

## Kreitmair, Sonja

---

**Von:** Eberhardt, Oliyev <Oliver.Eberhardt@bmub.bund.de>  
**Gesendet:** Mittwoch, 8. Juni 2016 15:50  
**An:** Köpernick, Kristin  
**Cc:** Kreitmair, Sonja  
**Betreff:** AW: Thermofenster  
**Anlagen:** DEU 9667 16 DEU.doc

Liebe Frau Köpernick,

7.6.16  
ke: 876

dazu auf die Schnelle:

den Begriff „Thermofenster“ gibt es im EU-Regelwerk ja nicht, er ist ein (geschickt gewählter) Euphemismus dafür, dass die Abgasnachbehandlung bei bestimmten Temperaturen von den Herstellern verändert oder heruntergefahren wird. Das EU-Regelwerk spricht hierbei von „normalen Betriebsbedingungen“, unter denen die Emissionen wirksam zu mindern sind. Dies war und ist übrigens auch die Rechtsgrundlage für RDE.

Die Gretchenfrage dreht sich nun um die Zulässigkeit der von den Herstellern jeweils eingesetzten Abschaltvorrichtungen (gem. Art. 5 (2) zu VO (EG) Nr. 715/2007). Der Hersteller muss hier nachweisen, dass er diese aus Gründen des Motorschutzes braucht. Ob und was zulässig ist, ist im Einzelfall durch die Genehmigungsbehörde zu entscheiden. Klar ist aber, dass es derzeit ein weites Feld unterschiedlicher Interpretationen gibt, die schnell durch Fortentwicklung des Regelwerks eingeschränkt werden müssen. Hierzu gibt es auch ein DEU Positionspapier mit 6 Punkten für den Verkehrsministerrat (s. Anlage). Dazu muss man aber wissen, dass Punkt 1 von uns inhaltlich nicht geteilt wird, aber am Ende politisch mitgetragen wurde, da man die Anpassung auch als Fortschritt ansehen kann. Zentral sind aus unserer Sicht aber die Punkte 2-6.

Wir haben dazu auch intern das eine oder andere aufgeschrieben, nachfolgend mal ein Auszug quasi zum „Einstieg“; wenn Sie noch mehr brauchen kommen Sie gerne am Freitag wieder auf mich zu, da bin ich wieder im Büro:

### I. Zusammenfassung

- Der Hersteller muss seine Fahrzeuge so konstruieren, dass Emissionen unter allen normalen Nutzungsbedingungen wirkungsvoll begrenzt werden.
- Abschaltvorrichtungen sind grundsätzlich verboten und nur in ganz bestimmten und eng auszulegenden Ausnahmefällen zulässig. Dies muss (oder müsste) in jedem Einzelfall von der Typgenehmigungsbehörde überprüft werden.

### II. Sachstand

Basisverordnung (EG) Nr. 715/2007, FF BMUB) legt bereits heute fest, dass die Hersteller Fahrzeuge so konstruieren müssen, dass die Emissionen unter allen normalen Nutzungsbedingungen wirksam begrenzt werden. Abschaltvorrichtungen sind zudem grundsätzlich verboten und nur in ganz bestimmten Ausnahmefällen zulässig. Die Ausnahmen sind eng auszulegen. Unterstützt wird diese Sichtweise auch durch die Einschätzung der Rechtsgutachten des wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages sowie der Deutschen Umwelthilfe. Letztlich muss aber in jedem Einzelfall von der Typgenehmigungsbehörde überprüft und genehmigt werden, ob eine Abschaltvorrichtung zulässig ist oder nicht.

BMVI kommt in seinem Untersuchungsbericht vom 22. April 2016 hingegen zur Einschätzung, dass die Basisverordnung (EG) Nr. 715/2007 unklar sei und deshalb klarer gefasst werden müsse. Hier liegt also eine grundlegend unterschiedliche Einschätzung zur bestehenden Rechtslage vor.

### III. Stellungnahme

Die rechtliche Einschätzung des BMVI wird nicht geteilt. Die Basisverordnung (EG) Nr. 715/2007 ist in ihren Rechtsfolgen klar formuliert. Dies gilt sowohl bezogen auf das Ziel der wirksamen Emissionsminderung bei Kraftfahrzeugen als auch die sich hieraus ergebenden Pflichten für den Hersteller. Die Formulierungen sind dabei auch dahingehend ausreichend, dass Typgenehmigungsbehörden die Möglichkeit zu Nachfragen oder gar Ablehnungen von Abschaltvorrichtungen der Hersteller haben. Das Hauptproblem dürfte hingegen in einer unterschiedlichen Anwendung des Regelwerks durch 28 Typgenehmigungsbehörden in den EU-Mitgliedstaaten (MS) liegen, die hierzu miteinander auch in einem „negativen Wettbewerb“ stehen können. Sollte eine Behörde die Abschaltvorrichtung eines Herstellers nicht genehmigen, könnte der Hersteller zu einer anderen Behörde wechseln, die eine weitreichendere Auslegung des Regelwerks ggf. mitträgt. Durch diesen Wettbewerb der Behörden untereinander könnte das Ziel einer umfassend stringenten Anwendung des Regelwerks unterlaufen werden.

Insofern liegt das wesentliche „Problem“ nicht in der Basisverordnung, sondern in deren Durchführung und Anwendung. Mit Blick auf Verbesserungen rückt damit die entsprechende Durchführungs-Verordnung (EG) Nr. 692/2008 (FF BMVI, Komitologie) in den Fokus, die die technischen Messverfahren und die administrativen Vorschriften für die Typgenehmigung festlegt. Die Durchführungs-Verordnung (EG) Nr. 692/2008 bildet die Basis für die tägliche Arbeit der Typgenehmigungsbehörden. Sie sollte deshalb in einem schnellen (Komitologie-)Verfahren um technische Vorschriften zu Abschaltvorrichtungen ergänzt werden (s.u.), die die beste verfügbare Technik beschreiben und auch darlegen, unter welchen Bedingungen eine Abschaltvorrichtung zulässig ist und wann nicht (bspw. Abschaltung erst bei Temperaturen  $< -4^{\circ}\text{C}$ ).

Zu diesem Themenfeld werden auch bei den Abstimmungen zum Umweltrat am 20. Juni noch Diskussionen haben. Soll ich Sie da mit in den Verteiler aufnehmen?

Viele Grüße

Oliver Eberhardt