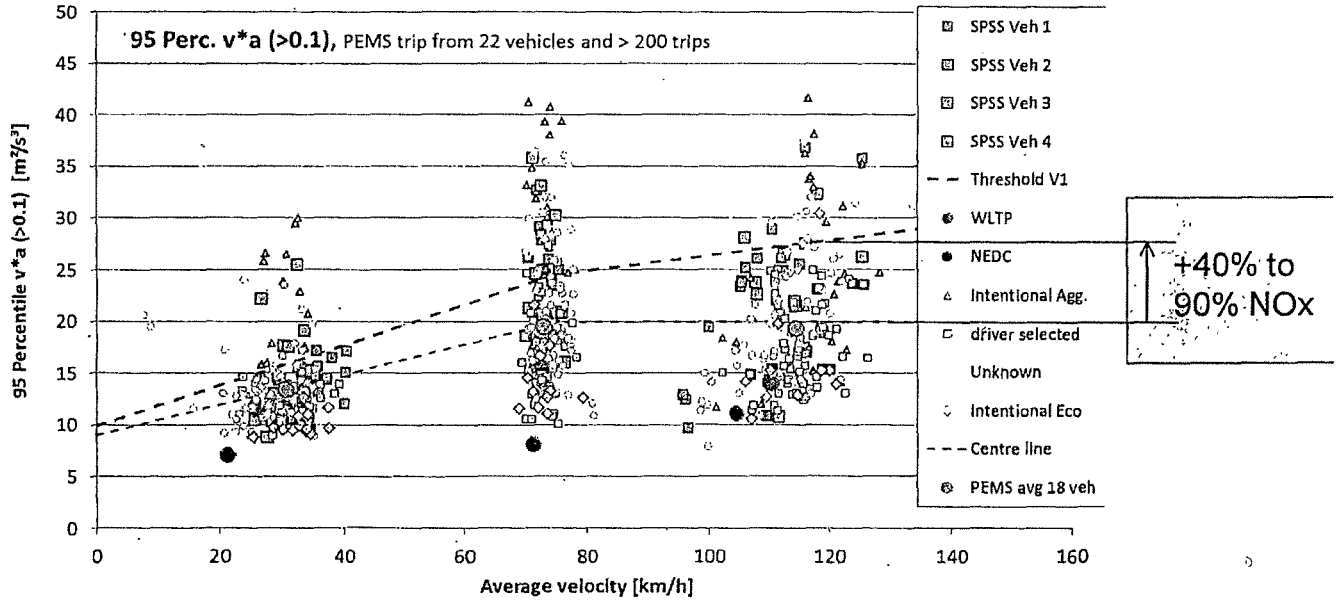
Due to different temperatures in January and in August emission results cannot be compared.

Driver influence

Driver has high influence on emissions even within the defined thresholds, mainly due to acceleration and deceleration levels. 95Perc($v*a_{pos}$) thresholds are designed to cover 95% of driving conditions. 5% of trip time can be tested with "unlimited" dynamics.

High shares of driving with speed control (no a_{pos}) can result in very high 95Perc($v*a_{pos}$) since acceleration at ramps to highway etc. dominate.

Analysis ongoing on effects of dynamics, loading, temperature, etc. on emissions.
Is a correction of the test result for such "extreme" effects feasible?



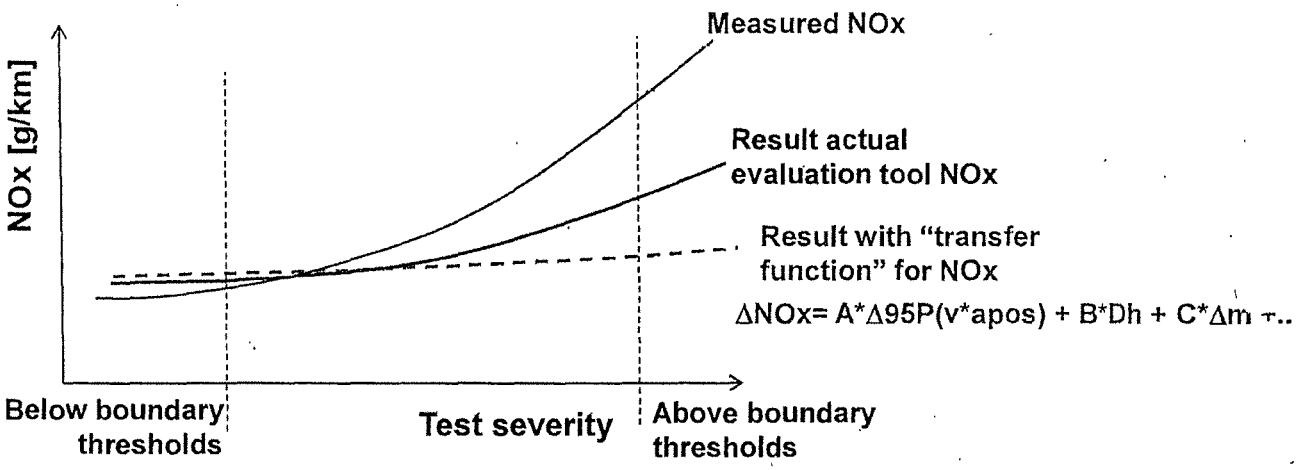
The idea of a transfer function

Influences of dynamics, loading, cumulative altitude gain, gear shift behaviour and ambient temperature are not covered by evaluation tools.

→ Friendly driver can achieve low NOx emissions by intentoinal smooth driving on well designed route. Effect may be expected in most type approval tests.

→ Unfriendly driver can reach high NOx emissions by highly dynamic driving, high loading, demanding route etc.. Such driving may be applied intentional in in-service control tests.

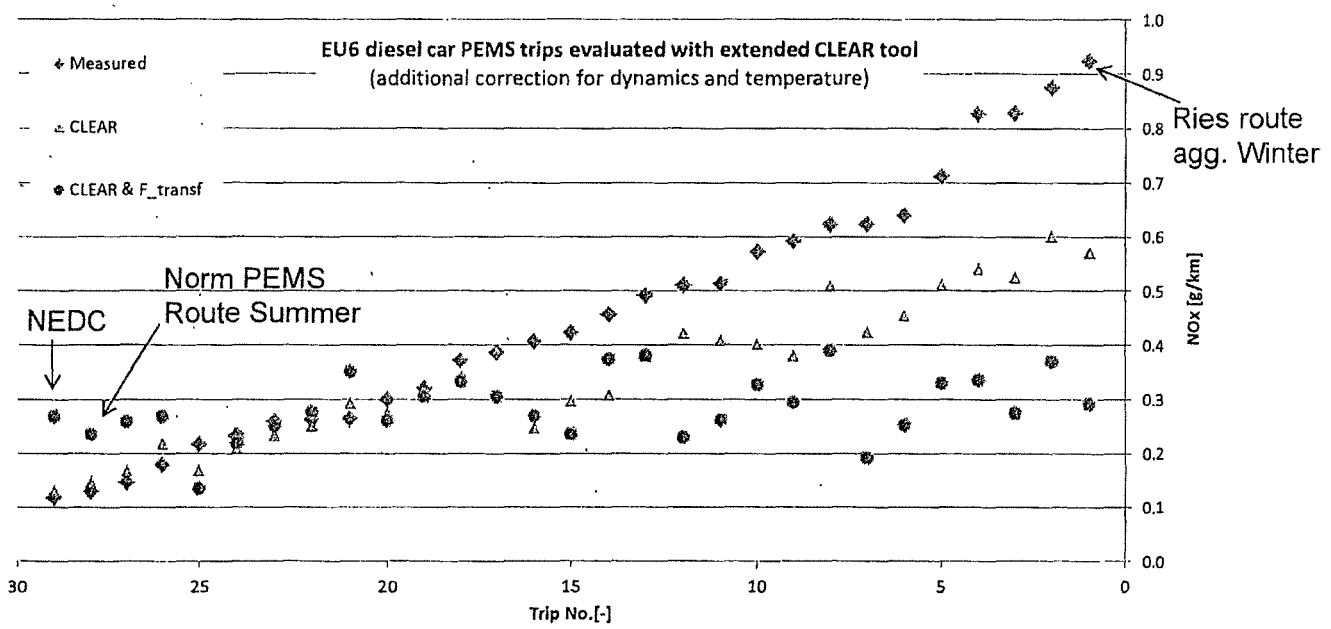
Correcting test results for such effects has benefits since it makes targeted driving styles less attractive and shall lead to cost efficient NOx reduction in the relevant driving situations.



Possible further improvements of evaluation tool

Due to high influence of driving dynamics and temperature the evaluation tools may add a "normalisation" also for these effects. Corresponding method under development at TU-Graz using linear multiple regression. Promising results for 4 vehicles but many open issues.

	Measured	CLEAR	CLEAR + Ctf
Avg. NOx [mg/km]	455	357	286
Std dev. NOx [mg/km]	230	129	58



Summary and Outlook

- The future regulation for RDE testing is nearly finalised and is based on PEMS.
- The regulation can reduce real world NOx from cars and LCV significantly.
- The influence of route selection and of the driver on the NOx emission level is huge.
- CLEAR reduces these effects (on average approx. 50% lower standard deviation between tests at same vehicle for cars analysed yet).
- Evaluation tools do not normalise for driving dynamics and temperature effects.
- Extension of the normalisation tool(s) to consider also dynamics and ambient temperature seems to be possible and would further reduce influence of driver and ambient conditions while still the full variety of situations could be tested.
- If evaluation tools shall normalise these influences is a political decision.
- From technical point of view such a normalisation is reasonable:
  * Low emissions under normal conditions which occur frequently
  * Increasing emissions tolerated under extended conditions which rarely occur
  → emission control design can be more cost efficient related to NO_2 air quality target
- Independent PEMS tests by member states will be necessary to exploit full potential of future RDE regulation since route and driver effects can be used in type approval also to achieve very low emissions.

Thank you very much for your attention!

Contact and information:

[redacted]
Tel: [redacted]
Email: [redacted]

Graz University of Technology
Institute of Internal Combustion Engines and Thermodynamics
http://www.ivt.tugraz.at/.

Experiences with measurement equipment

Linearity requirements of measurement parameters and systems

Measurement parameter/instrument	$\lvert\chi_{min} \times (a_1 - 1) + a_0\rvert$	Slope a_1	Standard error SEE	Coefficient of determination r^2
Fuel flow rate[1]	≤1% max	0.98 - 1.02	≤2% max	≥0.990
Air flow rate[1]	≤1% max	0.98 - 1.02	≤2% max	≥0.990
Exhaust mass flow rate	≤2% max	0.97 - 1.03	≤2% max	≥0.990
Gas analysers	≤0.5% max	0.99 - 1.01	≤1% max	≥0.998
Torque[2]	≤1% max	0.98-1.02	≤2% max	≥0.990
PN analysers[3]				

[1] optional to determine exhaust mass flow

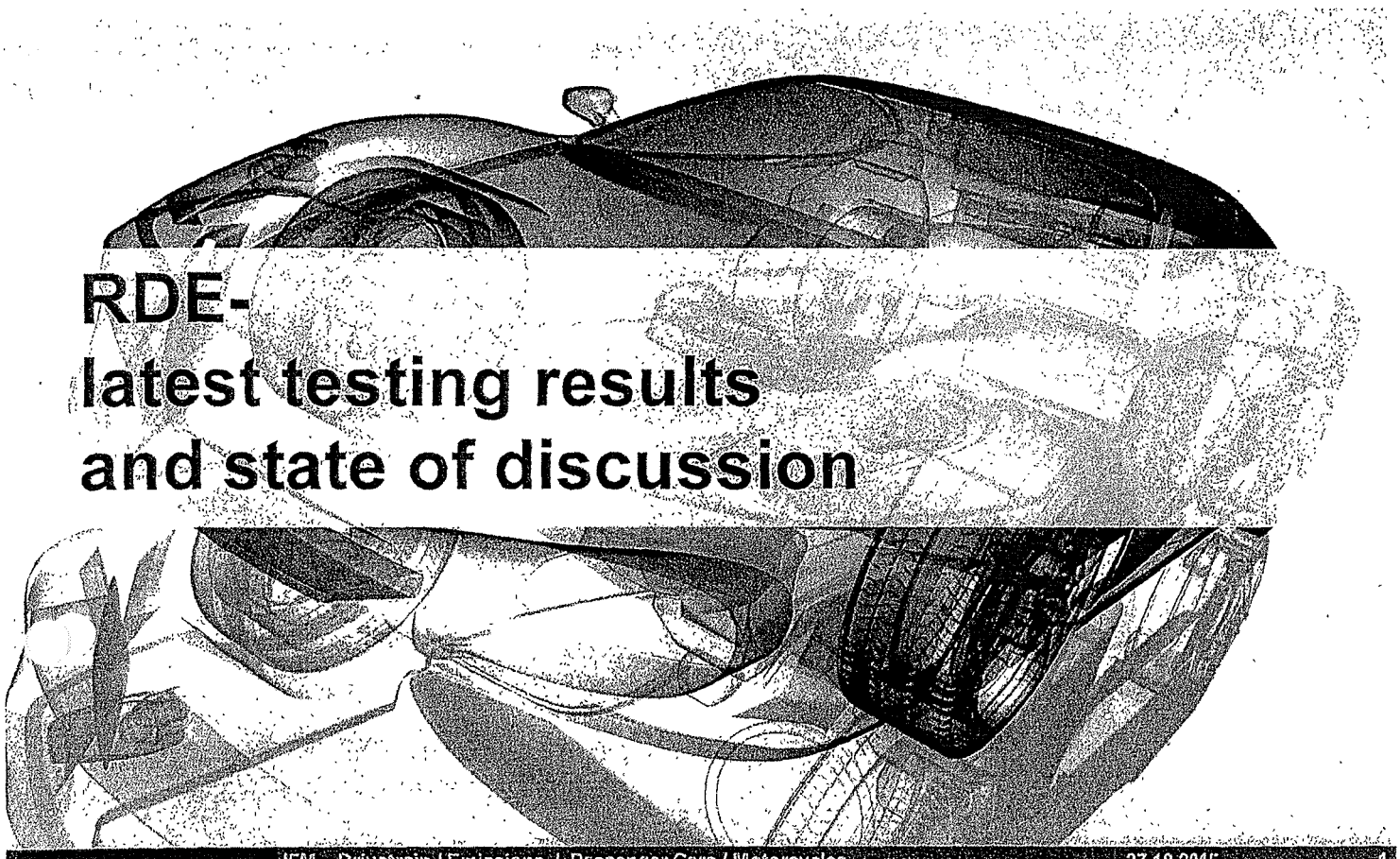
[2] optional parameter

[3] to be decided once equipment becomes available

Permissible analyser drift over a PEMS test

Pollutant	Zero response drift	Span response drift [1]
CO_2	≤2000 ppm per test	≤2% of reading or ≤2000 ppm per test, whichever is larger
CO	≤75 ppm per test	≤2% of reading or ≤75 ppm, per test, whichever is larger
NO_2	≤5 ppm per test	≤2% of reading or ≤5 ppm per test, whichever is larger
NO/NO_X	≤5 ppm per test	≤2% or reading or ≤5 ppm per test, whichever is larger

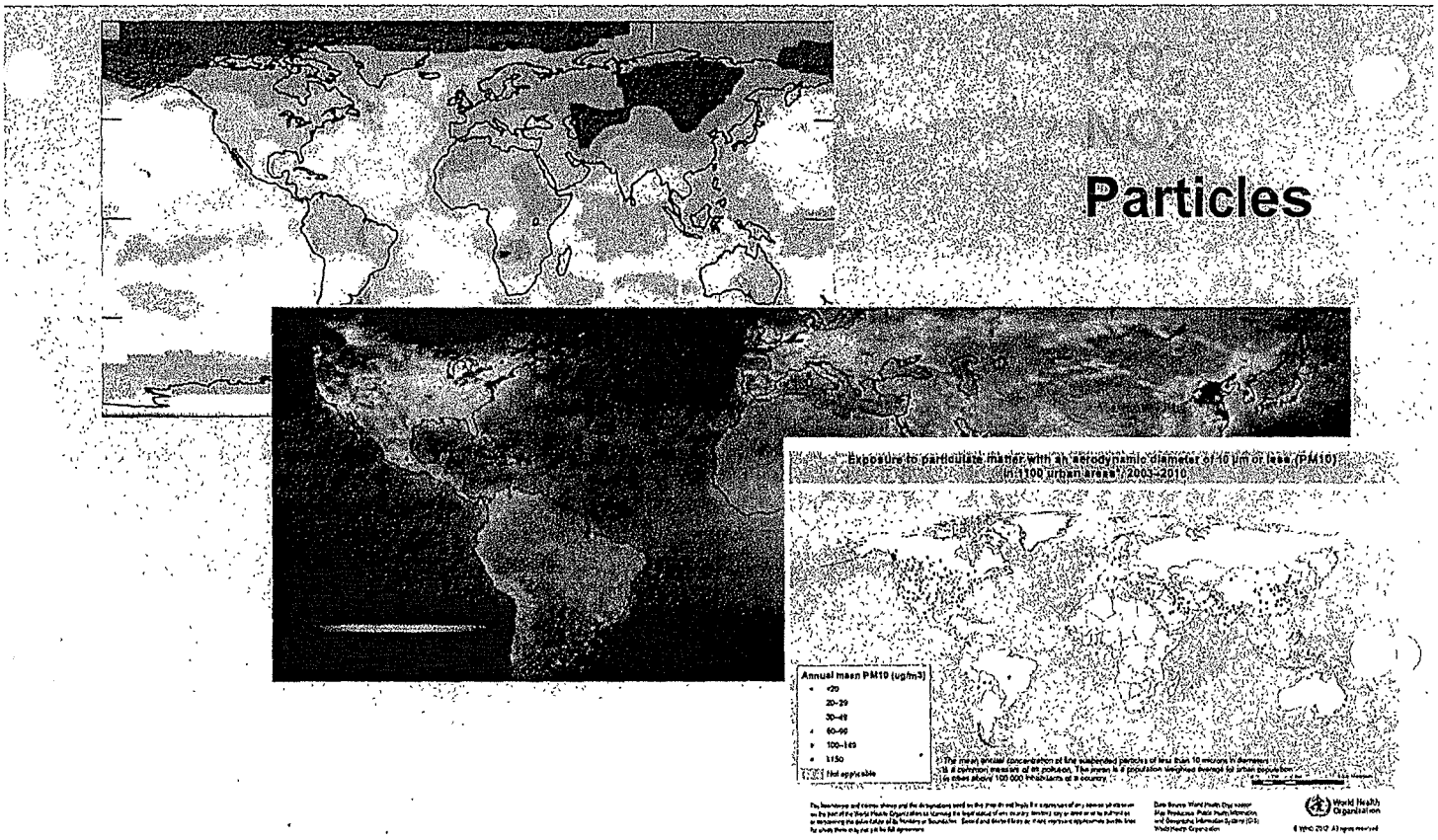
TÜV NORD



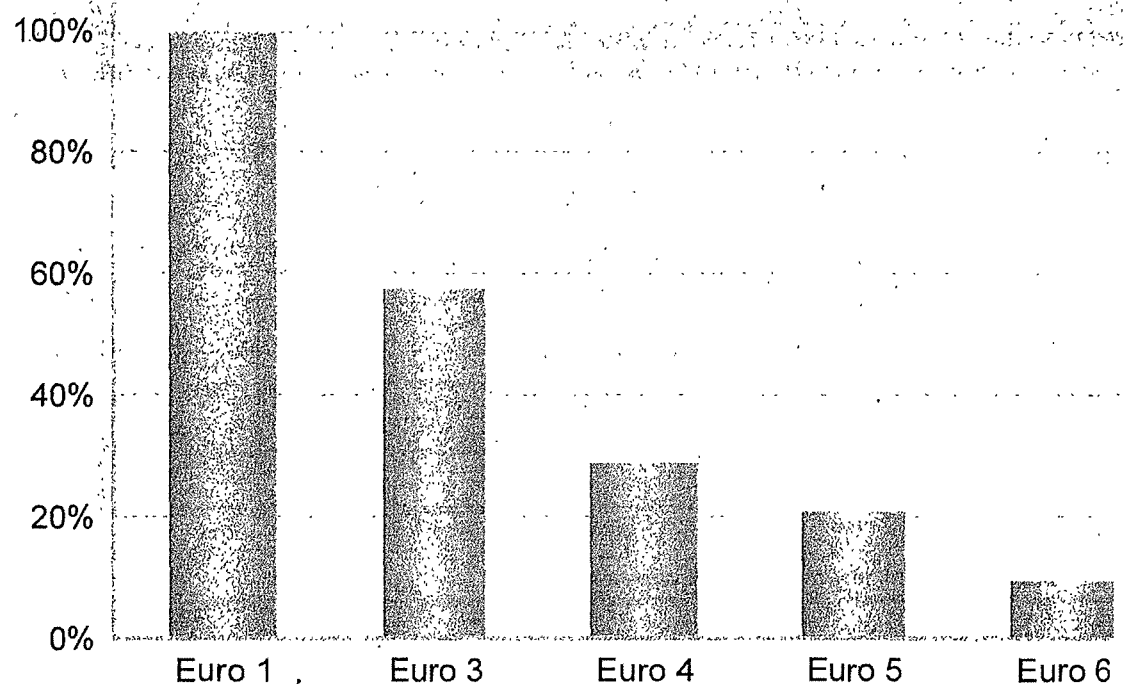
RDE-
latest testing results
and state of discussion

