



Europäische Kommission  
Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unter-  
nehmertum und KMU  
Direktor Gwenole COZIGOU  
Avenue d'Auderghem/Oudergemsesteenweg 45  
B-1040 Brussels  
BELGIEN

HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

**Betreff: Unregelmäßigkeiten in der Abgasnachbehandlung an  
Fahrzeugen des Herstellers „Fiat-Chrysler-Automobiles“ (FCA)**

Datum: Bonn, 31.08.2016  
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Direktor Cozigou,

*lieber Kollege*

aufgrund von Hinweisen zu Unregelmäßigkeiten im Emissionskontrollsystem bei Euro 6-Fahrzeugen mit Dieselmotoren (Hubräume 1.6l, 2.0l und 2.2l) des Herstellers Fiat-Chrysler im Rahmen der Überprüfungen der Untersuchungskommission VW<sup>1</sup>, hat das KBA eigene Untersuchungen an weiteren vier FCA-Fahrzeugen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen zeigen deutlich, dass bei allen überprüften Fahrzeugen ein qualitativ ähnliches Verhalten im Anstieg von NO<sub>x</sub>-Emissionen, von Zyklus zu Zyklus vorliegt. Mit der Abschaltung der Regeneration des NO<sub>x</sub>-Speicherkatalysators (NSK) nach sechs Regenerationszyklen steigen die NO<sub>x</sub>-Werte stark auf das 9- bis 15-Fache des Grenzwerts. Dazu gehört die Abschaltung der Abgasrückführung (AGR) nach 22 Minuten sowie die Einstellung der Regeneration des NSK nach ca. sechs Regenerationszyklen. Damit ist aus unserer Sicht der Nachweis des Einsatzes einer unzulässigen Abschaltvorrichtung erbracht.

Die italienische Genehmigungsbehörde hat aufgrund der Aufforderung des KBA eigene Tests vorgenommen (NEFZ kalt auf dem Rollenprüfstand sowie einer PEMS-Prüfung (NEFZ) zur Verifikation der Rollenergebnisse) und kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung ausgeschlossen sei.

Deutschland wiederum sieht seine Darstellung, dass bei den FCA-

<sup>1</sup> Schreiben BM Alexander Dobrindt an Frau Kommissarin Bieńkowska und Frau Kommissarin Bulc aus dem Mai 2016





Seite 2 von 2

Motoren eine unzulässige Abschaltvorrichtung nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verbaut ist, sowohl im Lichte der Ergebnisse der deutschen, als auch der italienischen Genehmigungsbehörden, als bestätigt an.

Die Erklärung hierfür ist die stufenweise Minderung der Abgasnachbehandlung und der damit verbundene stufenweise Anstieg der NOx-Emissionen entsprechend der KBA-Ergebnisse. Die Kriterien der Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 werden aus deutscher Sicht nicht erfüllt. Die Ansicht der italienischen Typgenehmigungsbehörde, die Abschaltvorrichtung werde aus Gründen des Motorschutzes verwendet, kann Deutschland nicht teilen. Das Verhalten des Emissionskontrollsystems steht eindeutig im Widerspruch zur Definition gemäß Artikel 3 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Nach Abschluss aller Untersuchungen wurde die italienische Behörde gemäß Artikel 30 Absatz 3 der Richtlinie 2007/46/EG aufgefordert, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, dass die hergestellten Fahrzeuge wieder mit dem genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden. Einen Abdruck des Schreibens an die italienische Behörde ist diesem Schreiben als Anlage beigefügt. Die italienische Typgenehmigungsbehörde sowie das italienische Ministerium wiederum teilen die Auffassung Deutschlands nicht und sehen keine Veranlassung, vorgenannte Maßnahmen zu ergreifen.

Insofern wird die Europäische Kommission nunmehr gemäß Artikel 30 Absatz 6 der Richtlinie 2007/46/EG gebeten, geeignete Konsultationen mit der italienischen Behörde durchzuführen, um eine Lösung herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag