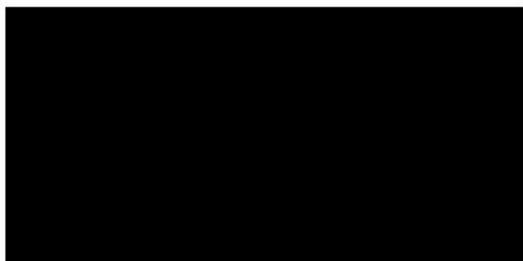


Kraftfahrt-Bundesamt

E-Mail

KBA

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg



Nachträgliche Anordnung einer Nebenbestimmung zur EG-Typgenehmigung Gesamtfahrzeuggenehmigung, Systemgenehmigung; - Volkswagen AG

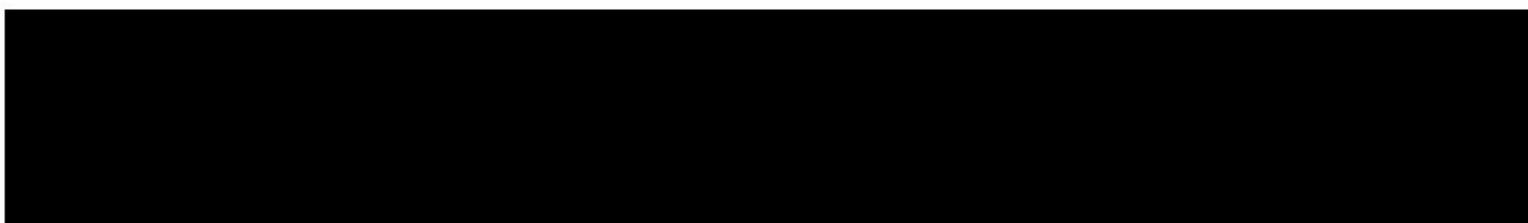
Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß § 25 Absatz 2 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-FGV) werden mit dem Tag der Zustellung dieses Bescheides nachträglich Nebenbestimmungen für die erteilten Typgenehmigungen angeordnet.

Für die in Anlage 1 aufgeführten Systemgenehmigungen werden folgende nachträgliche Nebenbestimmungen angeordnet:

Zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit der mit dieser Typgenehmigung oder einem ihrer Nachtragsstände genehmigten Aggregate des Typs EA 189 EU5 sind die unzulässigen Abschaltvorrichtungen entsprechend Nr. 2.16 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 in Übereinstimmung mit Nr. 5.1.2.1 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 und Artikel 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 in Übereinstimmung mit Artikel 5 Abs. 2 S. 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit insbesondere der Emissionen des genehmigten Systems nach der Entfernung dieser zu ergreifen; dies ist durch Beibringen geeigneter Nachweise zu belegen.

Der dem KBA am 07.10.2015 vorgelegte Zeit- und Maßnahmenplan (Anlage 2 – Zeit und Maßnahmenplan) ist einzuhalten. Konkrete Lösungen sind vor Applikation im Feld einschließlich der Wirksamkeit und technischen Machbarkeit, des zeitlichen Ablaufs sowie der Vorlage weiterer Unterlagen im Hinblick auf durchzuführende Rückrufaktionen vom KBA zu genehmigen. In Abhängigkeit vom weiteren Fortgang und den technischen Gegebenheiten wird das KBA im weiteren Verfahren endgültige Termine für den Ablauf der Rückrufaktion festlegen. Etwaig notwendig werdende Abweichungen vom Plan sind mit dem KBA rechtzeitig abzustimmen. Über den Erfolg der Rückrufaktionen ist dem KBA regelmäßig zu berichten.



Im Falle der Nichtbefolgung dieser Anordnungen ist das Kraftfahrt-Bundesamt gem. § 25 Abs. 3 EG-FGV dazu berechtigt, die Typgenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen.

Für Fahrzeuge mit 1968-ccm-Aggregat dieser Genehmigungen wird weiterhin folgende nachträgliche Nebenbestimmung angeordnet:

Bis zum 21.10.2015 ist eine generelle Lösung für die Mängelbehebung anhand eines Fahrzeugs mit Testsoftware verbindlich aufzuzeigen.