Road traffic related air quality issues

TÜV NORD



European NOx emission limits compression ignition passenger cars



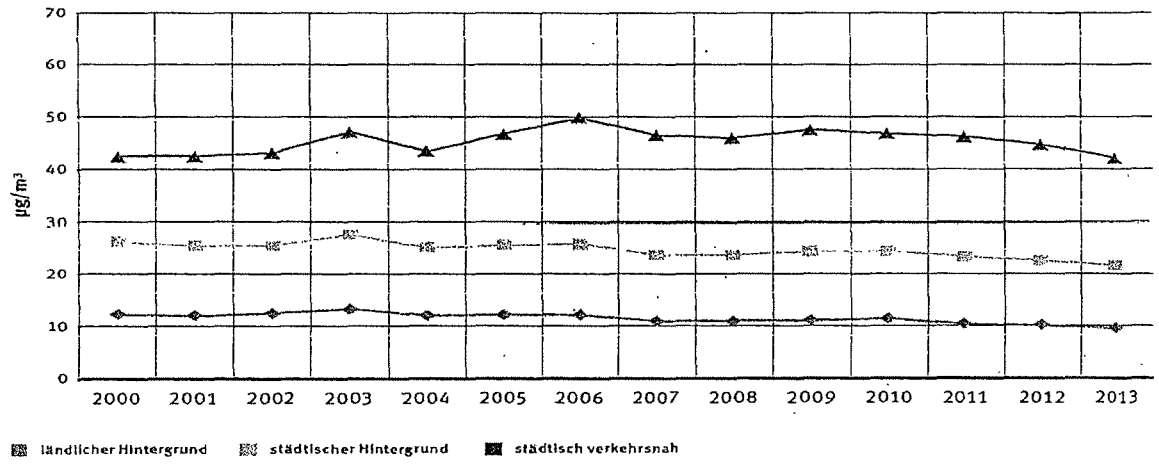
Euro 6b for new types M, N1 class I, from 01.09.2014

NO_2 annual average imission values (source UBA)

TÜV NORD

Abbildung 04

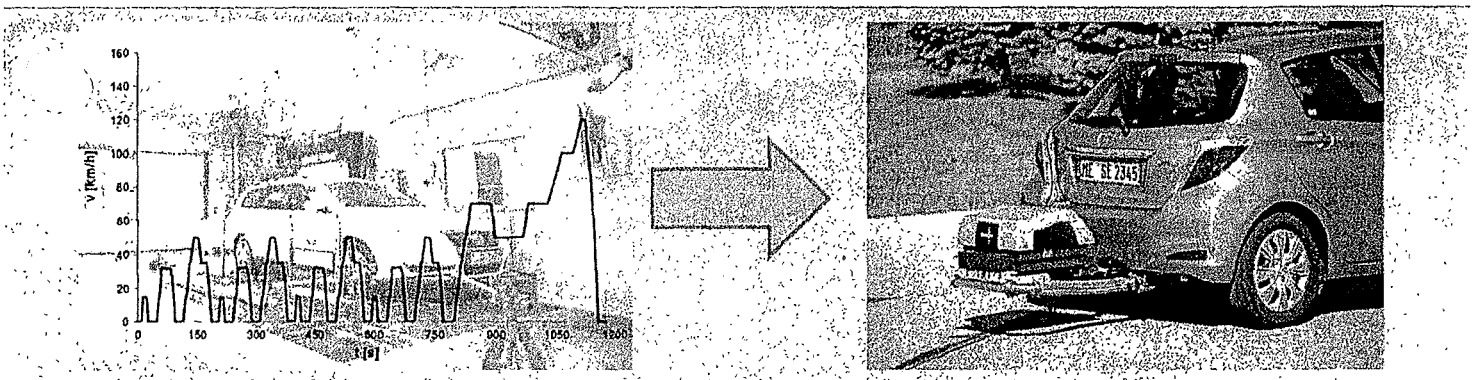
Entwicklung der NO_2-Jahresmittelwerte im Mittel über die Stationsklassen „ländlicher Hintergrund", „städtischer Hintergrund" und „städtisch verkehrsnah" im Zeitraum 2000 bis 2013.



Quelle: Umweltbundesamt

From laboratory to road

TÜV NORD

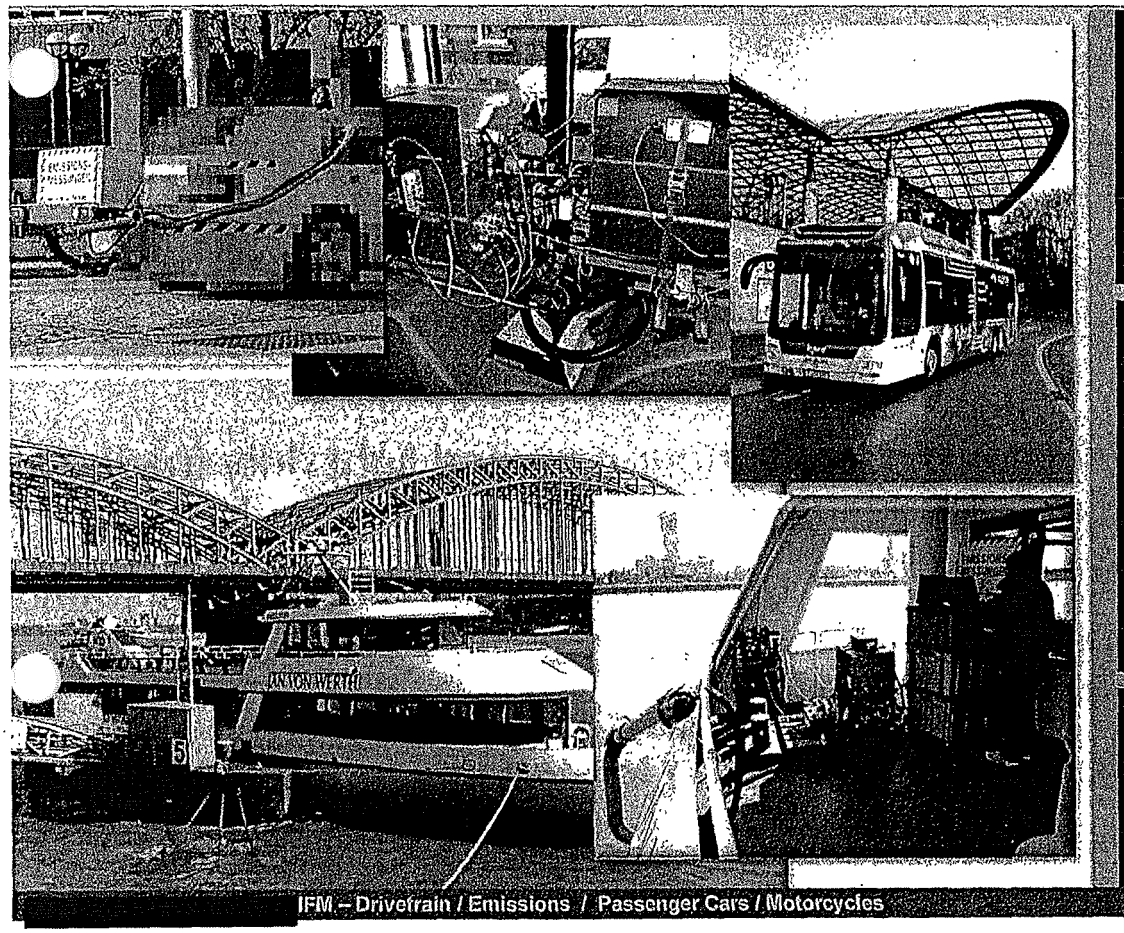


- Exhaust emissions of passenger cars and light duty trucks in Europe are measured in the laboratory during the NEDC.
- In Europe exhaust emissions shall be measured in real traffic (Real Driving Emissions = RDE) by using Portable Emission Measurement Systems (PEMS).
- RDE Monitoring phase is going to start in January 2016.

RDE – On-road PEMS measurement by TÜV NORD

History

TÜV NORD



PEMS – mobile emission measurement

2010 - 2011

PEMS-Project in Stuttgart for LUBW Baden-Württemberg: Measurement of exhaust emission for passenger cars

Project with the Federal Ministry for Transport, Building and Urban Affairs: hybrid buses compared with conventional buses in the VRR. Measurement of emissions and energy flows.

2012

Retrofitting of exhaust filters on the Rhine passenger vessel "Jan von Werth".

RDE – On-road PEMS measurement by TÜV NORD

History

TÜV NORD

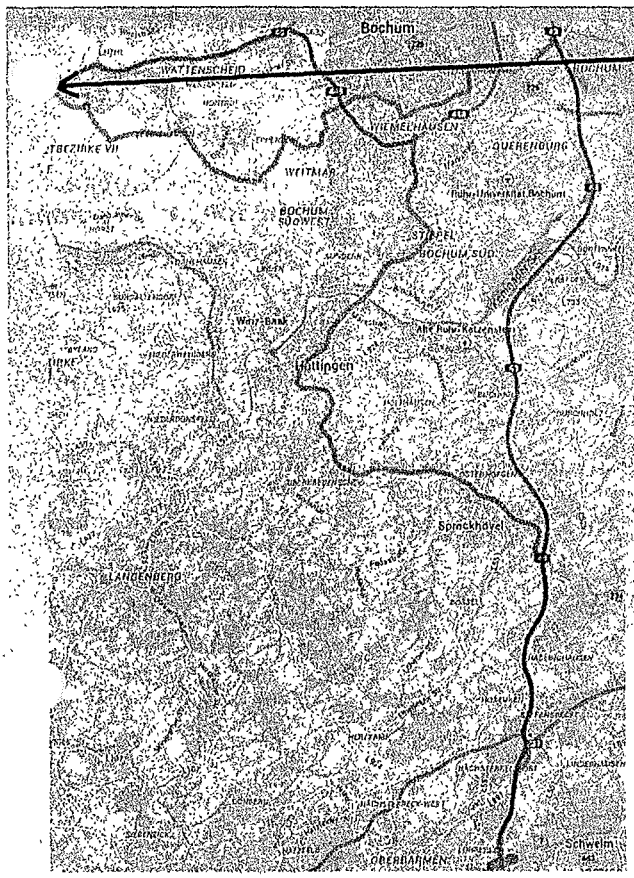
PEMS – mobile emission measurement

2014

PEMS-Project in Stuttgart and München for LUBW Baden-Württemberg and LUA Bayern
Measurement of exhaust emissions of Euro 6 passenger cars with different NOx-reduction strategies

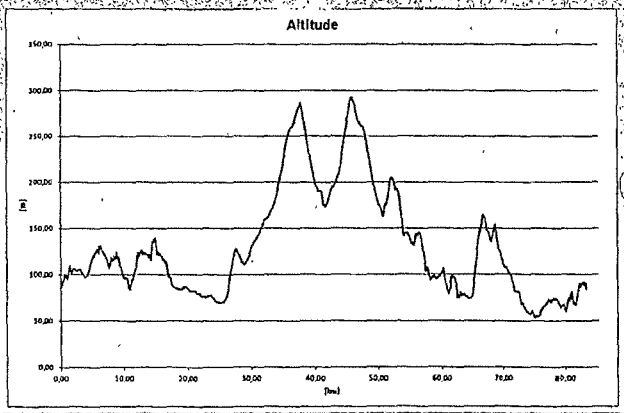
TÜV NORD PEMS-route

TÜV NORD



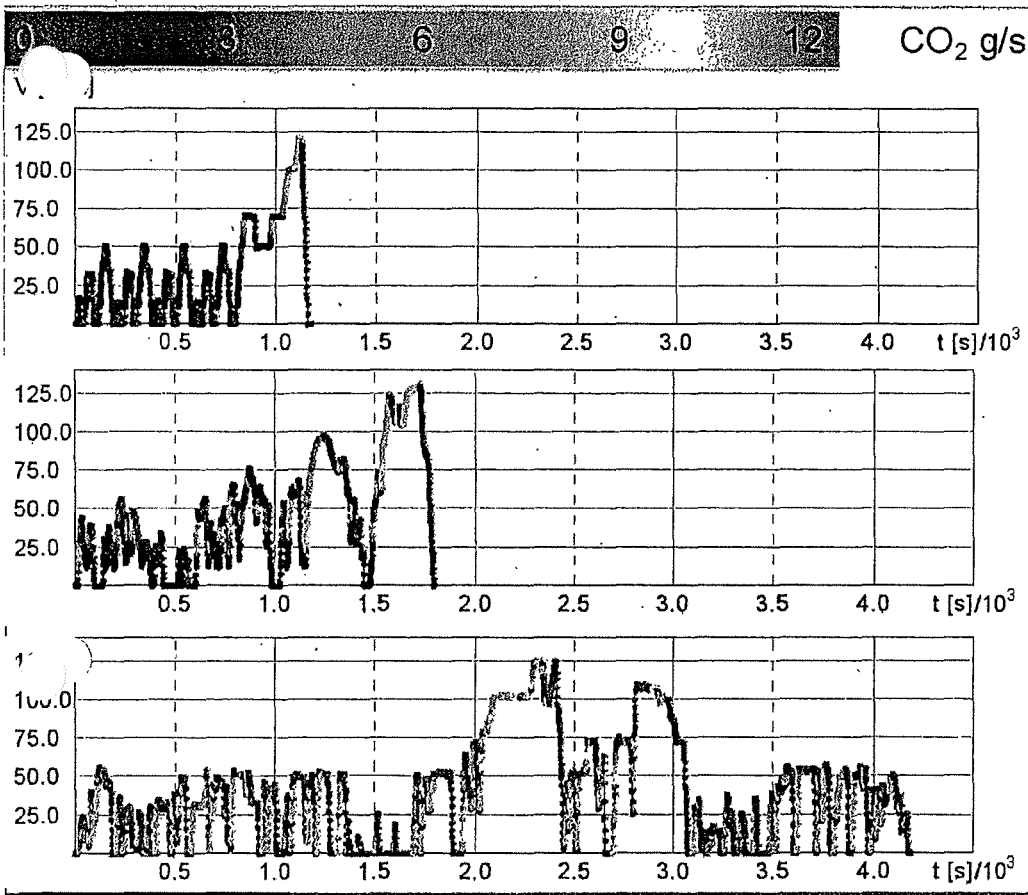
TÜV NORD IFM

- distance: 83 km
- Duration: ca. 105 minutes
- Urban Driving: ca. 34%
- Extra Urban Driving: ca. 33%
- Motorway Driving: ca. 33% (related to driven distance)
- Accumulated positive altitude difference: 837 m/100km



NEFZ, WLTP and RDE

TÜV NORD



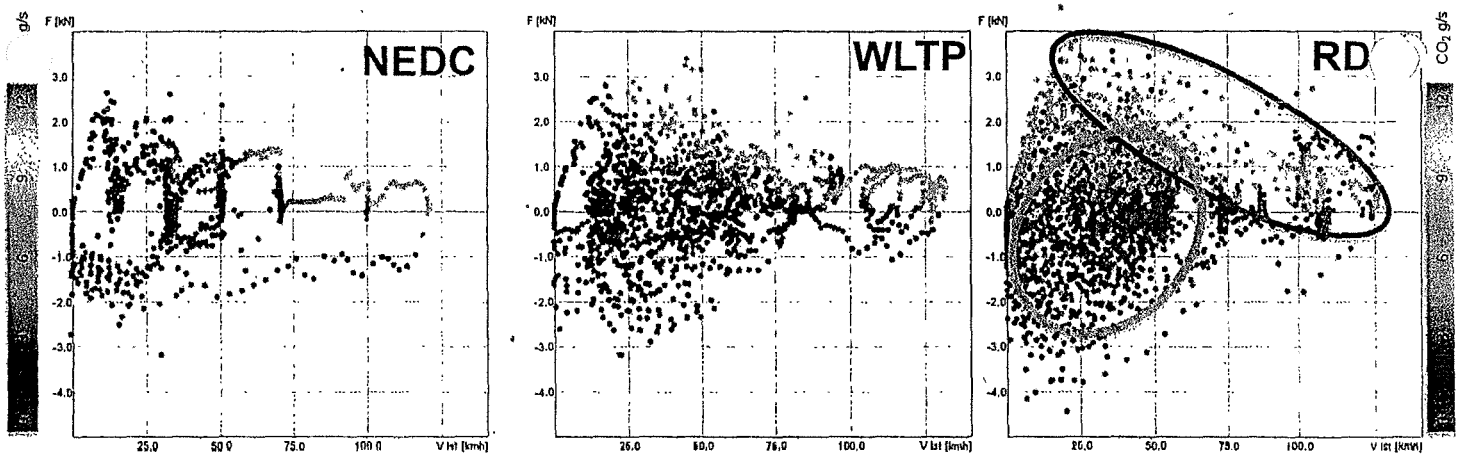
NEFZ:
short driving cycle
(20 minutes)
repetitive driving patterns

