



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stenografisches Protokoll
der 27. Sitzung
- Endgültige Fassung* -

5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 6. März 2017, 18.00 Uhr
Paul-Löbe-Haus, Saal E.800
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Str. 1

Vorsitz: Herbert Behrens, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Beweisaufnahme

Tagesordnungspunkt

Zeugenvernehmung

Seite

- Mary Dolores Nichols
(Beweisbeschluss Z-54)

9

* Die Korrekturen und Ergänzungen der Zeugin Mary Dolores Nichols sind in das Protokoll eingearbeitet.



Original

(Beginn: 18.04 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Nichols, herzlich willkommen zu unserer heutigen Zeugenvernehmung im Parlamentarischen Untersuchungsausschuss „Abgasskandal“ des Deutschen Bundestages!

Liebe Kolleginnen und Kollegen hier im Raum! Ich eröffne die heutige Beweisaufnahmesitzung. Ich stelle fest, dass die Öffentlichkeit hergestellt ist, und begrüße Sie als Zuschauerinnen und Zuschauer ganz herzlich sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Presse. Außerdem herzlich willkommen auch an die Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung und des Bundesrates!

Ich möchte Sie noch mal darauf hinweisen, dass es nicht zulässig ist, eigene Ton- oder Bildaufnahmen zu machen und dass Zuwiderhandlungen dazu führen können, dass Sie von der Sitzung ausgeschlossen werden bzw. auch einem Hausverbot unterworfen werden können oder Ihnen sogar strafrechtliche Konsequenzen ins Haus stehen können. Darum bitte ich Sie, das entsprechend zu respektieren.

Ich rufe nun unseren **einzigen Tagesordnungspunkt** auf:

Öffentliche Zeugenvernehmung

Mary Dolores Nichols
(Beweisbeschluss Z-54)

Wie bereits in der Tagesordnung ausgewiesen, werden wir diese Zeugenvernehmung per Videokonferenz durchführen. Frau Nichols, die Präsidentin der kalifornischen Emissionsschutzbehörde, konnte aus terminlichen Gründen heute nicht persönlich erscheinen; aber ich denke, diese technische Möglichkeit hilft uns auch, ein gutes Gespräch zu führen. Als nichtdeutsche Staatsbürgerin mit Wohnsitz im Ausland besteht für die Zeugin Nichols keine Verpflichtung dazu. - Umso mehr freue ich mich, dass Sie sich freiwillig bereit erklärt haben, uns per Videokonferenz für unsere Fragen zur Verfügung zu stehen. - Sehr geehrte

Deutsche Übersetzung



Original

Frau Nichols, herzlichen Dank noch mal und noch einmal herzlich willkommen.

**Vernehmung der Zeugin
Mary Dolores Nichols**

Bevor wir zu Ihrer Vernehmung kommen können, muss ich Sie über Ihre Rechte und Pflichten aufklären. Soweit Sie vor dem Ausschuss aussagen möchten, sind Sie verpflichtet, die Wahrheit zu sagen. Sie müssen dann richtige und vollständige Angaben machen und dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. In diesem Fall muss ich Sie darauf hinweisen, dass ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht zur Strafbarkeit nach § 162 in Verbindung mit § 153 des Strafgesetzbuches führen kann. Eine solche uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen. - Das sind die formalen rechtlichen Hinweise, die ich auch Ihnen geben möchte.

Auf bestimmte Fragen dürfen Sie selbstverständlich die Auskunft verweigern. Das gilt zum einen für Fragen, deren Beantwortung Sie oder einen Ihrer Angehörigen der Gefahr zuziehen würde, einer Untersuchung nach einem gesetzlich geordneten Verfahren ausgesetzt zu werden. Das können Verfahren wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit sein, aber auch Disziplinar- oder berufsgerichtliche Verfahren. Zivilgerichtliche Verfahren gehören nicht dazu.

Darüber hinaus dürfen sogenannte Berufsgeheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf die Dinge verweigern, die ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut und bekannt geworden sind. Hierzu zählen etwa Geistliche, Seelsorger, Rechtsanwälte, Ärzte oder auch Journalisten. - Haben Sie hierzu noch Fragen, Frau Nichols?

Zeugin Mary Dolores Nichols: No.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass wir hier im Raum eine

Deutsche Übersetzung

***Zeugin Mary Dolores Nichols:** Nein.*



Original

Tonbandaufnahme fertigen. Die dient dazu, die Protokollierung der Sitzung zu erleichtern. Die Aufnahme wird nach Abschluss der Protokollerstellung gelöscht, und das Protokoll wird Ihnen vor seiner endgültigen Fertigstellung übersandt.