Für Fahrzeuge dieser Genehmigungen mit 1598-ccm-Aggregat wird weiterhin folgende nachträgliche Nebenbestimmung angeordnet:

Bis zum 15.11.2015 ist eine generelle Lösung für die Mängelbehebung verbindlich aufzuzeigen.

Für Fahrzeuge dieser Genehmigungen mit 1199-ccm-Aggregat wird weiterhin folgende nachträgliche Nebenbestimmung angeordnet:

Bis zum 30.11.2015 ist eine generelle Lösung für die Mängelbehebung verbindlich aufzuzeigen.

Für die in Anlage 1 aufgeführten Gesamtfahrzeuggenehmigungen werden folgende nachträgliche Nebenbestimmungen angeordnet:

Zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit von mit dieser Typgenehmigung oder einem ihrer Nachtragsstände genehmigten, auch bereits im Verkehr befindlichen, Fahrzeugen die mit Aggregaten der Systemgenehmigungen für Emissionen (Aggregat des Typs EA 189 EU 5) ausgerüstet sind, sind die unzulässigen Abschalteinrichtungen entsprechend Artikel 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 in Übereinstimmung mit Artikel 5 Abs. 2 S. 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 zu entfernen. Dazu sind geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge durch die Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit der dieser Genehmigung zu Grunde liegenden Systemgenehmigung für Emissionen nach VO (EG) Nr. 715/2007 sowie dadurch möglicherweise weiterer betroffener, der Gesamtfahrzeuggenehmigung zu Grunde liegender Systemgenehmigungen zu ergreifen; dies ist durch Beibringen geeigneter Nachweise zu belegen.

Der dem KBA am 07.10.2015 vorgelegte Zeit- und Maßnahmenplan (Anlage 2 – Zeit und Maßnahmenplan) ist einzuhalten. Konkrete Lösungen sind vor Applikation im Feld einschließlich der Wirksamkeit und technischen Machbarkeit, des zeitlichen Ablaufs sowie der Vorlage weiterer Unterlagen im Hinblick auf durchzuführende Rückrufaktionen vom KBA zu genehmigen. In Abhängigkeit vom weiteren Fortgang und den technischen Gegebenheiten wird das KBA im weiteren Verfahren endgültige Termine für den Ablauf der Rückrufaktion festlegen. Etwaig notwendig werdende Abweichungen vom Plan sind mit dem KBA rechtzeitig abzustimmen. Über den Erfolg der Rückrufaktionen ist dem KBA regelmäßig zu berichten.

Im Falle der Nichtbefolgung dieser Anordnungen ist das Kraftfahrt-Bundesamt gem. § 25 Abs. 3 EG-FGV dazu berechtigt, die Typgenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen.

Sachverhalt:

Ihnen wurden auf Antrag die in Anlage 1 aufgeführten Gesamtfahrzeug- und Systemgenehmigungen erteilt.

Am 18.09.2015 gab die US-amerikanische Behörde United States Environmental Protection Agency (EPA) bekannt, dass in einigen in den USA getesteten Fahrzeugen der Marke VW eine nach amerikanischem Recht unzulässige Abschaltvorrichtung verwendet worden sei.

Mit Datum vom 24.09.2015 fand zu diesem Thema ein Gespräch zwischen Vertretern Ihres Hauses und Vertretern des KBA statt. In diesem Rahmen teilten Sie u.a. mit, dass Sie davon ausgehen, dass es bei dem den o.g. Emissions-Systemgenehmigungen zugrundeliegenden Messverfahren Manipulationen an den entsprechenden Fahrzeugen durch die Volkswagen AG gegeben habe. Ihnen wurde in der Folge mitgeteilt, dass der verwaltungsrechtliche Status der Ihnen erteilten Typgenehmigungen überprüft werde.

Darauf hin wurde Ihnen mit Datum vom 25.09.2015 vom KBA ein Anhörungsschreiben gem. § 28 VwVfG übersandt. Darin wurden Sie gebeten mitzuteilen, ob in der Motorvariante EA 189 EU5 unzulässige Abschaltvorrichtungen gem. Artikel 5 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 3 Ziff. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verbaut und eingesetzt worden sind.

Darüber hinaus wurden Sie gebeten, verbindlich zu erklären, ob sich Ihr Unternehmen in der Lage sieht, die von Ihnen eingeräumten technischen Manipulationen an den o. a. Motoren im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu beheben. Dazu wurde die Vorlage eines verbindlichen Maßnahmen- und Zeitplans, aus dem ersichtlich wird, bis wann diese technische Lösung in die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge implementiert werden kann, erwartet.

Zu weiteren Einzelheiten wird auf das Schreiben des KBA vom 25.09.2015 verwiesen.

Mit Schreiben vom 07.10.2015 wurde durch Ihr Unternehmen erklärt, dass in der Motorenvariante EA 189 EU5 keine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Artikel 5 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 3 Ziff. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verbaut und eingesetzt worden ist.

Weiter erklärten Sie, dass die Fahrzeugtypen der jeweiligen Marken der Volkswagen AG mit dem Aggregat EA 189 EU5 den zugrundeliegenden Typgenehmigungen nach der VO (EG) Nr. 715/2007 entsprechen würden.

Darüber hinaus erklärten Sie, die Abstimmung der von Ihnen in Ihrem Schreiben vom 07.10.2015 beschriebenen „Umschaltlogik“ in dem Aggregat EA 189 EU5 im Rahmen einer freiwilligen Rückrufaktion durchführen zu wollen. Hierzu haben Sie einen Zeitplan vorgelegt.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird insbesondere auf Ihr Schreiben vom 07.10.2015 nebst Anlagen Bezug genommen.

Begründung

Für das Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen in der Europäischen Union benötigen Hersteller gem. der Art. 1, 2 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.09.2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (RL 2007/46/EG), in deutsches Recht durch die EG-FGV vom 03.02.2011 umgesetzt wurde, eine EG-Typgenehmigung, für deren Erteilung das Kraftfahrt-Bundesamt gemäß § 2 Abs. 1 EG-FGV zuständig ist.

Nach § 4 Abs. 4 EG-FGV ist eine Genehmigungserteilung nur zulässig, wenn neben weiteren Voraussetzungen auch die Erfüllung der spezifischen Bestimmungen des Art. 9 der RL 2007/46/EG, hier die gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. a i. V. m. Anhang IV Teil I Nr. 2 a der Richtlinie 2007/46/EG zu beachtende Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge vom 20.6.2007 (VO (EG) Nr. 715/2007), sichergestellt ist.

Dies beinhaltet u.a. die durch die Verordnung der Kommission zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformation für Fahrzeuge, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2015/45 vom 14.01.2015 (VO (EG) Nr. 692/2008) erfolgte Festlegung der Anforderungen für die Auspuffemissionen sowie von Prüfzyklen gemäß Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 715/2007, wonach die besonderen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung nach dem in Art. 15 Abs. 3 VO (EG) Nr. 715/2007 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle festgelegt werden.

Gemäß Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 692/2008, wonach der Hersteller zum Erhalt einer EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen nachzuweisen hat, dass die Fahrzeuge den in den Anhängen III-VIII, X-XII, XIV, XVI und XX dieser Verordnung genannten Prüfverfahren entsprechen, gelten für die Prüfung der durchschnittlichen Abgasemissionen bei Umgebungsbedingungen die allgemeinen Vorschriften aus Abs. 5.3.1 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 gemäß Nr. 2.1 Anhang III VO (EG) Nr. 692/2008. Dass die technischen Vorschriften für die Prüfung der durchschnittlichen Abgasemissionen denen von Anhang 4 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 entsprechen, ergibt sich aus Nr. 3.1 Anhang III VO (EG) Nr. 692/2008. Die maßgeblichen Emissionsgrenzwerte bei Euro-5-Fahrzeugen werden gemäß Nr. 2.5 Anhang III VO (EG) Nr. 692/2008 in Anhang I Tabelle 1 VO (EG) Nr. 715/2007 geregelt.

I. Systemgenehmigungen für Emissionen nach UN/ECE-Regelung Nr. 83

Gemäß Artikel 6 Abs. 1 VO (EG) Nr. 692/2008 erteilt die Genehmigungsbehörde eine EG-Typgenehmigung, wenn die einschlägigen Vorschriften erfüllt sind. Gemäß Artikel 6 Abs. 1 S. 4 lit. a VO (EG) Nr. 692/2008 ist eine dafür zu erfüllende Bedingung, dass das Fahrzeug gemäß der UN/ECE-Regelung Nr. 83 Änderungsserie 06 genehmigt wurde.

Ist ein Fahrzeug gemäß der UN/ECE-Regelung Nr. 83 Änderungsserie 06 genehmigt, ist laut Nr. 5.1.2.1 dieser Regelung die Verwendung einer Abschaltvorrichtung verboten.

I.1 Abschaltvorrichtung

Eine solche „Abschaltvorrichtung“ ist nach Nr. 2.16 dieser Regelung jedes Konstruktionselement, mit dem die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, das Übersetzungsverhältnis, der Krümmerunterdruck oder eine andere Größe erfasst wird, um die Funktion jedes Teils der Abgasreinigungsanlage, das die Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage unter Bedingungen verringert, mit denen beim normalen Betrieb und bei der normalen Nutzung des Fahrzeugs vernünftigerweise gerechnet werden kann, zu aktivieren, zu modulieren, zu verzögern oder zu deaktivieren.

I.1.1 Ermittlung von Parametern

Die Regelung stellt auf jedes Konstruktionselement ab, mit dem die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, das Übersetzungsverhältnis, der Krümmerunterdruck oder eine andere Größe erfasst wird.

[REDACTED]

[REDACTED]

Auf eine exakte Feststellung der konkret erfassten Daten kommt es nicht an, da die Regelung mit der Formulierung „oder eine andere Größe“ neben den aufgeführten Beispielen gerade das Erfassen jeder beliebigen Größe einschließt.

1.1.2 die Funktion jedes Teils der Abgasreinigungsanlage [...] zu aktivieren, zu modulieren, zu verzögern oder zu deaktivieren

Von der Regelung erfasst wird jede Aktivierung, Modulierung, Verzögerung oder Deaktivierung der Funktion von Teilen der Abgasreinigungsanlage.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Weiterhin muss die AGR Teil der Abgasreinigungsanlage sein. Gem. Nr. 2.12 UN/ECE-Regelung Nr. 83 sind Abgasreinigungsanlagen die Teile eines Fahrzeugs zur Regelung und/oder Begrenzung der Abgasemissionen (und hier nicht relevanten Verdunstungsemissionen).

Nr. 2.6 der Regelung definiert Abgasemissionen bei Selbstzündungsmotoren als die Emissionen gas- und partikelförmiger Schadstoffe sowie die Partikelzahl. Emission ist die Freisetzung von Stoffen, Erschütterungen, Wärme oder Lärm in die Luft, das Wasser oder den Boden (vgl. u. A. Art. 3 Nr. 4 der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung)). Als „gasförmige Schadstoffe“ werden in Nr. 2.4 der Regelung unter anderem die Abgasemissionen von Stickoxiden, ausgedrückt als Stickstoffdioxid-(NO₂-) Äquivalent, also dem bereits erwähnten NO_x, definiert. Partikelförmige Schadstoffe sind gemäß Nr. 2.5 der Regelung als Abgasbestandteile, die bei einer Temperatur von maximal 325 K (528C) aus dem verdünnten Abgas auf den Filtern nach Anhang 4a abgeschieden werden. Partikelzahl ist in Nr. 2.5.1 der Regelung definiert als die Gesamtzahl der Partikel mit einem Durchmesser von mehr als 23 nm, die im verdünnten Abgas nach dessen Konditionierung zur Entfernung flüchtiger Bestandteile enthalten sind.

[REDACTED]

[REDACTED]

Die AGR ist dann als Teil der Abgasreinigungsanlage zu verstehen, wenn sie geeignet ist, die Abgasemissionen zu regeln.