WLTP:
longer driving cycle
(30 minutes)
more realistic driving

PEMS:
long „ driving cycle“
(about 105 minutes)
complex driving
difficult to reproduce

Comparison of test methods

TÜV NORD

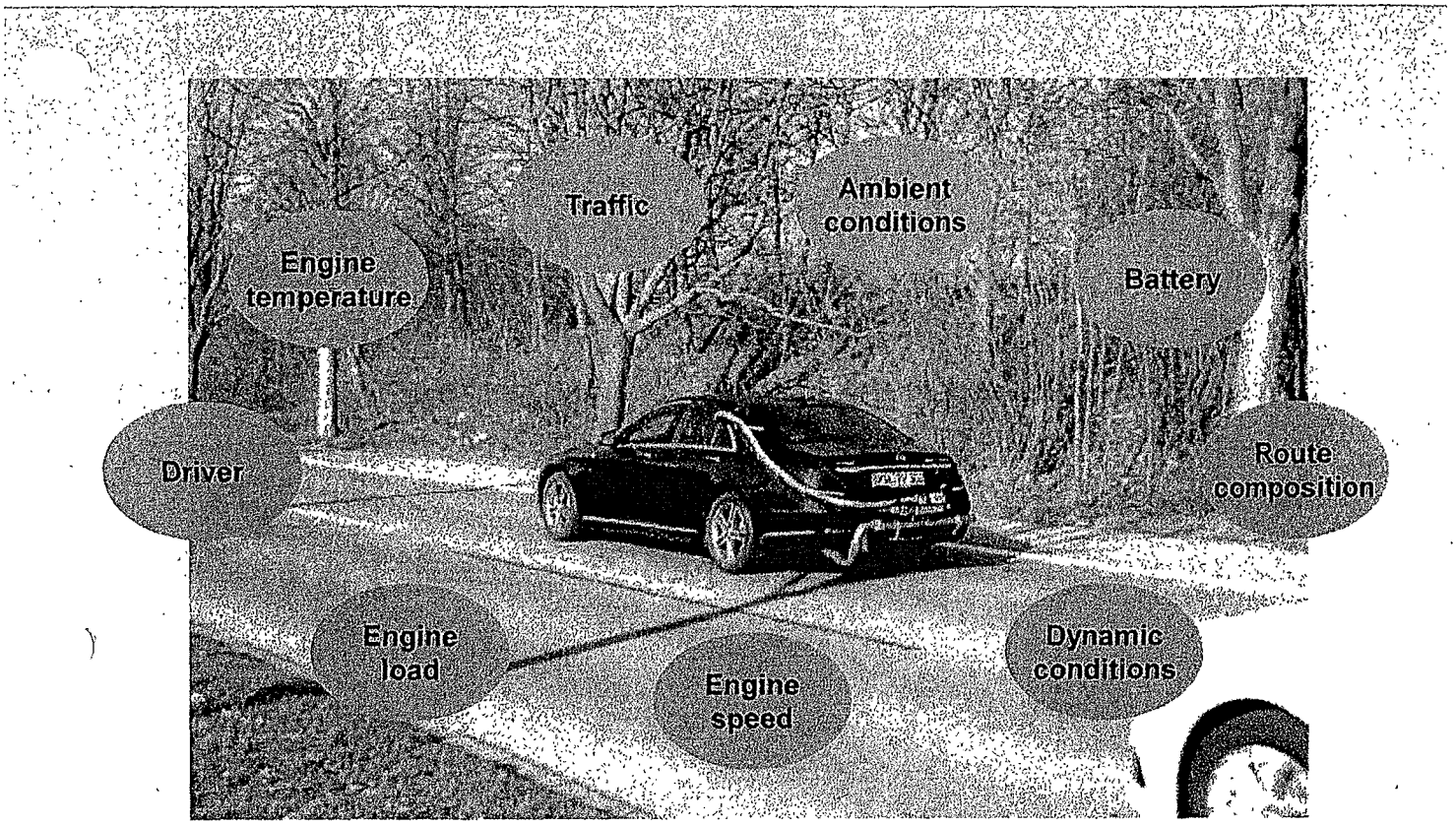


Load points tested within NEDC and WLTP

RDE load points not tested on the chassis dyno

Driving conditions in real traffic

TÜV NORD



RDE data evaluation

TÜV NORD

- Route definition
- Evalution tools:
  There are 2 different data evaluation tools in discussion, the Moving Average Windows method (MAW, or EMROAD by JRC) based on CO_2 and the Standardized Power Frequency Distribution tool (SPF or CLEAR by TU Graz) based on wheel power. Both tools shall ensure emission results of „normal driving".
- Compliance Factors (CF) or Not-To-Exceed Factors (NTE)

RDE – Route (1)

TÜV NORD

Order: Urban, followed by Rural und Motorway

- **Overall time:** 90-120min
- **Start and finish:** up to 100m difference in altitude
- **Altitude:**
  - up to 700m above NN
  - extendet 700m up to 1300m above NN
- **Temperature:**
  - 0°C to 30°C
  - extendet -7°C to 0°C or 30°C to 35°C

RDE – Route (2)

TÜV NORD

Part	Distance	Share	v	v average
	[Km]	[%]	[Km/h]	[Km/h]
Urban	> 16	34 (+10 / -5)	< 60	15 – 30

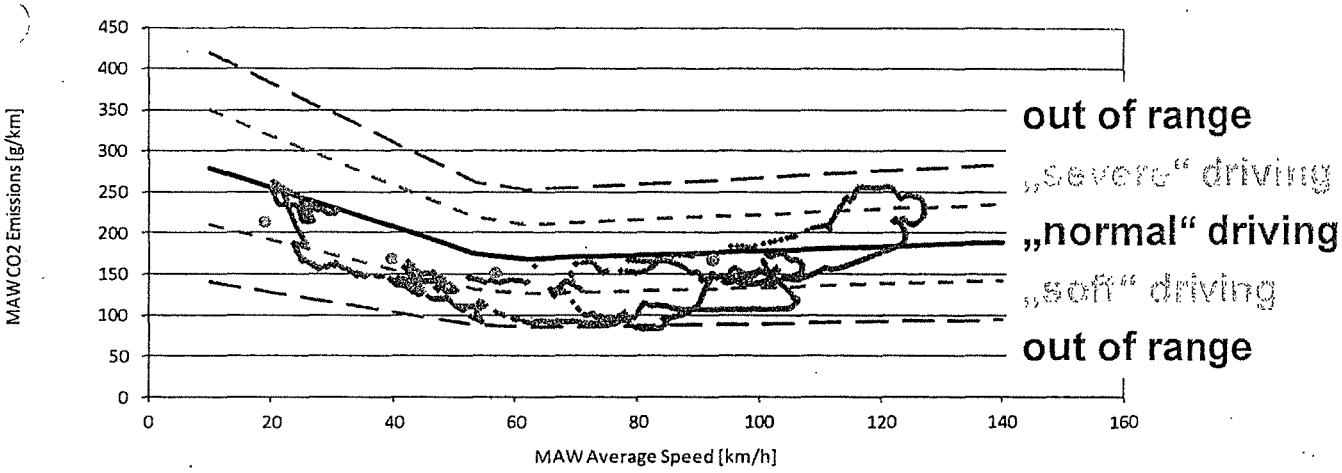
- stop ≤ 1km/h
- stop share ≥ 10%
- several stops > 10s necessary
- one single stop > 80% total stop time not allowed

Rural	> 16	33 (+/- 10)	60 - 90	
Motorway	> 16	33 (+/- 10)	> 90	90 - 110

- up 145 km/h
- up to 160 km/h if< 3% der Motorway (time)
- minimum 5 min above 100 km/h

Example of a MAW evaluation

TÜV NORD



Severity Category >		MAIN RESULTS					NORMAL R-T1<W<R+T1				NORMAL [+] R+T1<W<R+T2				NORMAL [-] R-T2<W<R-T1			
		URBAN	RURAL	MOT	CORRECTED U/R/M WEIGHT	ALL	URBAN	RURAL	MOT		URBAN	RURAL	MOT		URBAN	RURAL	MOT	
OF WINDOWS							945	312	771	2028	0	0	57	57	702	1130	519	2351
(WITHIN THE CATEGORY)							47	15	38		0	0	100		30	48	22	
% (W/ ALL WINDOWS)							57	22	55		0	0	4		43	78	37	
SEVERITY INDICES		-9,37	-19,02	-8,68			-9,37	-19,02	-8,68				34,51		-31,10	-39,40	-38,37	
CO_EMISSIONS	g/km	0,39	0,17	0,12	W_NOT2	W_NOT2	0,31	0,19	0,11				0,13		0,18	0,16	0,12	
NOx_EMISSIONS	g/km	0,49	0,33	0,72	W_NOT2	W_NOT2	0,41	0,43	0,80				0,95		0,17	0,30	0,59	

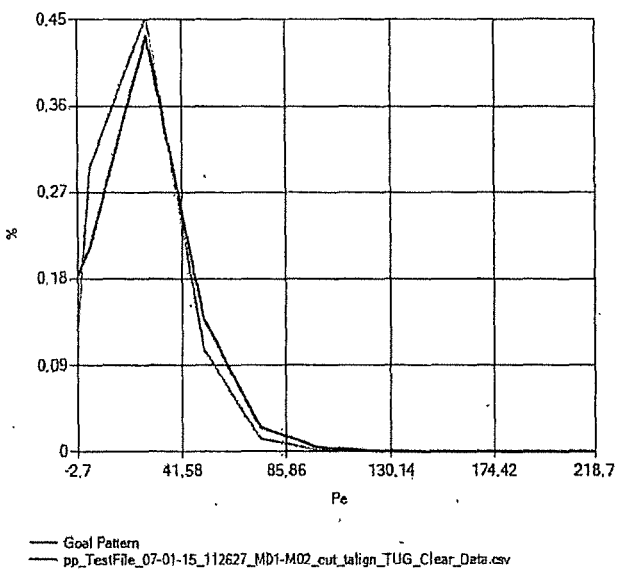
Example of a SPF evaluation

TÜV NORD

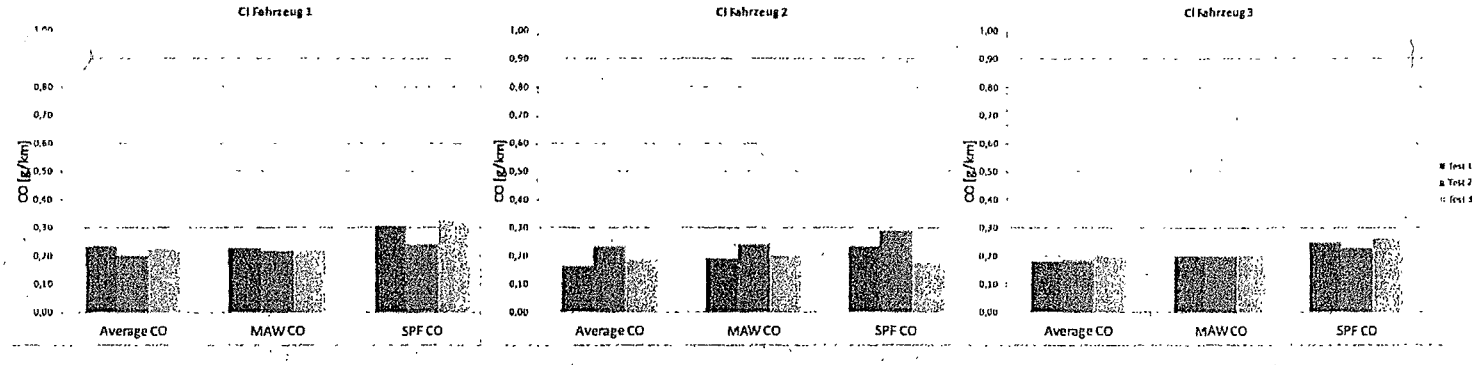
Driving Pattern

[kW] Pattern	Goal Pattern rpm from 0 to 10000	Driving Patter rpm from 0 to 10000	Difference rpm from 0 to 10000	Req. met rpm from 0 to 10000
Pe: 194,7 ...	0	0	0	yes
Pe: 170,7 ...	0	0	0	yes
Pe: 146,7 ...	0,0000	0	0,0000	yes
Pe: 122,7 ...	0,0000	0	0,0000	yes
Pe: 98,7 ...	0,0005	0	-0,0005	yes
Pe: 74,7 ...	0,0045	0,0016	-0,0029	yes
Pe: 50,7 ...	0,0253	0,0133	-0,0120	yes
Pe: 26,7 t...	0,1393	0,1073	-0,0320	yes
Pe: 2,7 to...	0,4331	0,4537	0,0206	yes
Pe: -21 t...	0,2140	0,2963	0,0823	yes
Pe: -26,7 ...	0,1831	0,1278	-0,0553	yes

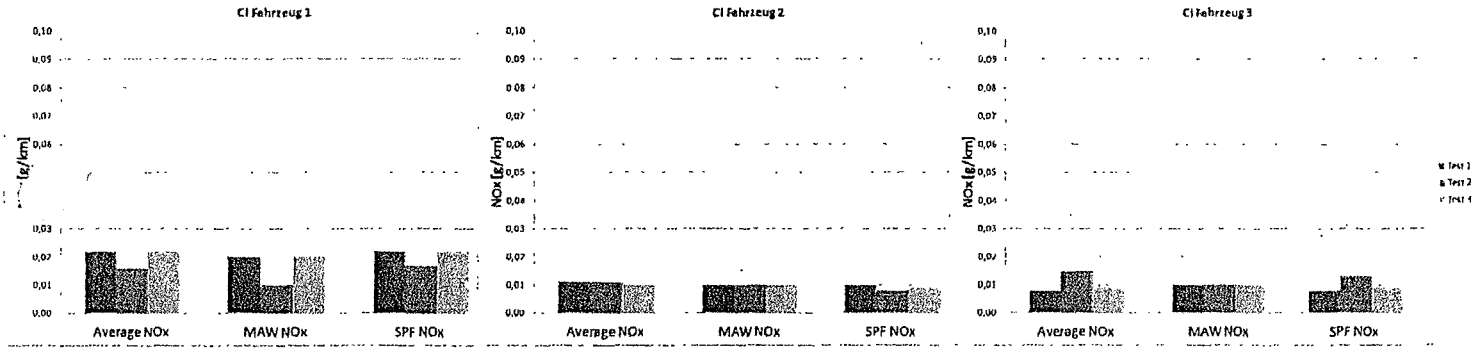
Goal Pattern Analysis



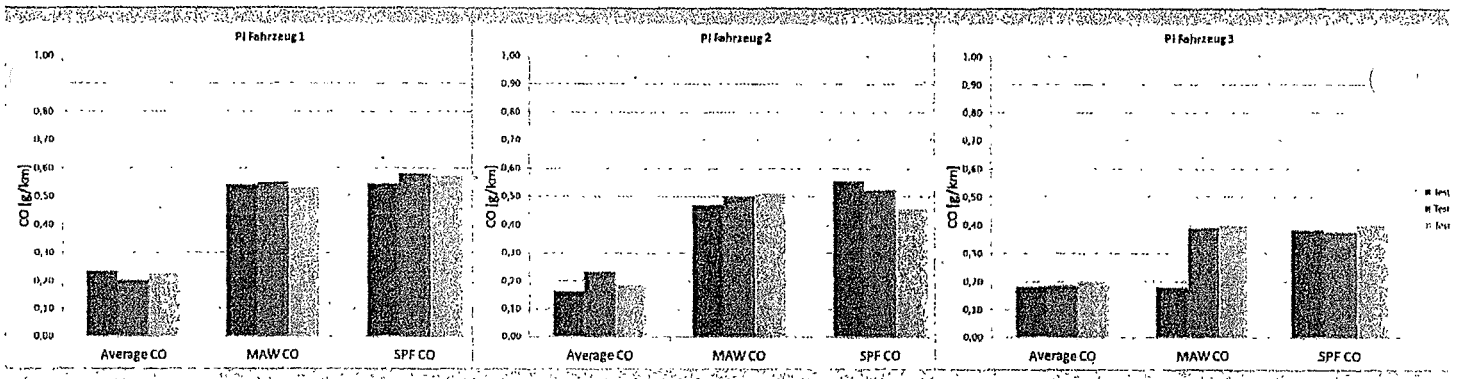
PEMS results
compression ignition vehicle type



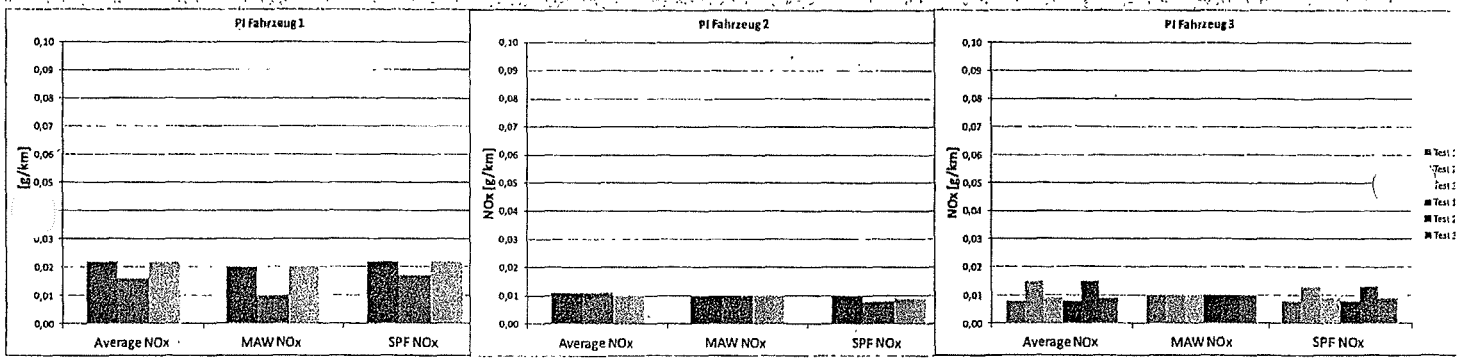
3 vehicles per type and 3 tests per vehicle



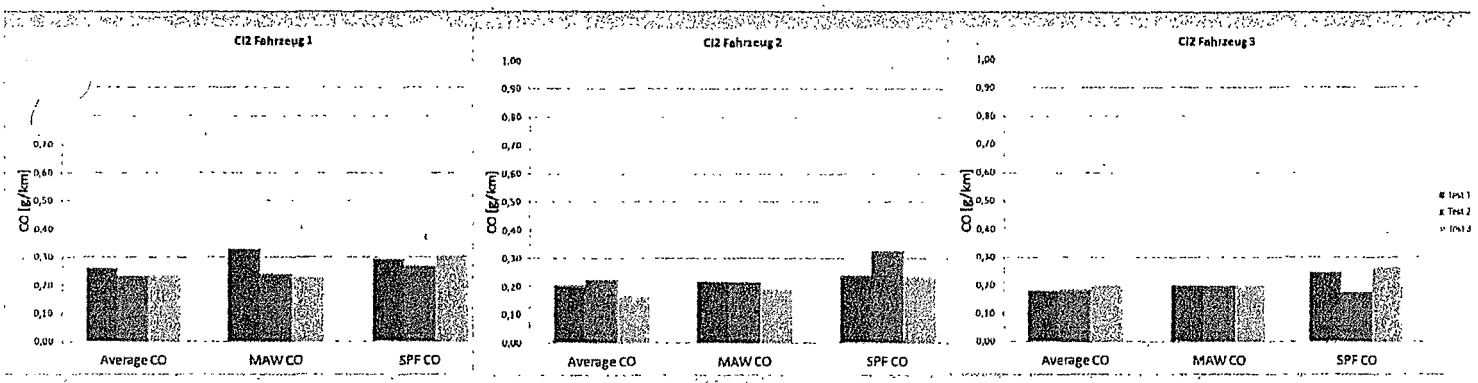
PEMS results
positive ignition vehicle type



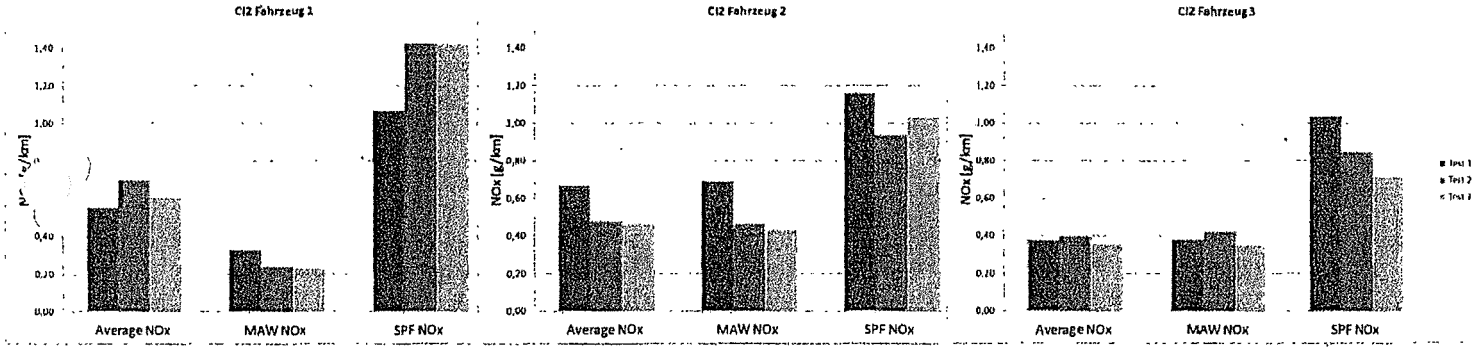
3 vehicles per type and 3 tests per vehicle



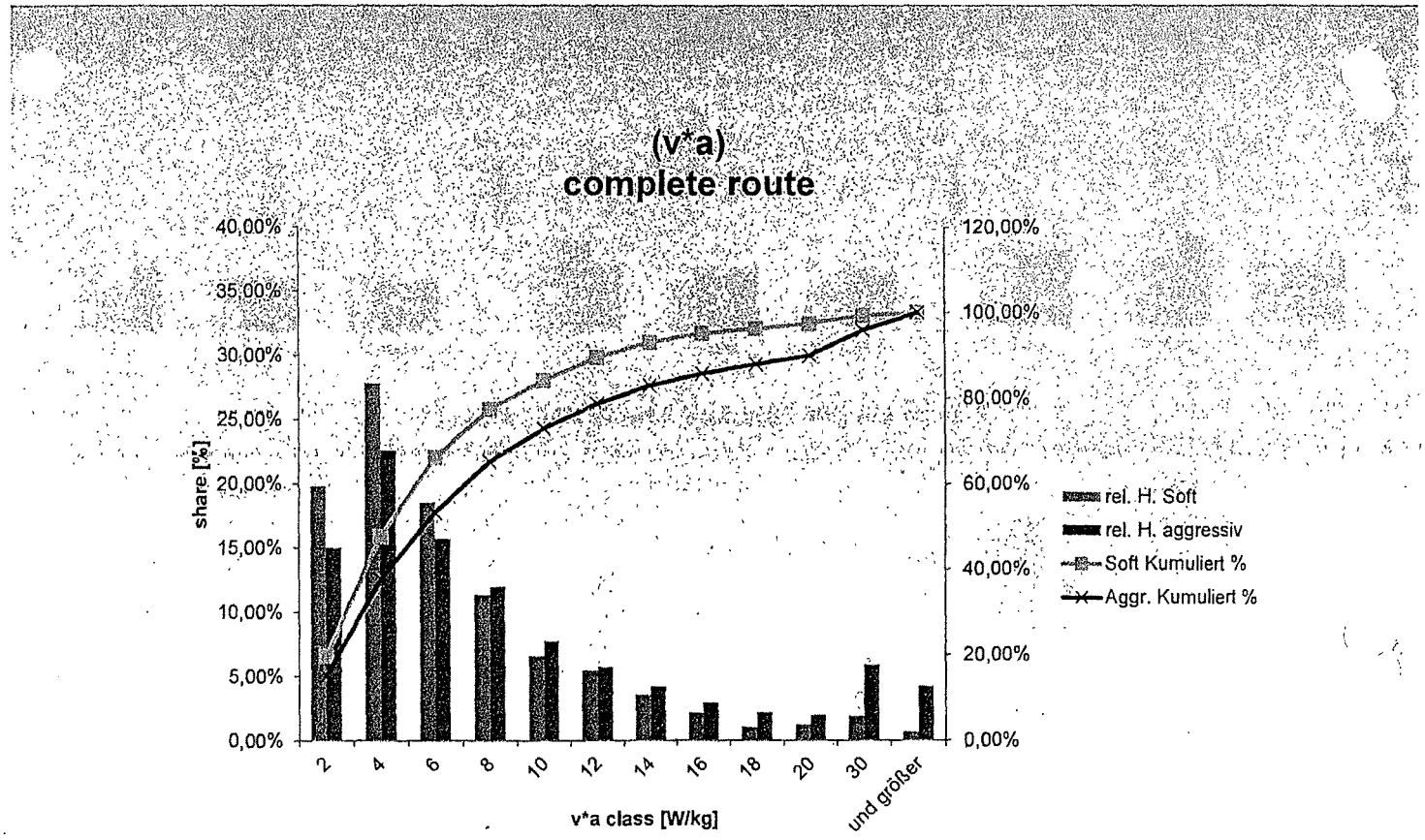
PEMS results
compression ignition vehicle type, Euro 6



3 vehicles per type and 3 tests per vehicle

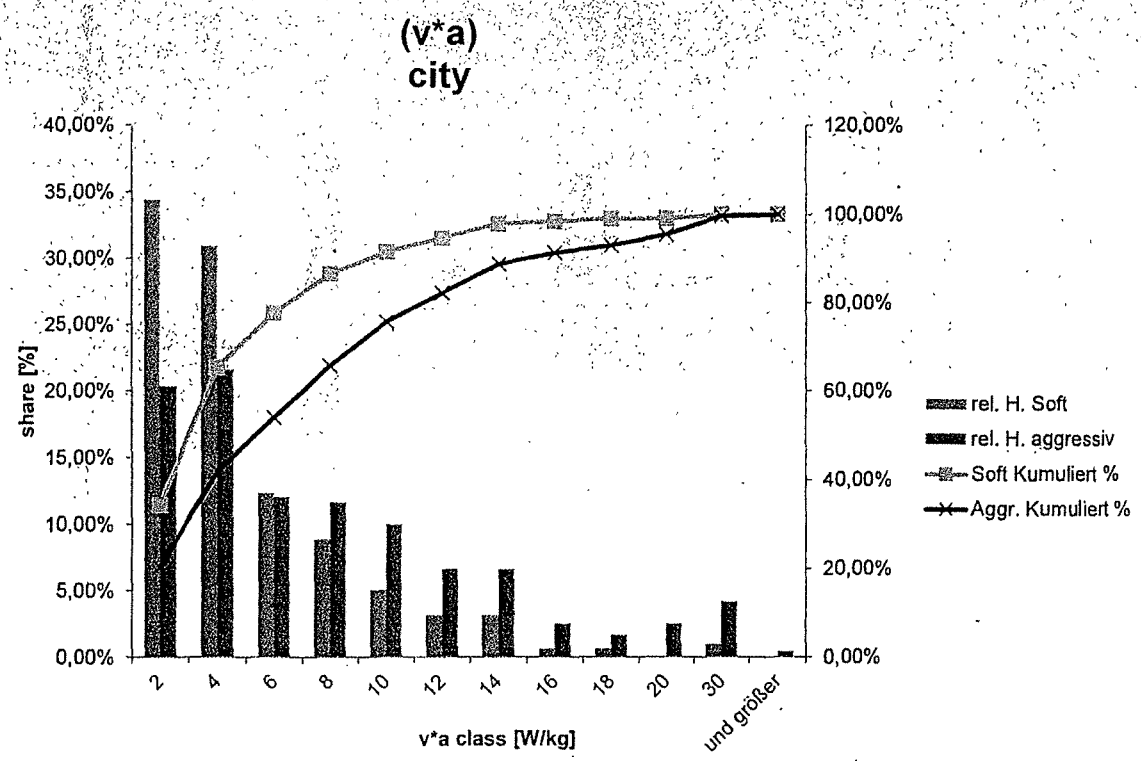


Driving behaviour, v * a_{pos}

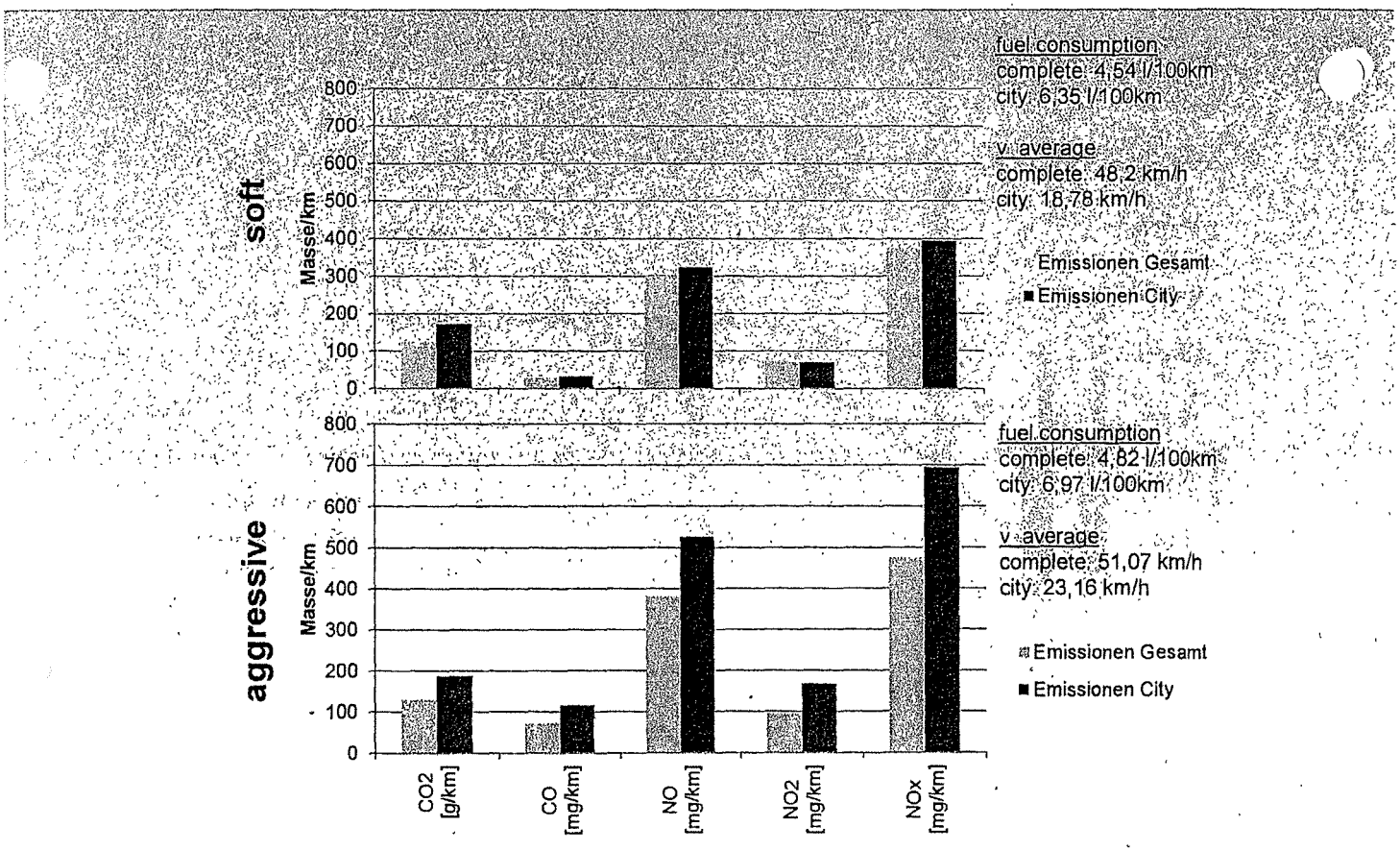


Driving behavoiur, v * a_{pos}

TÜV NORD



Soft and aggressive driving: emissions



Summary

TÜV NORD

- Exhaust emissions of passenger cars and light duty trucks in Europe are currently measured using the NEDC.
- In Europe exhaust emissions shall be measured in real traffic (Real Driving Emissions = RDE) by using Portable Emission Measurement Systems (PEMS).
- RDE include a wide variety of boundary conditions.
- These influencing parameters have to be considered when evaluating RDE data.
- The RDE Monitoring phase is going to start in January 2016 for new vehicle types.

RDE – procedure

TÜV NORD

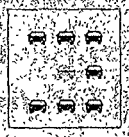
route
- PEMS route development
- PEMS route approval

RDE family
- RDE family formation
- selection of representative vehicles

WLTC
- WLTC CO_2 correlation
- WLTC PEMS validation (recommended)

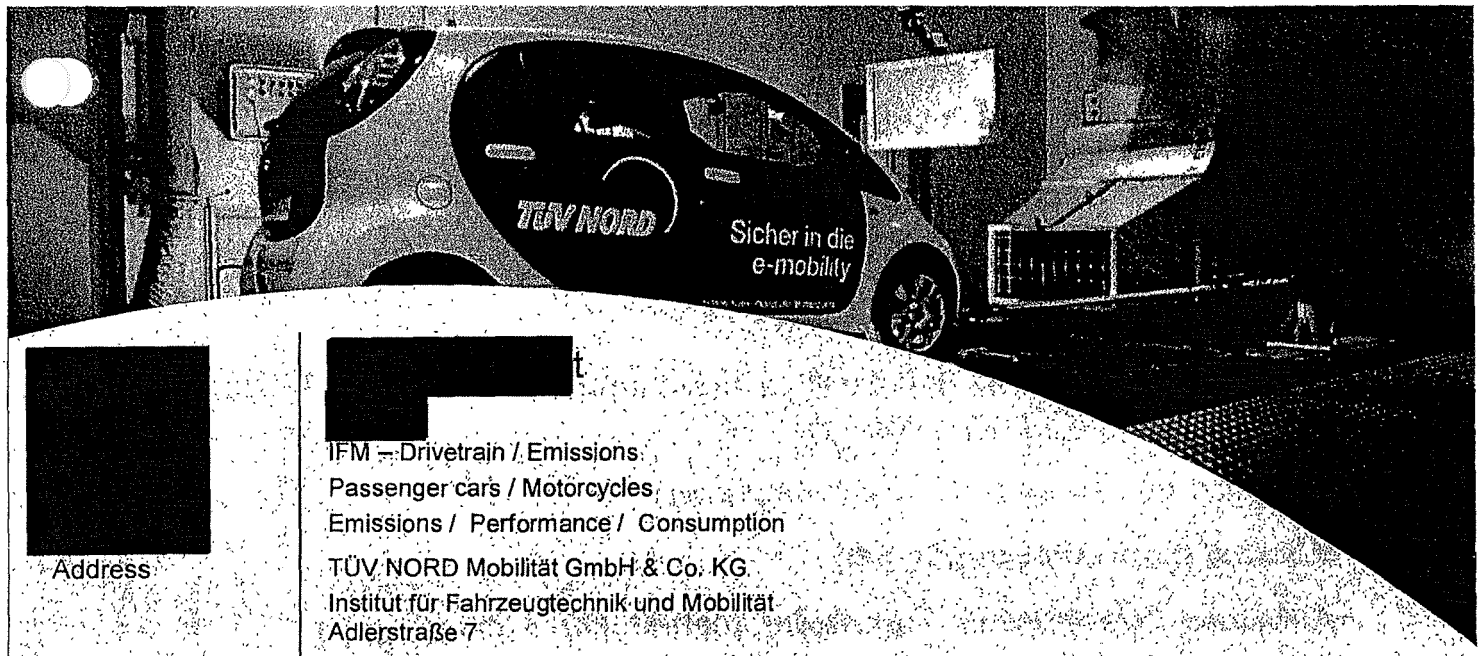
PEMS
- PEMS calibration
- PEMS test run

data
- PEMS data evaluation
- RDE reporting



contact

TÜV NORD



[redacted]

IFM – Drivetrain / Emissions
Passenger cars / Motorcycles
Emissions / Performance / Consumption

Address TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG
Institut für Fahrzeugtechnik und Mobilität
Adlerstraße 7
45307 Essen

Phone [redacted]

Fax

E-mail

RDE – Familienbildung

Technische Kriterien

TÜV NORD

- Antriebstyp (Verbrennungsmotor, Hybrid, Plug-In Hybrid)
- Kraftstofftyp (Benzin, Diesel, LPG, CNG, ...)
- Verbrennungstyp (2-Takt, 4-Takt)
- Zylinderanzahl
- Zylinderkonfiguration (Reihe, V, ...)
- Hubraum (V_eng_max definieren, Abweichung von -22% bei >1500ccm und -32% bei <1500ccm zulässig)
- Einspritzung (Saugrohr-, Direkteinspritzer)
- Kühlung (Luft-, Wassergekühlt)
- Aufladung (Kompressor, Turbolader, mehrstufige Aufladung,...)
- Typ und Sequenzen von Abgasnachbehandlungssystemen
- AGR Typ (mit, ohne, intern, extern, gekühlt, nicht gekühlt, niedrig oder Hochdruck,...)

RDE – Familienbildung
Auswahl der zu testenden Fahrzeuge - 1

TÜV NORD

Mindestens ein Fahrzeug:

- jedes Antriebtyps
- mit PMR_L und PMR_H (Power-to-Mass Ratio High/Low)(Max. Abweichung 5%)
- jedes Getriebetyps
- mit Allradantrieb (falls vorhanden)
- für jede Hubraumgröße
- für jedes Abgasnachbehandlungssystem / -sequenz

Anl 4

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 10. Februar 2016 15:57
An: [redacted]
Betreff: WG: Ergebnisse des Fiat Ducato und Alfa Giulietta
Anlagen: Alfa_Ducato_Ergebnisse.xlsx

Wichtigkeit: Hoch

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 17. Dezember 2015 20:17
An: [redacted]
Cc: [redacted](FCA)'
Betreff: Ergebnisse des Fiat Ducato und Alfa Giulietta
Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Frau [redacted]
leider kann ich Ihnen diese Mail nicht ersparen.

In unserem Gespräch zu der Abgasproblematik beim Jeep Cherokee, hatten wir bereits angesprochen, dass das KBA auch weitere Fahrzeuge Ihres Konzerns in seine Kampagne der Abgasmessungen aufgenommen hat.

Wir haben den Fiat Ducato und Alfa Giulietta gemessen und sehr auffällige Resultate erhalten. Ich bitte Sie daher einen zeitnahen Termin für ein Gespräch im KBA einzurichten und entsprechende Motoren-Experten von FCA mitzubringen. Bitte erläutern Sie in diesem Gespräch das Verhalten des Fahrzeugs.

Die Messergebnisse befinden sich im Anhang.

Ein Termin in der nächsten Woche Mo – Mi wäre ideal und von meiner Seite sehr wünschenswert!

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Kraftfahrt-Bundesamt
Abteilung Fahrzeugtechnik

Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]

mailto [redacted]
Internet: www.kba.de

FCA Fiat

Datum	Alfa Giulietta Euro 5	Laufleistg: 18259 km	Prüfstand						PEMS			Umgebungsbedingungen				Auspuffwerte Dyno:			SMK
			CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO	Temperatur	rel. Luftfeuchte	Luftdruck		F0	F1	F2	
			g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km	°C	%	kPa					
09.12.2015	Mess A	NEFZ Typ I	124,026	130,96	291,2	41,28	0,19					23,25	56,4	101,64	Masse 1360kg:	103,11	1,08	0,02737	
09.12.2015	Mess B	NEFZ warm	111,54	458,16	4,43	16,93	0,42	2,23E+08				23,17	52,71	101,72	Masse 1360kg:				
04.12.2015	Mess B bei 10°C	NEFZ 10°C	117,515	525,21	7,31	27,41	0,12	<6,1E+08				10,12	31,04	101,05	Masse 1360kg:				
08.12.2015	Mess B Validierung	NEFZ Validierung	115,997	450,27	4,71	16,81			114,800	464,13	34,01	23,36	52,22	101,94	Masse 1360kg:				
09.12.2015	Mess BS	NEFZ							142,919	1450,660	246,460	6,940	89,210	100,610	Masse 1575 kg (Fahrer 1); leichter Regen				
09.12.2015	Mess D	NEFZ +10%							150,496	1501,280	271,910	7,060	92,580	100,670	Masse 1575 kg (Fahrer 1); leichter Regen				
09.12.2015	Mess E	NEFZ -10%							134,897	1351,550	257,430	7,490	92,950	100,570	Masse 1575 kg (Fahrer 1); leichter Regen				
09.12.2015	Mess C	NEFZ back							136,015	1357,155	271,320	7,830	92,640	100,600	Masse 1575 kg (Fahrer 1); leichter Regen				
08.12.2015	Mess RDE-L	RDE Fahrt**							121,886	975,45	0,00	12,73	63,17	100,68	Masse 1550 kg				

Vorgang	37065
Stand	04.12.2015
Hersteller	Alfa Romeo
Handelsbezeichnung	Giulietta
Typ	940
Fahrgestellnummer	ZAR94000007339xxxx
Typgenehmigungsnummer	e3*2007/46*0027*16
Motorkennbuchstabe	940B5000
Motornummer	
Hubraum [cm³]	1956
Leistung [kW]	110
Einspritzsystem	Common Rail
Getriebe	Manual 6 Gang
Fehlerspeicher vor Testsequenz	LO
Fehlerspeicher nach Testsequenz	LO
SCR-Katalysator	nein

e3*2007/46*0044*08 / e3*715/2007**E30/2012M*0202*03 250/Fiat Ducato/FIN: ZFA25000000248xxxx CPMFC/EY

Fiat Ducato EU5		Prüfstand						PEMS			Umgebungsbedingungen				Auspuffwerte Dyno:			SMK
		CO2	NOx	CO	HC	PM	PN	CO2	NOx	CO	Temperatur	rel. Luftfeuchte	Luftdruck		F0	F1	F2	
		g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	1/km	g/km	mg/km	mg/km	°C	%	kPa					
Mess A	NEFZ Typ I	278	236	368	63	0,1	7,50E+10											
Mess B	NEFZ warm	250	1174	25	16	0,4	1,98E+08	267	1220	80								
Mess B bei 10°C	NEFZ 10°C	247	1067	16	19						12							
Mess BS	NEFZ							268,000	2360,000	40,000	17,000							
Mess C	NEFZ back							270,000	2240,000	60,000	15,000							
Mess D	NEFZ +10%							287,000	2380,000	60,000	13,000							
Mess E	NEFZ -10%							252,000	2160,000	40,000	17,000							
Mess RDE-A	RDE Fahrt**							259,000	2520,000	72,000	10,000							

[redacted] 18.12.15

Ref-LA[redacted]

Von: Ref-LA[redacted]
Gesendet: Dienstag, 2. Februar 2016 13:19
An: [redacted]
Betreff: WG: Rückruf-Aktion

Anlage 3

Wichtigkeit: Hoch

zwV

Gruß
[redacted]

Von: [redacted] [mailto[redacted]] **Im Auftrag von** Sachgebiet-[redacted]
Gesendet: Dienstag, 2. Februar 2016 12:37
An: [redacted]
Cc: Ref-LA[redacted]; Ref-LA[redacted]; Sachgebiet-[redacted]
Betreff: AW: Rückruf-Aktion

Sehr geehrter Herr [redacted]

vielen Dank für Ihre Mitteilung. Aus hiesiger Sicht besteht der Anfangsverdacht für strafrechtlich relevantes Handeln. Da das KBA die zuständige Genehmigungsbehörde ist, bitten wir das KBA um eingehende Prüfung und ggf. Veranlassung weiterer Maßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Bayerisches Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr
Sachgebiet IIE6
Lazarettstraße 67
80636 München

Telefon: [redacted]
E-Mail: [redacted]
Internet: http://www.innenministerium.bayern.de

Von: [redacted] [mailto[redacted]]
Gesendet: Dienstag, 2. Februar 2016 12:13
An: [redacted]
Cc: [redacted] Sachgebiet-[redacted]
Betreff: AW: Rückruf-Aktion

Sehr geehrter Herr [redacted]

vielen Dank für Ihre Mitteilung. Auch nach unserem Kenntnisstand hätte der Touran nicht zugelassen werden dürfen. Eine technische Lösung für das Fahrzeugmodell ist bisher noch nicht freigegeben worden.

Mit freundlichem Gruß
Im Auftrag

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 2. Februar 2016 08:00
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: WG: Rückruf-Aktion

Sehr geehrte Frau [redacted] sehr geehrter Herr [redacted]

im Nachgang zu meiner gestrigen Mail übermittele ich das zugehörige COC. Auch dieses wurde am 28.12.2015 ausgestellt.

Es enthält die Motornummer CFH. Es ist für mich unerklärlich, wie eine derartige Bestätigung von VW ausgestellt werden kann. Sind wir hinsichtlich der ungültigen Motornummern noch auf dem aktuellen Stand? Ansonsten sieht es so aus, als ob die Volkswagen AG durch Vorlage falscher Nachweise zumindest indirekt an der Beurkundung falscher Tatbestände (Vorliegen eines EG-Typs, bzw. die Bestätigung der Übereinstimmung) mitwirkt.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
Sachgebiet IIE5
Lazarettstraße 67
80636 München

Telefon: [redacted]
E-Mail: [redacted]
Internet: http://www.innenministerium.bayern.de

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 2. Februar 2016 07:23
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Rückruf-Aktion

Guten Morgen Herr [redacted]

als Anlage noch das CoC Papier.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

LANDRATSAMT WÜRZBURG

Landratsamt Würzburg
Zulassungsbehörde
Zeppelinstraße 15
97074 Würzburg
Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]
E-Mail: [redacted]
www.landkreis-wuerzburg.de

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 1. Februar 2016 16:29

An: [redacted]
Betreff: WG: Rückruf-Aktion

Hallo Frau [redacted]

die beiliegende Mail übersende ich zur Kenntnisnahme und mit der Bitte um weitere Veranlassung.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Von: [redacted] ([redacted]) [redacted]
Gesendet: Montag, 1. Februar 2016 16:12
An: [redacted]
Betreff: AW: Rückruf-Aktion

Kann ich auch noch das CoC haben?

Mit freundlichen Grüßen
- [redacted]

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
Sachgebiet IIE5
Lazarettstraße 67
80636 München

Telefon: [redacted]
E-Mail: [redacted]
Internet: http://www.innenministerium.bayern.de

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 1. Februar 2016 15:59
An: [redacted] ([redacted])
Cc: [redacted]
Betreff: WG: Rückruf-Aktion

Hallo Herr [redacted]

wie Sie sehen, wurde das Fahrzeug, VW Touran, in Offenbach zugelassen, obwohl es nicht zulassungsfähig war.

Jetzt sollen wir so tun, als ob mit dem Fahrzeug techn. alles in Ordnung ist.
Die Rückrufaktion von VW wurde sicherlich noch nicht durchgeführt. Ein Nachweis liegt uns dazu auch nicht vor.

Umschreibung ist m.E. nicht zulässig.
Wir haben die Umschreibung deshalb verweigert und die Dokumente einbehalten.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

LANDRATSAMT WÜRZBURG

Landratsamt Würzburg
[redacted] FB 16
Straßenverkehrs-, Zulassungs- und Fahrerlaubnisbehörde

Zeppelinstraße 15
97074 Würzburg
Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]
E-Mail: [redacted]
www.landkreis-wuerzburg.de

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 1. Februar 2016 11:42
An: [redacted]
Betreff: WG: Rückruf-Aktion

Sehr geehrter Herr [redacted]

am 26.01.2016 wurde uns ein Fahrzeugbrief von VW vorgelegt zur Neuzulassung eines Fahrzeuges.
Das Fahrzeug sollte auf einen Privatkunden namens [redacted] zugelassen werden.
Der Verkauf dieses Fahrzeugs erfolgte durch das **Autohaus** [redacted]

Nach Eingabe der Finanzamtdaten und technischen Angaben ging dann in unserer Zulassungssoftware (OK.Vorfahrt) ein Hinweisfenster auf, dass die Neuzulassung erst nach Rückruf-Aktion durch den Hersteller möglich sei.
Also ein sogenanntes manipuliertes Dieselfahrzeug von VW.
Wir haben dann noch die Ziffer 21 im Coc geprüft, sowie auf der VW-Homepage die FIN überprüft. Bei dem Fahrzeug handelt es sich definitiv um ein manipuliertes.
Somit haben wir die Zulassung abgelehnt. Der Kunde [redacted] hat dann versucht, bei der Stadt Würzburg sein Fahrzeug zuzulassen, auch ohne Erfolg.
Somit gingen die Papiere wohl zurück an das Autohaus [redacted].

Heute, am 01.02.2016 liegen uns nun die Fahrzeugpapiere wieder vor. Diesmal allerdings zur Umschreibung auf den Kunden [redacted].
Denn das Fahrzeug wurde am 29.01.2016 bei der Zulassungsbehörde in Offenbach auf das **Autohaus** [redacted] **zugelassen.**
Es ist nicht ersichtlich, dass techn. Veränderungen am Fahrzeug vorgenommen worden sind.

Nun stellt sich uns die Frage, ob wir das Fahrzeug nun umschreiben müssen, obwohl die techn. Voraussetzungen für eine Zulassung (Umschreibung auf Herrn [redacted] nach wie vor nicht gegeben sind.

Wir sind der Annahme, da bisher noch keine Lösung zur Rückruf-Akton bekannt ist, dass wir dieses Fahrzeug nicht umschreiben dürfen.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

LANDRATSAMT WÜRZBURG

Landratsamt Würzburg
Zulassungsbehörde
Zeppelinstraße 15
97074 Würzburg
Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]
E-Mail: [redacted]

VOLKSWAGEN

EG - Übereinstimmungsbescheinigung

49. CO_2-Emissionen / Kraftstoff-/ Stromverbrauch:

1. Alle Antriebsarten außer reinen Elektrofahrzeugen

	CO_2 [g/km]:	Kraftstoffverbrauch [l/100 km] oder [m^3/100 km]:
Innerorts:	158 ---- ----	6.0 ---- ----
Außerorts:	121 ---- ----	4.6 ---- ----
Kombiniert:	134 ---- ----	5.1 ---- ----
Gewichtet, kombiniert:	---- ---- ----	---- ---- ----

2. Reine Elektrofahrzeuge und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge

Stromverbrauch (gewichtet, kombiniert) [Wh/km]:	------
Elektrische Reichweite [km]:	------

3. Fahrzeug mit Ökoinnovation(en) ausgestattet: nein

3.1. Allgemeiner Code der Ökoinnovation(en): ----------

3.2. Gesamteinsparungen von CO_2-Einsparungen durch Ökoinnovationen

Diesel/Benzin:	----
Flüssiggas/Erdgas:	----
Sonstige:	----

51. Bei Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung:

Bezeichnung gem. Anhang II, Nr. 5: ----------

52. Anmerkungen:

#NO 16.1.: mit Anhaenger:+10 kg##NO 16.2 .: mit Anhaenger Achse 2:+40 kg##NO 30.: A2 max.1514 mm##A1 max.1541 mm##NO 35.: 195/65 R15 95T#6Jx15 ET47;##205/50 R17 93T#6Jx17 ET48,5;##205/55 R16 94T#6,5Jx16 ET50;##205/55 R16 94T#6Jx16 ET50;##225/40 R18 92T*#7,5Jx18 ET49;##225/45 R17 94T*#7Jx17 ET47##NO 5.: max 4494##NO 7.: max 1694;##

Interne Herstellerdaten

[redacted]

Vollständige Fahrzeuge.

Der Unterzeichner [redacted]
bestätigt hiermit, dass das Fahrzeug

0.1.	Fabrikmarke:	VOLKSWAGEN, VW
0.2.	Typ: Variante: Version:	1T CFHFAF FD6FD62E0187MJS7N1VR2SO
0.2.1.	Handelsbezeichnung:	TOURAN
0.4.	Fahrzeugklasse:	M1
0.5.	Firmenname und Anschrift des Herstellers:	Volkswagen AG Berliner Ri ng 2 D-38440 Wolfsburg
0.6.	Anbringungsstelle und Anbringungsart der vorgeschriebenen Schilder:	auf der linken ww. rechten B - Säule, gekiebt
	Anbringungsstelle der Fahrzeug-Identifizierungsnummer:	innerhalb des Staufaches hinte r dem re. Vordersitz ins Boden blech eingeprägt
0.10.	Fahrzeug-Identifizierungsnummer:	[redacted]

mit dem in der am 2014-10-01 erteilten Genehmigung e1*2001/116*0211*35 beschriebenen Typ in jeder Hinsicht übereinstimmt.

Das Fahrzeug kann zur fortwährenden Teilnahme am Straßenverkehr in Mitgliedsstaaten mit Rechtsverkehr und in denen metrische Einheiten für das Geschwindigkeitsmeßgerät verwendet werden, ohne weitere Typengenehmigungen zugelassen werden.

Wolfsburg, den 2015-12-28

[redacted]

[redacted] Typprüfung

zahl der Achsen / Räder:	2 / 4
zahl der Antriebsachsen:	1
ge der Antriebsachsen:	Achse 1
genseitige Verbindung der Antriebsachsen:	----------
	----------
dstand [mm]:	2675
hsabstand [mm]:	2675
ge [mm]:	4397
ite [mm]:	1794
he [mm]:	1619
sse in fahrbereitem Zustand [kg]:	1609
sächliche Masse des Fahrzeugs [kg]:	1650
hnisch zulässige Höchstmassen	
hnisch zulässige Gesamtmasse in beladenem tand [kg]:	2250
hnisch zulässige maximale Masse chse (1./2.) [kg]:	1150 / 1160
hnisch zulässige Gesamtmasse der rzeugkombination [kg]:	3760
hnisch zulässige max. Anhängemasse bei rderung eines	
hsenanhängers [kg]:	-----
tralachsanhängers [kg]:	1500
ebremsten Anhängers [kg]:	750
nisch zulässige Stützlast Kupplungspunkt [kg]:	75
steller der Antriebsmaschine:	Volkswagen AG
nusterbezeichnung gemäß zeichnung am Motor:	[redacted]
itsverfahren:	Selbstzündung/ 4-Takt
er Elektroantrieb:	nein
id-(Elektro)-Fahrzeug:	nein
hl und Anordnung der Zylinder:	4 in Reihe
aum [cm³]:	1968
stoff:	Diesel
offmotor / bivalenter Antrieb / elmotor / Zweistoffmotor:	Fzg. mit Einstoffbetrieb
stleistung	
ste Nennleistung [kW bei min⁻¹]: rennungsmotor):	81.00 / 2750
ste Stundenleistung [kW] (Elektromotor):	-------
ste Nennleistung [kW] (Elektromotor):	-------
ste 30-Minuten-Leistung [kW] (Elektromotor):	-------

29.	Höchstgeschwindigkeit [km/h]:	183
30.	Spurweite Achse 1/2 [mm]:	1535 / 1508
35.	Reifen-/ Radkombination	
	Achse 1:	195/65 R15 95T / 6,5Jx15 ET50
	Achse 2:	195/65 R15 95T / 6,5Jx15 ET50
36.	Anhänger-Bremsanschlüsse:	nicht vorhanden
38.	Code des Aufbaus:	AF
40.	Farbe des Fahrzeugs:	GELB
41.	Anzahl und Anordnung der Türen:	5/li.2;re.2;hi.1
42.	Anzahl der Sitzplätze (einschl. Fahrersitz):	7
42.1.	Sitz(e), der (die) nur zur Verwendung bei stehendem Fahrzeug bestimmt ist (sind):	---
42.3.	Anzahl der für Rollstuhlfahrer zugänglichen Sitzplätze:	---
46.	Geräuschpegel	
	Standgeräusch [dB(A) bei min⁻¹]:	74.00 / 2375
	Fahrgeräusch [dB(A)]:	70.00
47.	Abgasnorm [Euro]:	EURO 5 J
48.	Abgasverhalten:	715/2007*195/2013J

1.2. Prüfverfahren: Typ I (Euro 5 oder 6) / WHSC (EURO VI)

CO [mg/km] / [mg/kWh]:	20.2	--------	--------
THC [mg/km] / [mg/kWh]:	--------	--------	--------
NMHC [mg/km]:	--------	--------	--------
NO_x [mg/km] / [mg/kWh]:	101.4	--------	--------
THC + NO_x [mg/km]:	110.5	--------	--------
NH_3 [ppm]:	--------	--------	--------
Partikelmasse [mg/km] / [mg/kWh]:	0.00	--------	--------
Partikelzahl [#/km] / [#/kWh]:	5.20	----	----
Exponent Partikelzahl:	8	--	--

2.2. Prüfverfahren: WHTC (EURO VI)

CO [mg/kWh]:	--------	--------	--------
THC [mg/kWh]:	--------	--------	--------
NMHC [mg/kWh]:	--------	--------	--------
CH_4 [mg/kWh]:	--------	--------	--------
NO_x [mg/kWh]:	--------	--------	--------
NH_3 [ppm]:	--------	--------	--------
Partikelmasse [mg/kWh]:	--------	--------	--------
Partikelzahl [#/kWh]:	----	----	----
Exponent Partikelzahl:	--	--	--

48.1.	Rauch [m⁻¹]:	0.500

[redacted] A4 12.15

Ref-LA[redacted]

Von: Ref-LA[redacted]
Gesendet: Dienstag, 2. Februar 2016 14:28
An: [redacted]
Betreff: WG: Zulassung VW in Slowenien
Anlagen: VW aus Slowenien.pdf

zgK

gruß
[redacted]

Von: [redacted] ([redacted]) [redacted]
Gesendet: Dienstag, 2. Februar 2016 14:15
An: [redacted]
Cc: Ref-LA[redacted]; Ref-LA[redacted]; Sachgebiet[redacted] ([redacted]); [redacted]
Betreff: WG: Zulassung VW in Slowenien

Sehr geehrter Herr [redacted]

bei der Überprüfung meines Postfaches bin ich auf eine weitere Fallkonstellation gestoßen, bei der Volkswagen eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung ausgegeben hat (hier 14.12.2015), obwohl das Fahrzeug nicht den Beschreibungen des EG-Typs entspricht.

