



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 24. Mai 2016
(OR. en)

9075/1/16
REV 1

TRANS 177
COMPET 245
ENV 289
CLIMA 49

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Ausschuss des Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat

Betr.: **(Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 7. Juni 2016**
NOx-Emissionen von Dieselfahrzeugen
- Orientierungsaussprache

Im Anschluss an die Prüfung des Dokuments 9075/16 durch die Gruppe "Landverkehr" am 23. Mai 2016 erhalten die Delegationen in der Anlage eine überarbeitete Fassung des Diskussionspapiers im Hinblick auf die Orientierungsaussprache über NOx-Emissionen von Dieselfahrzeugen, die im Rahmen des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 7. Juni 2016 stattfinden wird.

Diskussionspapier

über NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen

Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie)

7. Juni 2016

Um die Luftqualität zu verbessern, müssen die Luftschadstoffemissionen der Straßenfahrzeuge unbedingt gesenkt werden. Dabei haben wir im Laufe der Jahre erhebliche Fortschritte erzielt. Leider ist jedoch die Reduzierung der NO_x-Emissionen insgesamt sehr viel geringer ausgefallen als geplant.

Im September 2015 hat sich herausgestellt, dass die Volkswagen AG bei verschiedenen Fahrzeugmodellen unerlaubterweise Abschaltvorrichtungen eingesetzt hat. Daraufhin haben mehrere Mitgliedstaaten begonnen, die Typgenehmigungsverfahren zu untersuchen. Bislang sind bei keiner dieser Untersuchungen Belege dafür gefunden worden, dass andere Automobilhersteller "Abschaltvorrichtungen" eingesetzt haben.

Allerdings hat sich herausgestellt, dass der NO_x-Emissionswert, der im Rahmen des förmlichen Typgenehmigungsverfahrens unter optimalen Laborbedingungen gemessen wird, von dem tatsächlichen NO_x-Emissionswert abweicht, der unter normalen Fahrbedingungen auf der Straße gemessen wird. So kann der Wert unter realen Fahrbedingungen um bis zu 600 % höher liegen als im Labortest. Diese erheblichen Unterschiede lassen sich im Allgemeinen darauf zurückführen, dass unter normalen Fahrbedingungen die Abgasnachbehandlungssysteme oder Abgasrückführsysteme (AGR-Systeme) im Fahrzeug nicht immer im vollen Umfang funktionieren. Beispielsweise können sich die Abgasnachbehandlungssysteme bei Umgebungstemperaturen von unter 20° C abschalten. Die Automobilhersteller behaupten, dies könne notwendig sein, um den Motor zu schützen, auch wenn durch den Einsatz solcher Einrichtungen die Wirksamkeit der Emissionsminderungseinrichtungen in Straßenfahrzeugen reduziert werde. Die Tatsache, dass sich Abgasnachbehandlungssysteme bei unterschiedlichen Umgebungstemperaturen teilweise oder vollständig abschalten, deutet darauf hin, dass es sehr unterschiedliche Auffassungen gibt, was den Einsatz von "Abschaltvorrichtungen" betrifft, obwohl diese Einrichtungen in Europa offiziell verboten sind.

1. Wie könnte in Anbetracht der Tatsache, dass Abschaltvorrichtungen gesetzlich verboten sind, der Interpretationsspielraum im derzeit geltenden Rechtsrahmen der EU, was die Bewertung und den Einsatz von Strategien zur Minderung der Emissionskontrolle unter bestimmten Umständen betrifft, so gering wie möglich gehalten werden?

Es sollte klar sein, dass die Hauptkriterien für das Verbot von Abschaltvorrichtungen und die legalen Ausnahmen bereits in den geltenden Rechtsvorschriften festgelegt sind. Nach Artikel 5 Absatz 1 der "Euro-5/Euro-6-Verordnung"¹ müssen die Automobilhersteller ihre Fahrzeuge so konstruieren, dass diese die Emissionsgrenzwerte unter normalen Betriebsbedingungen einhalten. Derzeit wird ein Prüfverfahren zur Ermittlung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (real driving emissions = RDE) entwickelt. Dieses Prüfverfahren, die Übereinstimmungsfaktoren und die Umsetzungsfristen sind in den Durchführungsrechtsakten der Europäischen Kommission, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 692/2008², festgelegt. Dies ist ein wichtiger Fortschritt im Hinblick auf die Verringerung der Luftverschmutzung durch Dieselfahrzeuge.

Nach Artikel 5 Absatz 2 der "Euro-5/Euro-6-Verordnung" ist die Verwendung sog. Abschaltvorrichtungen 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; oder
- (c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind.

¹ VERORDNUNG (EG) Nr. 715/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Juni 2007 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.

² VERORDNUNG (EG) Nr. 692/2008 DER KOMMISSION vom 18. Juli 2008 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 Wartungsinformationen für Fahrzeuge.

- 2. Sind Sie auch der Meinung, dass dringend geklärt werden muss, wie Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 anzuwenden ist, um eine mögliche missbräuchliche Verwendung der verbotenen Abschaltvorrichtungen zu verhindern, und dass die Kommission gebeten werden sollte, bis Jahresende besondere Maßnahmen zu ergreifen, was das Verbot solcher Einrichtungen betrifft?**

Nach Artikel 5 Absatz 3 der "Euro-5/Euro-6-Verordnung" ist die Kommission befugt, Maßnahmen gegen die Verwendung von Abschaltvorrichtungen zu ergreifen. Um die Kraftfahrzeugemissionen zu senken und die Luftqualität zu verbessern, muss sichergestellt sein, dass sich die Systeme zur Reduzierung der NOx-Emissionen nur in Ausnahmefällen abschalten.

Darüber hinaus sollten die Automobilhersteller weltweit stets die modernsten Technologien einsetzen. Sie sollten verpflichtet sein, zu beweisen, warum die Systeme zur Reduzierung der NOx-Emissionen in ihren Fahrzeugmodellen abgeschaltet werden müssen, während diese Technologien in Modellen anderer Automobilhersteller unter vergleichbaren Umständen weiter funktionieren. Dieses Vorgehen dürfte einen Prozess in Gang setzen, der dazu führt, dass diese Technologien mehr und mehr eingesetzt werden, wodurch die Schadstoffemissionen verringert und Innovationen gefördert werden.

- 3. Haben Sie Vorschläge (beispielsweise Einsatz der modernsten Technologien), die die Kommission berücksichtigen sollte, wenn sie geeignete Maßnahmen, einschließlich möglicher Mittel zur Senkung der derzeitigen NOx-Fahrzeugemissionen, prüft?**