Unter den Begriffen „Regelung“ und „Regeln“ ist das nach bestimmten Regeln oder Gesichtspunkten erfolgende „Gestalten, Abwickeln; Ordnen in bestimmte Bahnen lenken; in eine bestimmte Ordnung bringen; nach bestimmten Regeln in einer bestimmten Ordnung vor sich gehen; geordnet ablaufen zu verstehen. Im vorliegenden Fall wird nach einem bestimmten Gesichtspunkt, dem Verlauf der Fahrkurve nach Starten des Motors, ein bestimmter AGR-Modus verwendet. Der AGR-Modus wiederum steht wie vorstehend beschrieben in direktem Zusammenhang mit den ausgestoßenen Abgasemissionen. Darunter ist nach dem genannten allgemeinen Sprachgebrauch ein „Regeln“ zu verstehen.

[REDACTED]

Die Vorschrift umfasst aber jede, also auch eine einmalige Regelung der Abgasemissionen. Auf die Anzahl der Regelungsvorgänge kommt es also nicht an.

Die AGR ist demnach als Teil der Abgasreinigungsanlage zu verstehen.

Folglich findet eine Modullierung der Funktion von Teilen der Abgasreinigungsanlage statt.

I.1.3 die Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage unter Bedingungen verringert, mit denen beim normalen Betrieb und bei der normalen Nutzung des Fahrzeugs vernünftigerweise gerechnet werden kann

Die Modulierung der Funktion von Teilen der Abgasreinigungsanlage muss nach der Vorschrift weiterhin die Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage unter Bedingungen, mit denen beim normalen Betrieb und bei der normalen Nutzung des Fahrzeugs vernünftigerweise gerechnet werden kann, verringern.

[REDACTED]

[REDACTED]

Auch wenn der Begriff „Wirksamkeit“ weder durch Gesetzgebungsakte noch Erläuterungen der Europäischen Kommission näher konkretisiert ist, kann im vorliegenden Sachzusammenhang für eine Verringerung der Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage darauf abgestellt werden, dass die Abgasemissionen sich nicht erhöhen dürfen.

[REDACTED]

Diese Verringerung der Wirksamkeit muss jedoch unter Bedingungen erfolgen, mit denen beim normalen Betrieb und bei der normalen Nutzung des Fahrzeugs vernünftigerweise gerechnet werden kann.

Hierzu werden zunächst nachfolgend die Ausführungen der als Anlage zur Stellungnahme vom 07.10.2015 beigefügten Stellungnahme der Kanzlei [REDACTED] vom 06.10.2015 zur Funktionsweise des AGR zitiert.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Hierzu wird auch von der Volkswagen AG in der Stellungnahme vom 07.10.2015 weiter ausgeführt.

[REDACTED]

[REDACTED]

Folglich findet die Verringerung der Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage unter Bedingungen statt, mit denen beim normalen Betrieb und bei der normalen Nutzung des Fahrzeugs vernünftigerweise gerechnet werden kann.

Ergebnis zu I.1:

Ein Konstruktionselement kann gem. Nr. 2.16 S. 2 UN/ECE-Regelung Nr. 83 nicht als Abschalt einrichtung angesehen werden, wenn nach Nr. 2.16.1 UN/ECE-Regelung Nr. 83 die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, oder nach Nr. 2.16.2 UN/ECE-Regelung Nr. 83 wenn die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist, oder nach Nr. 2.16.3 UN/ECE-Regelung Nr. 83 die Bedingungen im Wesentlichen in den Verfahren für die Prüfungen Typ I oder Typ VI aufgeführt sind. Das Vorliegen eines solchen Ausnahmetatbestands wurde nicht vorgetragen und ist diesseitig nicht zu erkennen.

Es liegt demnach eine unzulässige „Abschalt einrichtung“ nach Nr. 2.16 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 Änderungsserie 06 vor.

Ergebnis zu I:

Laut Nr. 5.1.2.1 derselben Regelung ist die Verwendung einer Abschalt einrichtung verboten. Folglich entsprechen Fahrzeuge in denen das von der Volkswagen AG beschriebene, vorstehend betrachtete Konstruktionselement verbaut ist nicht den Anforderungen der UN/ECE-Regelung Nr. 83 Änderungsserie 06. Demnach sind diese Fahrzeuge als nicht vorschriftsmäßig anzusehen.

II. Systemgenehmigungen für Emissionen VO (EG) Nr. 715/2007

Ist ein Fahrzeug gemäß der VO (EG) Nr. 715/2007 genehmigt, ist laut Artikel 5 Abs. 2 dieser Verordnung die Verwendung von Abschalt einrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig.