Der betroffene Motorblock CAY ist ebenfalls in der Liste enthalten. Die Zulassung erfolgte zunächst in Slowenien, danach wurde das Fahrzeug nach Deutschland umgeschrieben.

Insgesamt darf ich damit feststellen, dass es offensichtlich kein Einzelfall ist, dass von der Volkswagen AG weiterhin EG-Übereinstimmungsbescheinigungen ausgegeben wurden (und möglicherweise noch werden), obwohl die Fahrzeuge nicht zulassungsfähig sind.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
Sachgebiet IIE5
Lazarettstraße 67
80636 München

Telefon: [redacted]
E-Mail: [redacted]
Internet: http://www.innenministerium.bayern.de

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 12. Januar 2016 07:42
An: [redacted] ([redacted])
Cc: [redacted] (Reg Oberpfalz)
Betreff: Zulassung VW in Slowenien

Guten Morgen Herr [redacted]

am 08.01.2016 wurde mit beigefügten Unterlagen in der Außenstelle die Zulassung beantragt.

(F) MASA
(F1) Največja dovoljena masa [kg]: 2152
(G) Masa vozila [kg]: 1489
(K) Homologacijska oznaka: [redacted]
(IK) Številka potrdila o skladnosti: SA 3951235
(7A) Vrsta vozila: N1 tovorno vozilo
(8A) Oblika nadgradnje: BB furgon
(8B) Namen uporabe:

(P) MOTOR
(P1) Delovna prostornina motorja [cm³]: 1598
(P2) Moč motorja [kW]: 75
(P3) Vrsta goriva: D Dizel
(9A) Tip motorja: CAV
(R) Barva vozila: SOD

[redacted]

(H) Velja do: 18.01.2016
(žig)
[redacted]
(podpis uradne osebe)

(H) Velja do:
(žig)
(podpis uradne osebe)

(H) Velja do:
(žig)
(podpis uradne osebe)

(H) Velja do:
(žig)
(podpis uradne osebe)

Opombe: NASL.T.P.: 18.12.2016
ZB II Nr. WQ 888930
Amtl. Kennzeichen [redacted]
Landratsamt Chem.
Dienststelle Roding
08. Jan. 2016

PROM-3
MNZ RS (PC 2)
[redacted]

REPUBLIKA SLOVENIJA

SLO

AVTO KRKA GR. Skofja Loka
(dovoljenje izdal)

PROMETNO DOVOLJENJE

Свидетелство за управление	Registracijas apliecība
Permiso de circulación	Registracijos liudijimas
Osvedčení o registraci	Forgalmi engedély
Registreringsattest	Certifikat ta' Registrazzjoni
Zulassungsbescheinigung	Kentekenbewijs
Registreerimistunnistus	Dowód Rejestracyjny
Άδεια κυκλοφορίας	Certificado de matrícula
Πιστοποιητικό Εγγραφής	Certificat de immatriculare
Registration certificate	Osvedčenie o evidencii
Certificat d'immatriculation	Rekisterömtitodistus
Teastas Cláraithe	Registreringsbeviset
Carta di circolazione	Prometna dozvola

EVROPSKA UNIJA

[redacted]

(A) REGISTRSKA OZNAČBA VOZILA:

KRLINE-05

(I) Datum registracije: 18.12.2015

(I/A) Številka vpisa: 410 4192/15

(C) OSEBNI PODATKI

(C1) Imetnik prometnega dovoljenja, upravnik vozila:

(C1/1) Priimek-naziv: INTERLINE d.o.o.

(C1/2) Ime:

(C1/3) Stalno prebivališče-sedež: Grenc 37

(C) Lastnik vozila:

(C2/1) Priimek-naziv: INTERLINE d.o.o.

(C2/2) Ime:

(C1/3) Stalno prebivališče-sedež: Grenc 37

PODATKI O PRVI REGISTRACIJI

(B) Datum prve registracije: 18.12.2015

(B/1) Datum prve registracije v RS: 18.12.2015

(B/A) Kraj: [redacted]

(B/C) Registrska oznaka: KRLINE-05

(D) VOZILO

(D1) Znamka: VOLKSWAGEN

(D2) Tip: [redacted]

(D3) Komercialna oznaka: CADDY 1.6 / TDI

(E) Identifikacijska številka: [redacted]

(F) Leto izdelave:

(S) SEDEŽI

(S1) Število sedežev: 2

(S/1) Število stojišč:

(P) Razmerje moč-masa (kW/kg):

(samo za motorna kolesa)

(R) Država prvega izdaja: Nemčija

(žig)

[redacted]

(podpis uradne osebe)

Lieber Volkswagen-Kunde,
wir müssen Sie leider informieren, dass der in Ihrem Fahrzeug mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer [redacted] eingebaute Dieselmotor vom Typ EA189 von einer Software betroffen ist, die Stickoxidwerte (NOx) im Prüfstandlauf (NEFZ) optimiert.
Wir versichern Ihnen jedoch, dass Ihr Fahrzeug technisch sicher und fahrbereit ist.
Wir bedauern zutiefst, dass wir Ihr Vertrauen enttäuscht haben und arbeiten mit Hochdruck an einer technischen Lösung. Volkswagen übernimmt selbstverständlich die Kosten für die Umsetzung der technischen Maßnahmen und setzt alles daran, Ihr Vertrauen vollständig wiederzugewinnen.
Volkswagen wird schnellstmöglich auf Sie zukommen, um Sie über die notwendigen Maßnahmen zu informieren.
Sollten Sie keinen Volkswagen-Kontakt haben, nutzen Sie bitte unsere Kontaktfunktion auf dieser Website.
Mit freundlichen Grüßen,

[redacted] Vertrieb und Marketing Deutschland
Volkswagen Pkw

[redacted] Vertrieb Deutschland
Volkswagen Nutzfahrzeuge

⇒ Vorgang an Zulassung [redacted] weitergeleitet!

06. Jan. [redacted]

1. Opis predelave vozila:

Potrjujemo, da je opisana predelava vozila izvedena tehnično pravilno in da tako predelano vozilo ustreza vsem zahtevam pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil.

(pristojna strokovna organizacija) (podpis) (datum)

žig

2. Opis predelave vozila:

Potrjujemo, da je opisana predelava vozila izvedena tehnično pravilno in da tako predelano vozilo ustreza vsem zahtevam pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil.

(pristojna strokovna organizacija) (podpis) (datum)

žig

3. Opis predelave vozila:

Potrjujemo, da je opisana predelava vozila izvedena tehnično pravilno in da tako predelano vozilo ustreza vsem zahtevam pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil.

(pristojna strokovna organizacija) (podpis) (datum)

žig

Opis predelave vozila:

Potrjujemo, da je opisana predelava vozila izvedena tehnično pravilno in da tako predelano vozilo ustreza vsem zahtevam pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil.

(pristojna strokovna organizacija) (podpis) (datum)

žig

5. Opis predelave vozila:

Potrjujemo, da je opisana predelava vozila izvedena tehnično pravilno in da tako predelano vozilo ustreza vsem zahtevam pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil.

(pristojna strokovna organizacija) (podpis) (datum)

žig

6. Opis predelave vozila:

Potrjujemo, da je opisana predelava vozila izvedena tehnično pravilno in da tako predelano vozilo ustreza vsem zahtevam pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil.

(pristojna strokovna organizacija) (podpis) (datum)

žig

Opombe:

POTRDILO O SKLADNOSTI ZA VOZILO HOMOLOGIRANEGA TIPA(1)

[redacted]

Na podlagi 45. člena Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil (Uradni list RS, št. 105/09) potrjujemo, da je vozilo, katerega podatki so navedeni v nadaljevanju, skladno s tipom vozila, kateremu je bil podeljen certifikat o homologaciji vozila

št.: [redacted], ki ga je izdal: DRSC, Slovenija

D – Podatki o vozilu:

D.1 – Znamka: VOLKSWAGEN

D.2 – Tovar. oznaka: [redacted] (tip / varianta / izvedenka)

D.3 – Komerc. oznaka: CADDY 1.6 / TDI

D.4 – Proizvajalec:

D.4.1 – Ime: VOLKSWAGEN AG

D.4.2 – država: NEMČIJA

D.5 – Datum izdaje COC dokumenta oz. prve registracije: 15.12.2015

E – VIN: [redacted] (identifikacijska številka)

E.1 – Identifikacijska koda: - (samo za traktorje)

Naziv izvajalca: Porsche Slovenija d.o.o.

Tone Vrečar (ime in priimek) — Vodja logistike (funkcija / podpis)

(žig) PORSCHE SLOVENIJA 1000 Ljubljana, Dunajska cesta 5 Republika Slovenija

Kraj / datum: Ljubljana, 15.12.2015

K – Homologacijska oznaka vozila: [redacted]

J – Kategorija in vrsta vozila: N1 - TOVORNO VOZILO

X – Oblika nadgradnje: BB - furgon

X.1 – Dodatni opis nadgradnje: -

X.2 – Homologacijska oznaka zaščitne konstrukcije: - (samo za traktorje)

Y – Mere vozila (mm):

Y.1 – dolžina: 4408 Y.2 – širina: 1793 Y.3 – višina: 1823

L – Število osi: 2

M – Medosje: 2682 mm

M.1 – Zadnji previs: mm

F – Mase:

F.1 – Največja tehnično dovoljena masa vozila: 2152 kg

F.2 – Največja dovoljena masa vozila pri registraciji: - kg

F.3 – Največja dovoljena masa skupine vozil pri registraciji: 3650 kg

G – Masa vozila: 1489 kg

N – Razpored. najv. tehnično dovoljene mase na osi: (za vozila nad 3.500 kg) kg

N.1 – Dovoljene osne obremenitve: 1075 / 1230 kg

– Največja tehnično dovoljena masa priklopnega vozila za:

O.1 – Zavirani:

O.1.1 – priklopnik: - kg

O.1.2 – polpriklopnik: - kg

O.1.3 – priklopnik s centralno osjo: 1500 kg

O.2 – Nezavirano priklopno vozilo: 700 kg

O.3 – Navpična obremenitev vlečne naprave / sedla: 80 kg

O.4 – Tlak v napajalnem vodu zavornega sistema: - kPa

P.1 – Motor z notranjim zgorevanjem:

P.1.1 – delovna prostornina: 1598 cm³

P.1.2 – nazivna moč: 75 kW

P.1.3 – vrsta goriva: D

P.1.4 – nazivna vrtilna frekvenca: 4400 min⁻¹

P.1.5 – oznaka motorja: CAY

P.2 – Elektromotor:

P.2.1 – tip: -

P.2.2 – nazivna trajna moč: - kW

P.2.3 – delovna napetost: - V

P.2.4 – gonsko baterije: - (tip / število / napetost)

P.2.5 – oznaka motorja:

Q – Razmerje moč/masa (samo za motorna kolesa): - kW/kg

R – Barva vozila: SOD

S – Sedeži:

S.1 – Število sedežev (vključno z voznikovim): 2

S.2 – Število stojišč: -

T – Najvišja hitrost: 168 km/h

U – Raven hrupa:

U.1 – v mirovanju: 78,0 dB/A

U.2 – pri vrtilni frekvenci motorja: 2375 min⁻¹

U.3 – v vožnji: 75,0 dB/A

V – Emisije izpušnih plinov:

V.1 – CO: 0,2821 g/km ali g/kWh

V.2 – HC: - g/km ali g/kWh

V.3 – NO_x: 0,1066 g/km ali g/kWh

V.4 – HC + NO_x: 0,1518 g/km

V.5 – Delci pri dizel motorjih: 0,0003 g/km ali g/kWh

V.7 – CO_2: 147 g/km

V.8 – Kombinirana poraba goriva: 5,6 l/100 km

V.9 – Podatek o okoljevarstveni kategoriji vozila glede na ES-homologacijo: (podatek o zadnji veljavni verziji direktive 70/220, 88/77, 97/24 oziroma 2000/25 po kateri je bilo vozilo homologirano): [redacted]

– Podatki o emisijah, potrebni za tehnični pregled vozila:

– Motor na kompresijski vžig:

V.6 – Koeficient absorpcijski koeficient pri dizel motorjih: - m^{-1}

V.6.1 – Vrtilna frekvenca prostega teka: - min^{-1}

V.6.2 – Najvišja vrtilna frekvenca motorja: - min^{-1}

V.6.3 – Temperatura olja: - °C (najvišja / najnižja)

– Motor na prisilni vžig:

Vrtilna frekvenca prostega teka:	Vsebina CO (vol %)	Vrednost λ	Temperatura olja (°C)
V.10 – nizka: - (min^{-1})	V.10.1 -	Ne pride v poštev	V.10.2 -
V.11 – visoka: - (min^{-1})	V.11.1 -	V.11.2 -	V.11.3 -

Z.1 – [redacted]

Z.2 – Homologacijska oznaka vlečne naprave: [redacted]

Z.2.1. – D – vrednost: -

To potrdilo o skladnosti je potrebno obvezno priložiti ob registraciji vozila v Republiki Sloveniji. Uporabnik vozila mora imeti to potrdilo vedno pri sebi, kadar uporablja predmetno vozilo. Vse spremembe na vozilu, ki spreminjajo njegove lastnosti, vezane na predpise, veljavne v Republiki Sloveniji, je treba takoj prijaviti pooblaščeni strokovni organizaciji za posamično odobritev vozil.

Opombe:

(1) vpisati samo tiste podatke, ki predpisi v poštev za posamezno kategorijo vozila
(2) možnih več podatkov, vpisati more, ingeka naslednji, hitrosti razred

OBRAZEC ŠT. DRSC-SA-03

1.	Anzahl der Achsen / Räder:	2 / 4
1.1.	Anzahl und Lage der Achsen mit Doppelbereifung:	----------
3.	Anzahl der Antriebsachsen:	1
	Lage der Antriebsachsen:	Achse 1
	Gegenseitige Verbindung der Antriebsachsen:	----------
4.	Radstand [mm]:	2682
4.1.	Achsabstand [mm]:	2682
5.	Länge [mm]:	4408
6.	Breite [mm]:	1793
7.	Höhe [mm]:	1823
8.	Sattelvormaß des Sattelzugfahrzeugs [mm]:	----
9.	Abstand zwischen der Fahrzeugfront und dem Mittelpunkt der Anhängevorrichtung [mm]:	4481
11.	Länge der Ladefläche [mm]:	1890
13.	Masse in fahrbereitem Zustand [kg]:	1489
13.1.	Verteilung dieser Masse auf die Achsen (1./2.) [kg]:	912 /577
13.2.	Tatsächliche Masse des Fahrzeugs [kg]:	1489
16.	Technisch zulässige Höchstmassen	
16.1.	Technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand [kg]:	2152
16.2.	Technisch zulässige maximale Masse je Achse (1./2.)[kg]:	1075 / 1230
16.4.	Technisch zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination [kg]:	3850
18.	Technisch zulässige max. Anhängemasse bei Beförderung eines	
18.1.	Deichselanhängers [kg]:	----
18.2.	Sattelanhängers [kg]:	----
18.3.	Zentralachsanhängers [kg]:	1500
18.4.	ungebremsten Anhängers [kg]:	700
19.	Technisch zulässige Stützlast am Kupplungspunkt [kg]:	80
20.	Hersteller der Antriebsmaschine:	Volkswagen AG
21.	Baumusterbezeichnung gemäß Kennzeichnung am Motor:	[redacted]
22.	Arbeitsverfahren:	Selbstzündung/ 4-Takt
23.	Reiner Elektroantrieb:	nein
23.1.	Hybrid-(Elektro)-Fahrzeug:	nein
24.	Anzahl und Anordnung der Zylinder:	4 in Reihe
25.	Hubraum [cm³]:	1598
26.	Kraftstoff:	Diesel
26.1.	Einstoffmotor/bivalenter Antrieb/ Flexfuelmotor/Zweistoffmotor:	Fzg. mit Eins trieb