II.1 Abschalt einrichtung

Eine solche „Abschalt einrichtung“ ist nach Artikel 3 Nr. 10 dieser Verordnung ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

II.1.1 Ermittlung von Parametern

Die Regelung stellt auf jedes Konstruktionselement ab, mit dem die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), der eingelegte Getriebegang, der Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter erfasst werden.

Mit Stellungnahme der Volkswagen AG vom 07.10.2015 wird erklärt, 




[REDACTED]

Auf eine exakte Feststellung der konkret erfassten Daten kommt es nach diesseitiger Auffassung nicht an, da die Regelung mit der Formulierung „oder sonstige Parameter“ neben den aufgeführten Beispielen gerade das Erfassen jedes beliebigen Parameters einschließt.

II.1.2 die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems [...] zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren

Von der Norm erfasst wird jede Aktivierung, Veränderung, Verzögerung oder Deaktivierung der Funktion von Teilen des Emissionskontrollsystems.

[REDACTED]

[REDACTED]

Welterhin muss die AGR Teil des Emissionskontrollsystems sein, mithin also eine „Emissionsmindernde Einrichtung“ sein, welche gem. Art. 3 Nr. 11 der Verordnung die Teile eines Fahrzeugs sind, die die Auspuff- und Verdunstungsemissionen eines Fahrzeugs regeln und/oder begrenzen.

Art. 3 Nr. 6 der Verordnung definiert Abgasemissionen als die Emissionen gasförmiger und partikelförmiger Schadstoffe. Emission ist die Freisetzung von Stoffen, Erschütterungen, Wärme oder Lärm in die Luft, das Wasser oder den Boden (vgl. u. A. Art. 3 Nr. 4 der RL 2010/75/EU). Als „gasförmige Schadstoffe“ werden in Art. 3 Nr. 4 der Verordnung der Regelung unter anderem die Abgasemissionen von Stickstoffoxiden, ausgedrückt als Stickstoffdioxid (NO₂)-Äquivalent, also dem bereits erwähnten NO_x, definiert, partikelförmige Schadstoffe in Art. 3 Nr. 5 der Verordnung als Abgasbestandteile, die bei einer Temperatur von höchstens 325 K (528C) mit den in dem Verfahren zur Ermittlung der durchschnittlichen Auspuffemissionen beschriebenen Filtern aus dem verdünnten Abgas abgeschieden werden.

[REDACTED]

[REDACTED]

Die AGR ist dann als emissionsmindernde Einrichtung, und somit als Teil des Emissionskontrollsystems zu verstehen, wenn sie geeignet ist, die Abgasemissionen zu regeln.

[REDACTED]

[REDACTED]

Die AGR ist demnach als emissionsmindernde Einrichtung, mithin als Teil des Emissionskontrollsystems zu verstehen.

Auch formal wird die AGR im Beschreibungsbogen Nr. 3.2.12 des Anh. I Anl. 3 zur VO (EG) Nr. 692/2008 unter die Maßnahmen gegen Luftverunreinigung gefasst und wurde von der Volkswagen AG im Antrag entsprechend beschrieben.

Folglich liegt eine Veränderung der Funktion von Teilen des Emissionskontrollsystems vor.

II.1.3 wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird

Die Veränderung der Funktion von Teilen des Emissionskontrollsystems muss weiterhin die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, mit denen beim normalen Betrieb und bei der normalen Nutzung des Fahrzeugs vernünftigerweise gerechnet werden kann, verringern.

[REDACTED]

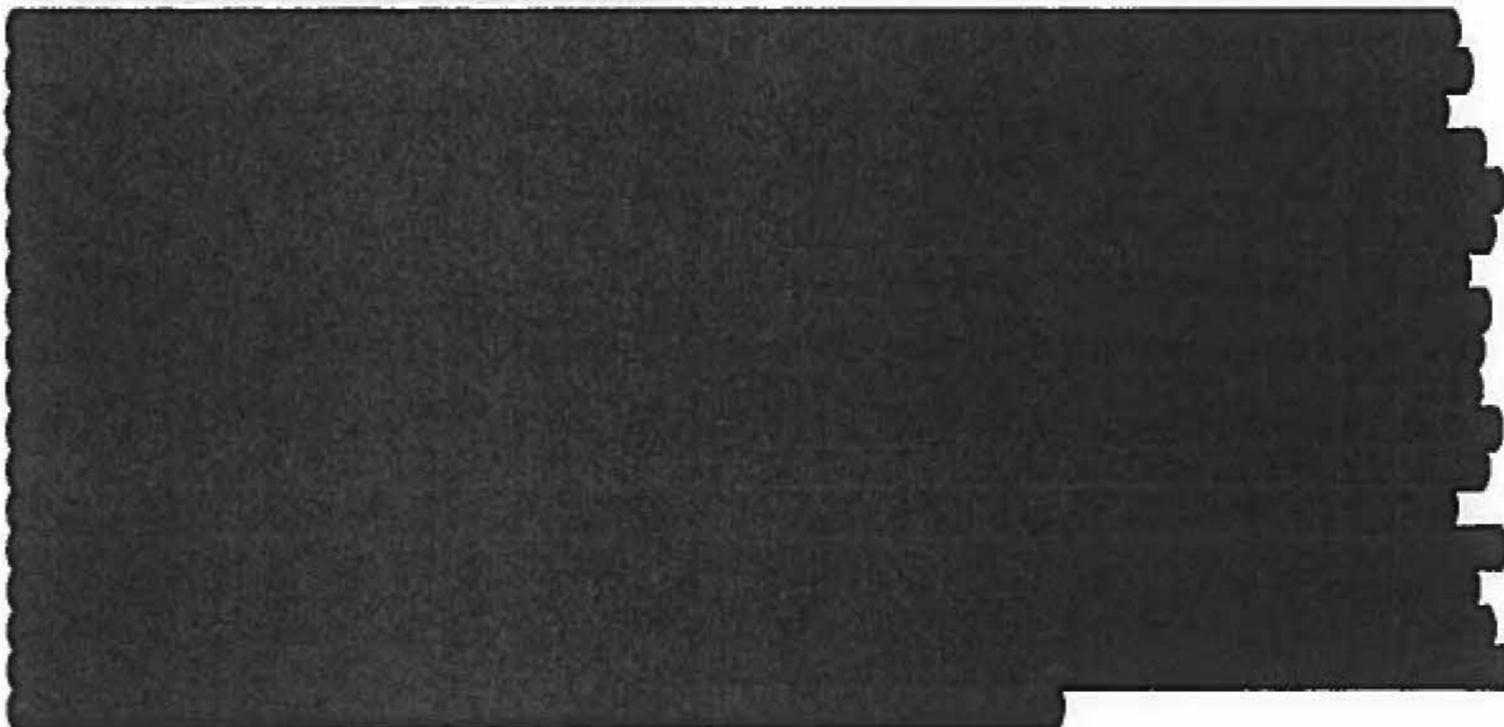
[REDACTED]

Auch wenn der Begriff „Wirksamkeit“ weder durch Gesetzgebungsakte noch Erläuterungen der Kommission näher konkretisiert ist, 

Diese Verringerung der Wirksamkeit muss jedoch unter Bedingungen erfolgen, mit denen beim normalen Betrieb und bei der normalen Nutzung des Fahrzeugs vernünftigerweise gerechnet werden kann.

Hierzu wird zunächst auf die bereits unter I.1.3 zitierten Ausführungen der als Anlage zur Stellungnahme vom 07.10.2015 beigefügten Stellungnahme der Kanzlei  vom 06.10.2015 zur Funktionsweise des AGR verwiesen.





Folglich findet die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen statt, mit denen beim normalen Betrieb und bei der normalen Nutzung des Fahrzeugs vernünftigerweise gerechnet werden kann.

Ergebnis zu II.1:

Ein solches Konstruktionselement kann nicht als unzulässige Abschaltvorrichtung angesehen werden, wenn nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung 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. Das Vorliegen eines solchen Ausnahmetatbestands wurde nicht vorgetragen und ist diesseitig nicht zu erkennen.

Es liegt eine solche unzulässige „Abschaltvorrichtung“ nach Artikel 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 vor.