27.	Höchstleistung		
27.1.	Höchste Nennleistung [kW bei min^{-1}] (Verbrennungsmotor):	75.00 / 4400	
27.2.	Höchste Stundenleistung [kW] (Elektromotor):	------	
27.3.	Höchste Nennleistung [kW] (Elektromotor):	------	
27.4.	Höchste 30-Minuten-Leistung [kW] (Elektromotor):	------	
28.	Getriebe (Typ):	Handschaltung	
29.	Höchstgeschwindigkeit [km/h]:	168	
30.	Spurweite Achse 1/2 [mm]:	1536 / 1528	
35.	Reifen-/ Radkombination		
	Achse 1:	195/65 R15 91T	/ 6Jx15 ET47
	Achse 2:	195/65 R15 91T	/ 6Jx15 ET47
36.	Anhänger-Bremsanschlüsse:	nicht vorhanden	
37.	Druck in der Versorgungsleitung des Anhänger-Bremssystems [bar]:	-----	
38.	Code des Aufbaus:	BB	
40.	Farbe des Fahrzeugs:	WEISS	
41.	Anzahl und Anordnung der Türen:	2-6/li.1-2;re.1-2;hi.0-2	
42.	Anzahl der Sitzplätze (einschl. Fahrersitz):	2	
44.	Genehmigungsnummer oder -zeichen der Anhängevorrichtung:	[redacted]	
45.1.	Kennwerte (D/V/S/U):	9.4 / ----------	
		80 / ----------	
46.	Geräuschpegel		
	Standgeräusch[dB(A) bei min^{-1}]:	78.00 / 2375	
	Fahrgeräusch [dB(A)]:	75.00	
47.	Abgasnorm [Euro]:	EURO 5 L	
48.	Abgasverhalten:	715/2007*136/2014L	
1.2.	Prüfverfahren: Typ I (Euro 5 oder 6) / WHSC (EURO VI)		
	CO [mg/km] / [mg/kWh]:	282.1	------ ------
	THC [mg/km] / [mg/kWh]:	------	------ ------
	NMHC [mg/km]:	------	------ ------
	NO_x[mg/km] / [mg/kWh]:	106.6	------ ------
	THC + NO_x[mg/km]:	151.8	------ ------
	NH_3[ppm]:	------	------ ------
	Partikelmasse [mg/km] / [mg/kWh]:	0.2600	------ ------
	Partikelzahl [#/km] / [#/kWh]:	4.70	---- ----
	Exponent Partikelzahl:	8	-- --
2.2.	Prüfverfahren: WHTC (EURO VI)		
	CO [mg/kWh]:	------	------ ------
	THC [mg/kWh]:	------	------ ------
	NMHC [mg/kWh]:	------	------ ------
	CH_4[mg/kWh]:	------	------ ------
	NO_x[mg/kWh]:	------	------ ------
	NH_3[ppm]:	------	------ ------
	Partikelmasse [mg/kWh]:	------	------ ------
	Partikelzahl [#/kWh]:	----	---- ----
	Exponent Partikelzahl:	--	-- --
48.1.	Rauch [m^{-1}]:	0.500	

CO_2-Emissionen/Kraftstoff-/Stromverbrauch

1. Alle Antriebsarten außer reinen Elektrofahrzeugen

	CO_2 (g/km)			Kraftstoffverbrauch (l/100km) od. (m³/100km):		
Innerorts:	170	---	---	6.5	---	---
Außerorts:	134	---	---	5.1	---	---
Kombiniert:	147	---	---	5.6	---	---
Gewichtet, kombiniert:	---	---	---	---	---	---

2. Reine Elektrofahrzeuge und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge
   Stromverbrauch (gewichtet, kombiniert) (Wh/km): ---
   Elektrische Reichweite (km): ---

3. Fahrzeug mit Ökoinnovation(en) ausgestattet: nein
3.1. Allgemeiner Code der Ökoinnovation(en): ---
3.2. Gesamteinsparungen von CO_2-Einsparungen durch Ökoinnovationen
   Diesel/Benzin: ---
   Flüssiggas/Erdgas: ---
   Sonstige: ---

0. Typgenehmigt nach den Konstruktionsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter: ---

1. Bei Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung: Bezeichnung gem. Anhang II, Nr.5: ---

2. Anmerkungen:
#NO 30.: A2 max.1534 mm##A1 max.1542 mm#
#NO 35.: 205/50 R17 93H*#6Jx17 ET50;##205/55 R16 94H*#6Jx16 ET50##NO 44.: ##e13 00-1415##NO 45.1.: ##80####9.4##NO 7.: max 1860;##

ZB II Nr. [redacted]
Amtl. Kennzeichen [redacted]

Landratsamt Cham
Dienststelle Roding

08. Jan. 2016

Interne Herstellerdaten

[redacted]

VOLKSWAGEN

EG - Übereinstimmungsbescheinigung

Vollständige Fahrzeuge.

Der Unterzeichner [redacted]
bestätigt hiermit, dass das Fahrzeug

0.1.	Fabrikmarke:	VOLKSWAGEN, VW
0.2.	Typ:	2KN
	Variante:	BBCAYDX0
	Version:	N0J2FM5FM5A4056N1SN2VR07MJG2NLL0S0
0.2.1.	Handelsbezeichnung:	CADDY
0.4.	Fahrzeugklasse:	N1
0.5.	Firmenname und Anschrift des Herstellers:	Volkswagen AG Berliner Ri ng 2 D-38440 Wolfsburg
0.6.	Anbringungsstelle und Anbringungsart der vorgeschriebenen Schilder:	B - Säule , Fahrerseite geklebt
	Anbringungsstelle der Fahrzeug-Identifizierungsnummer:	D - Säule, innen rechts geprägt ww. rechts im Motorraum
0.10.	Fahrzeug-Identifizierungsnummer:	[redacted]

mit dem in der am 2015-07-30 erteilten Genehmigung [redacted]
beschriebenen Typ in jeder Hinsicht übereinstimmt.

Das Fahrzeug kann zur fortwährenden Teilnahme am Straßenverkehr in Mitgliedsstaaten mit Rechtsverkehr und in denen metrische Einheiten für das Geschwindigkeitsmeßgerät verwendet werden, ohne weitere Typengenehmigungen zugelassen werden.

Wolfsburg, den 2015-12-14

[redacted]

[redacted] Typprüfung

[redacted] MS. 42.

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 11. Februar 2016 09:39
An: Ref-LA[redacted]
Betreff: WG: VW-Rückruf-Aktion
Anlagen: ZB II.PDF

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

diesmal nur an das Ref[redacted]. Die Zulassungen mit EA 189 – Motoren reißen nicht ab. Meine Zulassungsbehörden brauchen eine Ansage vom BMVI.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
Sachgebiet IIE5
.zarettstraße 67
80636 München

Telefon: [redacted]
E-Mail: [redacted]
Internet: http://www.innenministerium.bayern.de

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 11. Februar 2016 08:46
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: WG: VW-Rückruf-Aktion

Hallo Herr [redacted]

in der Anlage sende ich Ihnen eine weitere Zulassung eines gleichen VW Touran durch die Stadt Offenbach.
Wieder ist es dasselbe Autohaus; übrigens eine VW und Audi-Vertretung.
e offenbacher Zulassung wurde einem meiner Mitarbeiter „untergejubelt". Warnhinweis ging in OK.Vorfahrt nicht auf; wir haben leider umgeschrieben.
Die andere Umschreibung –übrigens auf denselben Halter- verweigern wir bislang. Kunde wird aber zunehmend unruhig und wir werden ihm die Papiere (ohne Zulassung) aushändigen.
Wie ist denn nun der Stand der Dinge?

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

LANDRATSAMT WÜRZBURG

Landratsamt Würzburg
[redacted] FB 16
Straßenverkehrs-, Zulassungs- und Fahrerlaubnisbehörde
Zeppelinstraße 15
97074 Würzburg
Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]
E-Mail: [redacted]

Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]
E-Mail: [redacted]
www.landkreis-wuerzburg.de

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 1. Februar 2016 11:42
An: [redacted]
Betreff: WG: Rückruf-Aktion

Sehr geehrter Herr [redacted]

am 26.01.2016 wurde uns ein Fahrzeugbrief von VW vorgelegt zur Neuzulassung eines Fahrzeuges.
Das Fahrzeug sollte auf einen Privatkunden namens [redacted] zugelassen werden.
Der Verkauf dieses Fahrzeugs erfolgte durch das **Autohaus** [redacted]

Nach Eingabe der Finanzamtdaten und technischen Angaben ging dann in unserer Zulassungssoftware (OK.Vorfahrt) ein Hinweisfenster auf, dass die Neuzulassung erst nach Rückruf-Aktion durch den Hersteller möglich sei.
Also ein sogenanntes manipuliertes Dieselfahrzeug von VW.
Wir haben dann noch die Ziffer 21 im Coc geprüft, sowie auf der VW-Homepage die FIN überprüft. Bei dem Fahrzeug handelt es sich definitiv um ein manipuliertes.
Somit haben wir die Zulassung abgelehnt. Der Kunde [redacted] hat dann versucht, bei der Stadt Würzburg sein Fahrzeug zuzulassen, auch ohne Erfolg.
Somit gingen die Papiere wohl zurück an das Autohaus [redacted].

Heute, am 01.02.2016 liegen uns nun die Fahrzeugpapiere wieder vor. Diesmal allerdings zur Umschreibung auf den Kunden [redacted].
Denn das Fahrzeug wurde am 29.01.2016 bei der Zulassungsbehörde in Offenbach auf das **Autohaus** [redacted] **zugelassen.**
Es ist nicht ersichtlich, dass techn. Veränderungen am Fahrzeug vorgenommen worden sind.

Nun stellt sich uns die Frage, ob wir das Fahrzeug nun umschreiben müssen, obwohl die techn. Voraussetzungen für eine Zulassung (Umschreibung auf [redacted]) nach wie vor nicht gegeben sind.

Wir sind der Annahme, da bisher noch keine Lösung zur Rückruf-Akton bekannt ist, dass wir dieses Fahrzeug nicht umschreiben dürfen.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

LANDRATSAMT WÜRZBURG

Landratsamt Würzburg
Zulassungsbehörde
Zeppelinstraße 15
97074 Würzburg
Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]
E-Mail: [redacted]
www.landkreis-wuerzburg.de

Europäische Gemeinschaft
Bundesrepublik Deutschland

D

Zulassungsbescheinigung Teil II

(Fahrzeugbrief)

[redacted] за регистрация - Част II / Permiso de circulación, Parte II / Osvědčení o registraci – Část II / Registreringsattest, Del II / Regis[redacted]erimistunnistus, Osa II / [redacted] Πιστοποιητικό Εγγραφής, Μέρος II / Registration certificate, Part II / Certificat d'immatriculation, Partie II / Prometna dozvola II[redacted] Carta di circolazione, Parte II / Registračijas apliecība, II. daļa / Registracijos liudijimas, II dalis / Forgalmi engedély, II. Rész / Certifikat ta' Reġistrazzjoni, It-II Parti / Kentekenbewijs, Deel II / Dowód Rejestracyjny, Część II / Certificado de matrícula, Parte II / Certificat de inmatriculare Partea II / Osvedčenie o evidencii, Časť II / Registrno dovoljenje, Del II / Registeröintitodistus, Osa II / Registreringsbevis, Del II

Diese Bescheinigung nicht im Fahrzeug aufbewahren!

A	Amtliches Kennzeichen	[redacted]			[redacted]			
B	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs	28.12.2015	(1)	Anzahl der Vorhalter 0	[redacted]		(1)	Anzahl der Vorhalter 1
C.3.1 C.6.1	Name oder Firmenname	[redacted]			[redacted]			
C.3.2 C.6.2	Vorname(n)				[redacted]			
C.3.3 C.6.3	Anschrift zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung	[redacted]			ERNST-REUTER-STR. 10 97080 WÜRZBURG			
C.4c	Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen.							
I	Datum	28.12.15			I	Datum	09.02.2016	

Stadt Offenbach
Bürgerbüro
Herrnstr. 61
63065 Offenbach a.M.
i.A. [redacted]

LANDRATSAMT WÜRZBURG
[redacted]

[redacted]
(Nummer der Zulassungsbescheinigung)

(Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Barcode)

D.1	Marke	VOLKSWAGEN, VW						
D.2	Typ	1T						
	Variante	[redacted]						
	Version							
D.3	Handelsbezeichnung(en)	TOURAN						
	Hersteller-Kurzbezeichnung	VOLKSWAGEN - VW						
...1)	Code zu (2)	0603	(2.2)	Code zu D.2 mit Prüfziffer	BLB000182			
E	Fahrzeug-Identifizierungsnummer	[redacted]			(3)	Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnr.	X	
J	Fahrzeugklasse	M1	(4)	Art des Aufbaus	AF			
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus	Fz.z.Pers.bef.b. 8 Spl. Mehrzweckfahrzeug						
R	Farbe des Fahrzeugs	GELB				(11)	Code zu R	1
P.1	Hubraum in cm³	1968	P.2 P.4	Nennleistung in kW Nenndrehzahl bei min⁻¹	81 /2750			
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle	Diesel				(10)	Code zu P.3	0002
K	Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE	[redacted]			(6)	Datum zu K	01.10.2014	
(17)	Merkmal zur Betriebserlaubnis	A						
(25)	Zusätzliche Vermerke der Zulassungsbehörde:	Amtlich geändert 28. Dez. 2015						

(23) Raum für interne Vermerke des Herstellers
[redacted]

(24) Diese Bescheinigung wurde für das obenstehend beschriebene Fahrzeug ausgegeben durch (Zulassungsbehörde bzw. Genehmigungsinhaber):
VOLKSWAGEN AG
15.12.2015
Datum: [redacted]
Unterschrift: [redacted]

[redacted] 28.12.15

Ref-LA[redacted]

Von: Ref-LA[redacted]
Gesendet: Montag, 1. Februar 2016 16:32
An: [redacted]
Betreff: WG: Rückruf-Aktion
Anlagen: Fahrzeugpapiere.tiff

zgK

Gruß
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 1. Februar 2016 16:25
An: [redacted]
Cc: Ref-LA[redacted]; Ref-LA[redacted]
Betreff: WG: Rückruf-Aktion

Sehr geehrter Herr [redacted]

beigefügten Vorgang gebe ich dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Kenntnis.

Nach unseren Ermittlungen ist das Fahrzeug von den Maßnahmen des Kraftfahrt-Bundesamtes betroffen. Das Fahrzeug wurde dennoch zugelassen. Besonders auffällig ist aus unserer Sicht, dass die Volkswagen AG den Fahrzeugbrief (ZB II) erst am 28.12.2015 ausgefertigt hat.

Sollten Ihnen Erkenntnisse vorliegen, dass nun auch der VW Touran mit der betroffenen Motorblocknummer nachgebessert werden kann, bitten wir um Mitteilung.

Mit freundlichen Grüßen
[redacted]

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
Sachgebiet IIE5
[redacted]zarettstraße 67
80636 München

Telefon: [redacted]
E-Mail: [redacted]
Internet: http://www.innenministerium.bayern.de

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 1. Februar 2016 15:59
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: WG: Rückruf-Aktion

Hallo Herr [redacted]

wie Sie sehen, wurde das Fahrzeug, VW Touran, in Offenbach zugelassen, obwohl es nicht zulassungsfähig war.

Jetzt sollen wir so tun, als ob mit dem Fahrzeug techn. alles in Ordnung ist.
Die Rückrufaktion von VW wurde sicherlich noch nicht durchgeführt. Ein Nachweis liegt uns dazu auch nicht vor.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

LANDRATSAMT
WÜRZBURG

Landratsamt Würzburg
Zulassungsbehörde
Zeppelinstraße 15
97074 Würzburg
Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]
E-Mail: [redacted]
www.landkreis-wuerzburg.de

Zulassungsbescheinigung Teil II

(Fahrzeugbrief)

Diese Bescheinigung nicht im Fahrzeug aufbewahren!

A	[redacted]	
B	29.01.2016	(1) 0
C.3.1 / C.6.1	[redacted]	
C.3.2 / C.6.2		
C.3.3 / C.6.3	[redacted]	
C.4c	Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen.	
I	29.01.16	

Stadt Offenbach
Bürgerbüro
[redacted]

[redacted]
(Nummer der Zulassungsbescheinigung)

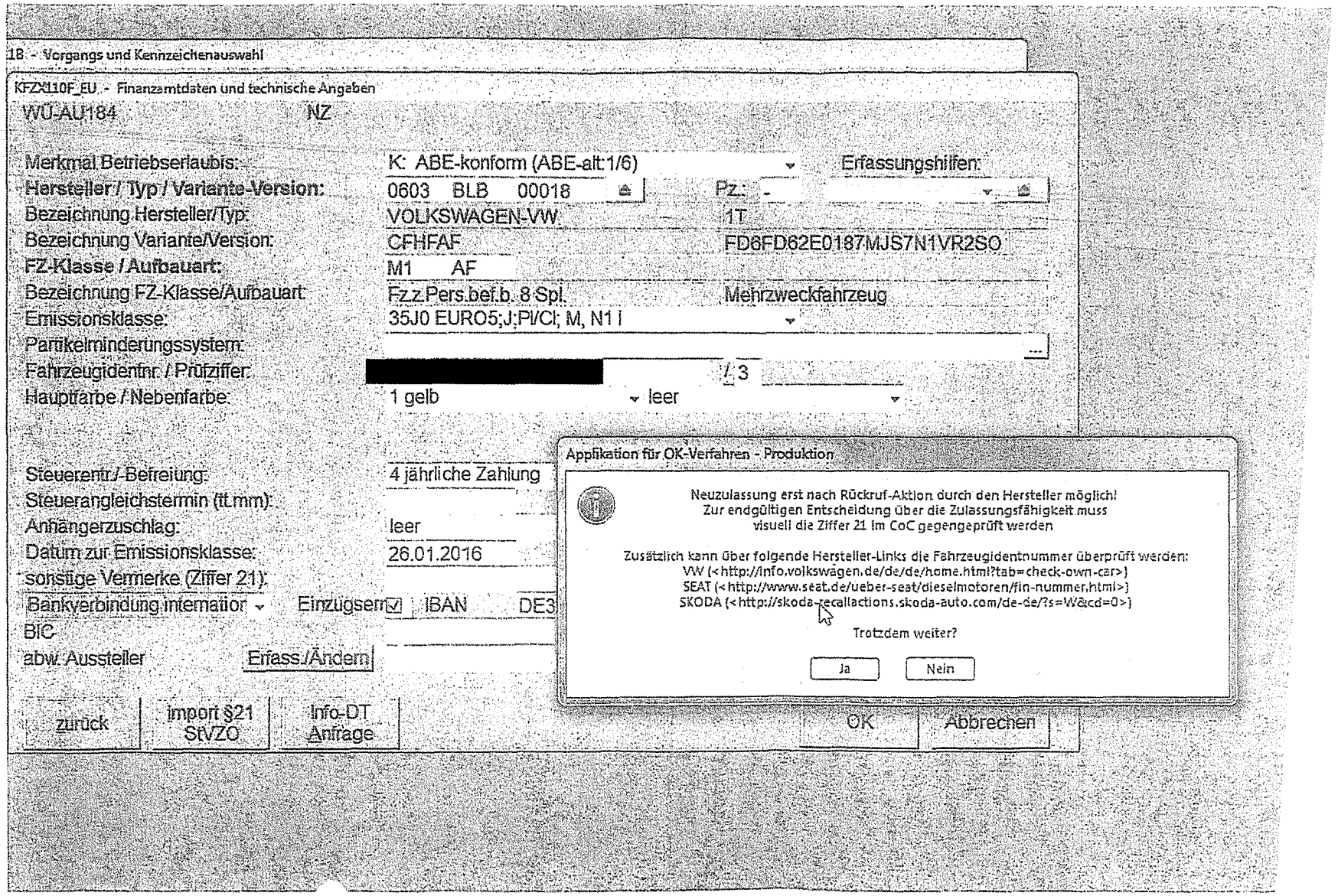
(Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Barcode)