Ergebnis zu II:

Laut Artikel 5 Abs. 2 derselben Regelung ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern (vgl. II.1.3), unzulässig. Folglich entsprechen Fahrzeuge in denen das von der Volkswagen AG beschriebene, vorstehend betrachtete Konstruktionselement verbaut ist nicht den Anforderungen zur Genehmigungserteilung nach VO (EG) Nr. 715/2007. Demnach sind diese Fahrzeuge als nicht vorschriftsmäßig anzusehen.

III. Gesamtfahrzeuggenehmigungen nach RL 2007/46/EG

Gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. a i. V. m. Anhang IV Teil I Nr. 2A der Richtlinie 2007/46/EG darf eine EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1, M2, N1 und N2 nur erteilt werden, wenn das Fahrzeug die VO (EG) Nr. 715/2007 erfüllt. Wie mit Ergebnis zu II festgestellt, sind Fahrzeuge, [REDACTED] als nicht vorschriftsmäßig bezüglich der VO (EG) 715/2007 anzusehen. In der Folge sind diese Fahrzeuge ebenfalls als nicht vorschriftsmäßig in Bezug auf erteilte Genehmigungen nach der RL 2007/46/EG zu bewerten und die erteilten EG-Typgenehmigungen als rechtswidrig anzusehen.

IV. Maßnahmen nach § 25 EG-FGV

Gemäß § 25 Abs. 2 EG-FGV kann das Kraftfahrt-Bundesamt zur Beseitigung aufgetretener Mängel und zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit auch bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge, selbstständiger technischer Einheiten oder Bauteile nachträglich Nebenbestimmungen anordnen.

Die mit diesem Bescheid nachträglich angeordneten Nebenbestimmungen dienen der Beseitigung des vorschriftswidrigen Zustands durch Entfernen der Abschaltvorrichtung/en und dem Ergreifen von Maßnahmen seitens des Herstellers zur Gewährleistung der Einhaltung für die erteilten Genehmigungen geltenden Emissionsgrenzwerte für auf Grundlage dieser Genehmigungen produzierte sowie in Verkehr gebrachte bzw. bereits befindliche Fahrzeuge.

Die Anordnung muss verhältnismäßig sein, d. h. sie muss geeignet, erforderlich und angemessen sein.

Die gewählte Vorgehensweise ist geeignet, das Ziel, die Vorschriftsmäßigkeit von, auch bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen wiederherzustellen, zu erreichen.

Die Erforderlichkeit ergibt sich aus Art. 4 Abs. 3 S. 2 des Vertrages über die Europäische Union, wonach die Mitgliedstaaten alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art zur Erfüllung der Verpflichtungen, die sich aus den Verträgen oder den Handlungen der Organe der Union ergeben, ergreifen. Nach § 4 Abs. 4 EG-FGV ist eine Genehmigungserteilung nur zulässig,

wenn neben weiteren Voraussetzungen auch die Erfüllung der spezifischen Bestimmungen der Art. 9 der RL 2007/46/EG, hier die gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. a i. V. m. Anhang IV Teil I Nr. 2A der Richtlinie 2007/46/EG zu beachtende VO (EG) Nr. 715/2007), sichergestellt ist. Weiterhin darf gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. a i. V. m. Anhang IV Teil I Nr. 2A der Richtlinie 2007/46/EG eine EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1, M2, N1 und N2 nur erteilt werden, wenn das Fahrzeug die VO (EG) Nr. 715/2007 erfüllt. Der Erlass der RL 2007/46/EG und der VO (EG) Nr. 715/2007 sind Handlungen der Organe der Union, des Europäischen Parlaments und des Rates und basieren auf dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, deren Einhaltung zu gewährleisten ist. Es ist somit erforderlich, die Vorschriftenmäßigkeit der Fahrzeuge wiederherzustellen.

Ein milderer Mittel zur Wiederherstellung der Vorschriftenmäßigkeit von, auch bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge, ist nicht erkennbar; die Anordnung somit angemessen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Kraftfahrt-Bundesamt, Fördestr. 16, 24944 Flensburg, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Dieser Bescheid ergeht kostenfrei.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen: 2