D.1	VOLKSWAGEN, VW	
D.2	1T	
D.3	TOURAN	
(2)	VOLKSWAGEN-VW	
(2.1)	0603	(2.2) BLB000182
E	[redacted]	(3) 3
J	M1	(4) AF
(5)	Fz.z.Pers.bef.b. 8 Spl. Mehrzweckfahrzeug	
R	GELB	(11) 1
P.1	1968	(P.2) 81 /2750
P.3	Diesel	(10) 0002
K	[redacted]	(6) 01.10.2014
(17)		
(25)		

(29) Raum für interne Vermerke des Herstellers
[redacted]

VOLKSWAGEN AG
[redacted] 12.2015
Datum:
Unterschrift:
[redacted]

Amtlich geändert:
29. Jan. 2016


18 - Vorgangs und Kennzeichenauswahl
KFZXL10F_EU - Finanzamtdaten und technische Angaben
WÜ-AU184
NZ
Merkmal Betriebserlaubis:
K: ABE-konform (ABE-alt:1/6)
Erfassungshilfen:
Hersteller / Typ / Variante-Version:
0603 BLB 00018
Pz: -
Bezeichnung Hersteller/Typ:
VOLKSWAGEN-VW
1T
Bezeichnung Variante/Version:
CFHFAF
FD6FD62E0187MJS7N1VR2SO
FZ-Klasse / Aufbauart:
M1 AF
Bezeichnung FZ-Klasse/Aufbauart:
Fz.z.Pers.bef.b. 8 Spl.
Mehrzweckfahrzeug
Emissionsklasse:
35J0 EURO5;J;PI/CI; M, N1 I
Partikelminderungssystem:
Fahrzeugidentnr. / Prüfziffer:
[redacted]
/ 3
Hauptfarbe / Nebenfarbe:
1 gelb
leer
Steuerentr./-Befreiung:
4 jährliche Zahlung
Steuerangleichstermin (tt.mm):
Anhängerzuschlag:
leer
Datum zur Emissionsklasse:
26.01.2016
sonstige Vermerke (Ziffer 21):
Bankverbindung internatior
Einzugsern
IBAN
DE3
BIC
abw. Aussteller
Erfass./Ändern
zurück
Import §21 StVZO
Info-DT Anfrage
OK
Abbrechen
Applikation für OK-Verfahren - Produktion
Neuzulassung erst nach Rückruf-Aktion durch den Hersteller möglich!
Zur endgültigen Entscheidung über die Zulassungsfähigkeit muss
visuell die Ziffer 21 im CoC gegengeprüft werden
Zusätzlich kann über folgende Hersteller-Links die Fahrzeugidentnummer überprüft werden:
VW (<http://info.volkswagen.de/de/de/home.html?tab=check-own-car>)
SEAT (<http://www.seat.de/ueber-seat/dieselmotoren/fin-nummer.html>)
SKODA (<http://skoda-recallactions.skoda-auto.com/de-de/?s=W&cd=0>)
Trotzdem weiter?
Ja
Nein

Volkswagen

Lieber Volkswagen-Kunde,
wir müssen Sie leider informieren, dass der in Ihrem Fahrzeug mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) [redacted] eingebaute Dieselmotor vom Typ EA189 von einer Software betroffen ist, die Stickoxidwerte (NOx) im Prüfstandlauf (NEFZ) optimiert.
Wir versichern Ihnen jedoch, dass Ihr Fahrzeug technisch sicher und fahrbereit ist.
Wir bedauern zutiefst, dass wir Ihr Vertrauen enttäuscht haben und arbeiten mit Hochdruck an einer technischen Lösung. Volkswagen übernimmt selbstverständlich die Kosten für die Umsetzung der technischen Maßnahmen und setzt alles daran, Ihr Vertrauen vollständig wiederzugewinnen.
Volkswagen wird schnellstmöglich auf Sie zukommen, um Sie über die notwendigen Maßnahmen zu informieren.
Sollten Sie keinen Volkswagen-Kontakt haben, nutzen Sie bitte unsere Kontaktfunktion auf dieser Website.
Mit freundlichen Grüßen,

[redacted] Vertrieb und Marketing Deutschland
Volkswagen Pkw

[redacted] Vertrieb Deutschland
Volkswagen Nutzfahrzeuge

[redacted]

[redacted]

Offenbach am Main

01/2017 29.01.2016

[redacted]

[redacted]			
-			
TOURAN			
VOLKSWAGEN-VW			
Fz.z.Pers.bef.b. 8 Spl.			
Mehrzweckfahrzeug			
715/2007*195/2013J			
EURO5;J;PI/CI; M, N1 I			
Diesel			
0002	35J0	1968	

1150	1160	-	
1150	1160	-	
74	2375	70	
1500	750	7	-
195/65 R15 95T			
195/65 R15 95T			
-			
[redacted]		1	
01.10.2014	A	EP082141	
Taxi			

F.1/F.2:+10 U. 7.2/8.2:+40 B.ANHÄNGEBETRIEB*O.1:1800 B
IS 8% STEIG.*TECHN.ZUL.GES-MASSE D.ZUGKOMBINATION:3760
KG*BIS 8% STEIG.:4060*BEI WERKSEITIG MONTIERTER AHK: E
SP M.SPEZ.FAHRDYN.STABI.SYST.F.ANH.BETR.F.TEMP.100 KM/
H GEM.3.AEND.VO.Z.9.AUSN.VO.Z.STVO*STUFE PM 5 AB TAG E
RSTZUL.*WW.AHK LT.EGTG*

Nur zur Außerbetriebsetzung
Abdeckung entfernen
(Dokument nur
unbeschädigt gültig)

R01LH6Y2

Der Oberbürgermeister
Bürgerbüro
Kfz.-Zulassungsbehörde

[redacted]

Y2a PIECO DRUCK + BATEN

Definition der Felder:

Feld	Bezeichnung
B	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs
D.1	Marke
D.2	Typ/Variante/Version
D.3	Handelsbezeichnung(en)
E	Fahrzeugidentifizierungsnummer
F.1	Technisch zulässige Gesamtmasse in kg
F.2	Im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg
G	Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs in kg (Leermasse)
H	Gültigkeitsdauer
I	Datum der Zulassung
J	Fahrzeugklasse
K	Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE
L	Anzahl der Achsen
O.1	Technisch zulässige Anhängelast gebremst in kg
O.2	Technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg
P.1	Hubraum in cm³
P.2/P.4	Nennleistung in kW/Nenndrehzahl bei min⁻¹
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle
Q	Leistungsgewicht in kW/kg (nur bei Krafträdern)
R	Farbe des Fahrzeugs
S.1	Sitzplätze einschließlich Fahrersitz
S.2	Stehplätze
T	Höchstgeschwindigkeit in km/h
U.1	Stehgeräusch in dB (A)
U.2	Leistung in min⁻¹ zu U.1
U.3	Fahrgeräusch in dB (A)
U.7	CO₂ in g/km kombinierter Wert
V.9	Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffmasse
(2)	Hinsteller-Kurzbezeichnung
(2.1)	Code zu (2)
(2.2)	Code zu D.2 mit Prüfziffer
(3)	Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer
(4)	Art des Aufbaus
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus
(6)	[illegible]
(7)	[illegible]
(8)	[illegible]
(9)	[illegible]
(10)	[illegible]
(11)	[illegible]
(12)	[illegible]
(13)	[illegible]
(14)	[illegible]
(15)	[illegible]
(16)	[illegible]
(17)	[illegible]
(18)	[illegible]
(19)	[illegible]
(20)	[illegible]
(21)	[illegible]
(22)	[illegible]

Hinweis zu F.1, (15.1) bis (15.3):
[illegible]

[redacted]

159030935

Vorg S Anz 1 Auftr-Art 1 Versand-Art 2 ZBHF 450
MJ 16 Prio F LieferFrg X10 Bordbuch DEU Info
Model 5AAA52 Caddy Kastenwagen Radstand: 2691 mm Motor: 1,6
Farbe B4B4DM Candy-Weiß/Titanschwarz/Titanschwarz-Titanschwa
FR-NR SR3 WF2 YNL ZK2 ZT4 Z3L Z43 1D1 1G2 1T3
3L1 3RE 4HN 7B2 7X1

Kunde
Fahrer
Verkäufer
Käufer-Grp Käufer-Art FZ-Art
Sonder-Abn Start-Pak AS-Pak
COC-Papier N (J/N) VorFrg
AS-Datum tt.mm.jj AB-Datum tt.mm.jj
=> ADE, MCO, STO

DE
DE
Kauf/Leas/Fin Leas-Ges
Leas-Vertrag
A plus (N/I)
Lieferzusage tt.mm.jj Ausgl
F11=VNI:Fahrzeugdaten

Bitte prüfen, ob Fahrzeug zulassungsfähig i.V.

Mfg [redacted]

U. [redacted] vollst. FIN &

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 11. Februar 2016 16:12
An: [redacted]
Betreff: Caddy EU5 - nicht zulassungsfähige Kunden- oder Lagerwagen

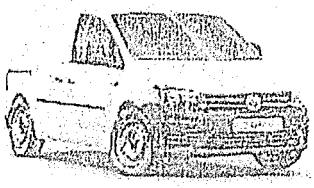
Hallo Zusammen,
für die KW 7 wurde und die weitere Vorgehensweise angekündigt.

Interessanterweise gibt es aber auch Zulassungsstellen, die auch heute noch die Zulassung auf einen Kunden ermöglichen.
Hierzu kann unter Nennung der Fgst.Nr. vorab (bei der zuständigen Zulassungsstelle) nachgefragt werden.

Für Ihr Fahrzeug wurden technische Maßnahmen entwickelt.

Caddy Kastenwagen Radstand: 2681 mm Motor: 1,6 l TDI 75 kW Getriebe: 5-Gang

FIN: [redacted]



Lieber Volkswagen-Kunde,

wir müssen Sie leider informieren, dass der in Ihrem Fahrzeug mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN): [redacted] eingebaute Dieselmotor vom Typ EA189 von einer Software betroffen ist, die Stickoxidwerte (NOx) im Prüfstandlauf (NEFZ) optimiert.

Wir versichern Ihnen jedoch, dass Ihr Fahrzeug technisch sicher und fahrbereit ist.

Sie werden von uns postalisch benachrichtigt, sobald Sie für Ihr Fahrzeug einen Termin zur Nachbesserung bei einem Volkswagen Partner vereinbaren können.

Wir bedauern zutiefst, dass wir Ihr Vertrauen enttäuscht haben und übernehmen selbstverständlich die Kosten für die erforderlichen Maßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen,

[redacted]
[redacted] Vertrieb Deutschland
Volkswagen Nutzfahrzeuge

[redacted]

Von: Ref-LA[redacted]
Gesendet: Dienstag, 16. Februar 2016 16:18
An: [redacted] Reg-Fachreferate-Berlin
Betreff: KBA: Zulassungsproblematik von VW-Euro 5 Fahrzeugen - unrechtmäßige COC Ausstellung

1. Z.g.K.
2. Reg. [redacted] bitte zdA LA 23/7363.1/1-1, danke.

[redacted]

-----Ursprüngliche Nachricht-----
Von: [redacted] [mailto [redacted]]
Gesendet: Dienstag, 16. Februar 2016 16:08
An: Ref-LA[redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: WG: Zulassungsproblematik von VW-Euro 5 Fahrzeugen - unrechtmäßige COC Ausstellung

Sehr geehrter Herr [redacted],

das KBA wurde darüber informiert, dass Volkswagen auch noch nach unserem rechtskräftigen Bescheid zur Entfernung der unzulässigen Abschalteinrichtung in einigen Fällen COC und ZB II für Fahrzeuge ausgestellt hat, die unter diesen Bescheid fielen.

VW wurde umgehend vom KBA aufgefordert, keine neuen COC oder ZB II für Neufahrzeuge auszustellen, in die unzulässige Abschalteinrichtungen verbaut wurden.

Mit den folgenden Ausführungen möchte ich Ihnen kurz die rechtlichen Möglichkeiten in der Sache darstellen (diese wurden mit Herrn [redacted] abgestimmt):

Die Pflichten des Herstellers hinsichtlich der Ausstellung einer Übereinstimmungsbescheinigung sind in der Richtlinie 2007/46/EG, Artikel 18(1) festgelegt:

Der Hersteller in seiner Eigenschaft als Inhaber einer EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge legt jedem vollständigen, unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung bei.

Mit diesem sog. COC wird bescheinigt, dass ein Fahrzeug aus der Baureihe eines nach dieser Richtlinie genehmigten Typs zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entspricht.

Die nationale Umsetzung in der EG-FGV ist wie folgt formuliert:

§ 6 Übereinstimmungsbescheinigung und Kennzeichnung
(1) Für jedes dem genehmigten Typ entsprechende Fahrzeug hat der Inhaber der EG-Typgenehmigung eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG auszustellen und dem Fahrzeug beizufügen.

Weiterhin bestimmt die EG-FGV in § 27:

§ 27 Zulassung und Veräußerung
(1) Neue Fahrzeuge, selbständige technische Einheiten oder Bauteile, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG, nach Anhang IV der Richtlinie 2002/24/EG oder nach Anhang III der Richtlinie 2003/37/EG vorgeschrieben ist, dürfen im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind.

Die Gültigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung könnte für Neufahrzeuge, die über die unzulässige Abschalteinrichtung verfügen, nicht gegeben sein. Somit könnte das Feilbieten, veräußern oder in Verkehr bringen dieser Fahrzeuge ein Verstoß gegen § 27 sein.

Nur ein Verstoß gegen die Pflichten des § 27 ist in der EG-FGV als Ordnungswidrigkeit beschrieben:

§ 37 Ordnungswidrigkeiten
(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 24 Absatz 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 27 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1, 2 oder 4, Absatz 3 Satz 1, Absatz 4, Absatz 5 oder § 28 Absatz 2 Satz 2 ein Fahrzeug, eine selbständige technische Einheit, ein Bauteil, ein Teil oder eine Ausrüstung feilbietet, veräußert oder in den Verkehr bringt.
(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 23 Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig eine Handlung nach Absatz 1 begeht, indem er ein Fahrzeug, eine selbständige technische Einheit, ein Bauteil, ein Teil oder eine Ausrüstung gewerbsmäßig feilbietet.

Somit könnte das veräußern, feilbieten oder in Verkehr bringen eine Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 23 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetz sein.

Für die Verfolgung dieser OWI-Tatbestände ist jedoch nicht das KBA zuständig, sondern gem. § 26 Abs. 2 StVG die Behörde, die von der jeweiligen Landesregierung durch Rechtsverordnung näher bestimmt wird. Welche dies im hier zu beurteilenden Sachverhalt konkret ist, ist hier nicht bekannt. Falls die Tathandlung nach § 37 Abs. 1 EG-FGV zu beurteilen wäre, wäre auch hier die Behörde zuständig, , die von der jeweiligen Landesregierung durch Rechtsverordnung näher bestimmt wird (siehe § 26 Abs. 1 StVG).

Die Ausstellung eine ungültigen COC oder einer ZB II könnte ggf. auch den Tatbestand einer mittelbaren Falschbeurkundung gemäß § 271 StGB erfüllen, da auf Basis dieser Dokumente eine unrechtmäßige Zulassung und die Falschbeurkundung einer ZB II erreicht wird.

In diesem Fall sollten die Zulassungsbehörden als "geschädigte" Stellen Strafanzeige erstatten, da sie im Rahmen der Fahrzeugzulassung quasi durch die Vorlage eines inhaltlich unrichtigen und damit ungültigen CoC zu einer unrechtmäßigen Fahrzeugzulassung verleitet worden sind.

Das KBA selbst hat u. E. somit keine rechtliche Möglichkeit der Sanktionierung von Volkswagen in dieser Sache.

Mit freundlichem Gruß
Im Auftrag

[redacted]

Kraftfahrt-Bundesamt
Abteilung Fahrzeugtechnik

Tel: [redacted]
Fax: [redacted]

www.kba.de

Von: Ref-LA[redacted]
Gesendet: Mittwoch, 3. Februar 2016 08:33
An: [redacted]
Cc: [redacted]; Ref-LA[redacted]; UAL-LA[redacted]; Reg-Fachreferate-Berlin
Betreff: Mitteilungen aus BY über Zulassungen von VW-Fahrzuegen mit unzulässiger Abschalteinrichtung

Hier eine weitere Mitteilung von BY in dieser Angelegenheit mdB, diese ebenfalls zu berücksichtigen.

LA 23/7363.1/1-1

Mit den beiliegenden Mails, die Ihnen unmittelbar zugegangen sind, informiert BY über den Verdacht, dass VW Fahrzeuge erstmals zugelassen hat, für die der Bescheid des KBA über den vorherigen Ausbau der Abschalteinrichtung gilt.

Ich bitte, den Sachverhalt unter Ausschöpfung Ihrer rechtlichen Möglichkeiten zu prüfen. Über das Ergebnis bitte ich mich zu unterrichten. Für eine Rückäußerung bis 17.02.2016 wäre ich dankbar.

Im Auftrag
[redacted]

zdA

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 17. Februar 2016 17:40
An: [redacted]
Betreff: EA 189 Aktion Volkswagen

Sehr geehrter Herr [redacted],

hier mal aus dem gesamt Text die Aussage.
Gibt es diese Regelung ?

(Vertraulich)

Hallo zusammen,
von den Kollegen die mit KBA und Verkehrsministerium sprechen, kam soeben eine Info aus der Besprechung von ute:

„Grundsätzlich sind EU5-Fahrzeuge mit EA 189 nicht zulassungsfähig.
Das Verkehrsministerium hat in einer Besprechung heute deutlich gemacht, dass es keine allgemeinen Ausnahmen geben wird, aber die Möglichkeit offen steht, mit solchen Fahrzeugen durch die lokale Zulassungsstelle eine Ausnahme zu erwirken. Dieser Weg kann beschritten werden. **In Ausnahmefällen für Sonderzwecke, für besondere Institutionen, nach aufwändigen Umbauten usw. ist es aber möglich, bei der zuständigen Zulassungsstelle eine Sondergenehmigung zu beantragen.“**

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Auto Weber GmbH & Co.KG
Industriestr. 29
?29 Ahlen

Tel. : [redacted]
Fax. [redacted]
Mobil. : [redacted]
E-mail: [redacted]

Auto Weber GmbH & Co.KG
Industriestr. 29
59229 Ahlen
Amtsgericht Münster HRA 6516
Steuer-Nr.: 304/5987/4141
USt-Id.Nr.: DE 123 932 758
Tel.: [redacted]
Fax. [redacted]
http: //www.auto-weber.com

Vertretungsberechtigt: Weber GmbH Industriestr. 29 59229 Ahlen Amtsgericht Münster HRB 8426
Geschäftsführer/in: [redacted]

Diese E-Mail, einschließlich sämtlicher mit ihr übertragenen Dateien, enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und löschen Sie diese Mail.

Das unerlaubte Kopieren und die unbefugte Weitergabe dieser Mail sind nicht gestattet.

This email including any attachments is confidential and/or legally protected. If you are not the intended recipient or have received this message in error, please notify the sender and delete the email from your computer system.

Any form of unauthorized copying and publication of this email is not permitted.