Die Vernehmung wird so ablaufen, dass ich Sie zunächst als Vorsitzender des Ausschusses zur Person vernehmen werde. Dann haben Sie als Zeugin Gelegenheit, das, was Ihnen über den Gegenstand Ihrer Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen. Und danach werde ich als Vorsitzender zunächst ein paar Fragen an Sie richten. Sodann haben die übrigen Ausschussmitglieder hier im Untersuchungsausschuss die Möglichkeit, ihre Fragen an Sie zu richten.

Sofern Vorhalte aus Akten gemacht werden, bitte ich alle Kolleginnen und Kollegen darum, die entsprechenden Fundstellen zu nennen, wie wir das auch kennen, dass die Materialnummer, der Ordner und die Seitenzahl genannt werden, damit wir das im Protokoll ordentlich vermerken können.

Frau Nichols, bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen können, verpflichtet mich das Untersuchungsausschussgesetz dazu, Sie zunächst zur Person zu befragen. Ich möchte Sie deshalb bitten, sich kurz vorzustellen, indem Sie uns Ihren Vornamen, Ihren Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitteilen, bitte. - Sie haben das Wort.

Zeugin Mary Dolores Nichols: My name is Mary Dolores Nichols and I am the chair of the California Air Resources Board. I am 71 years old and I live in Los Angeles, California. - I think those were the questions you asked, specifically.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, das waren alle Fragen, die wir von Ihnen zunächst zur Person haben wollten.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Nichols, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Das Sekretariat des

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ich heiße Mary Dolores Nichols und bin Vorsitzende des California Air Resources Board. Ich bin 71 Jahre alt und wohne in Los Angeles, Kalifornien. - Das waren wohl Ihre Fragen.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Okay.



Original

Ausschusses hat Ihnen eine englische Übersetzung des Untersuchungsauftrages zukommen lassen. Im Kern geht es um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt wurden. Wir fragen danach, was die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt waren, und wir gehen der Frage nach, inwieweit Abschalteinrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Zykluserkennung und Beeinflussung des Emissionsverhaltens vom Fahrzeug eine Rolle spielten. Und hier speziell natürlich die Fragen, welche Hinweise der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen dazu im Zeitraum zwischen Juni 2007 und Juli 2016 bekannt gewesen sind und was gegebenenfalls veranlasst worden ist.

Frau Nichols, Sie haben jetzt die Möglichkeit, wenn Sie es wünschen, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand dieser Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie diesen Wunsch haben, dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Yes, thank you. Thank you, Mr. Chairman and esteemed members of the committee. I appreciate the opportunity to speak with you today.

My name, as you have said, is Mary Nichols and I am the chair of the California Air Resources Board, which we often call "CARB" for short. This is a position to which I have been appointed three times by two governors of two different political parties. I was first appointed by the Democratic Governor Jerry Brown in 1975 and I served as a member of the board and then as chair until 1983. I have now been back at the helm of CARB since 2007 when I was appointed by Republican Governor Arnold Schwarzenegger to help guide the implementation of California's landmark climate legislation. I was then reappointed by his successor, my former boss Governor Jerry Brown, when he took office for a third term in 2011.

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ja, vielen Dank. Ich danke Ihnen, Herr Vorsitzender, und den verehrten Ausschussmitgliedern. Ich weiß es zu schätzen, heute die Gelegenheit zum Gespräch mit Ihnen zu haben.

Ich heiße, wie erwähnt, Mary Nichols und bin Vorsitzende des California Air Resources Board [Emissionsschutzbehörde Kaliforniens], oft kurz „CARB“ genannt. In dieses Amt wurde ich dreimal berufen, von zwei Gouverneuren zweier verschiedener politischer Parteien. Das erste Mal, 1975, hat mich der demokratische Gouverneur Jerry Brown eingesetzt; ich war Mitglied des Vorstands und dann Vorsitzende bis 1983. Seit 2007, als mich der republikanische Gouverneur Arnold Schwarzenegger ernannte, um führend an der Umsetzung der richtungweisenden kalifornischen Klimaschutzgesetze mitzuwirken, bin ich nun wieder am Ruder bei der CARB. Von seinem Nachfolger und meinem früheren Chef, Gouverneur Jerry



Original

Throughout my career as an environmental attorney, I have also served as the assistant administrator for the United States Environmental Protection Agency's Air and Radiation program under President Bill Clinton, as well as secretary for California's Natural Resources Agency and director of the Institute of the Environment at the University of California, Los Angeles.

This year, CARB is celebrating its 50th anniversary. Fifteen other political appointees, including two elected members from our legislature, and I constitute an independent board responsible for California's clean air and climate policies. I am meeting with you today because we recognize the importance of sharing openly the many valuable lessons we have learned in the process of designing and enforcing our vehicle emissions regulations. And, more specifically, I'm here for the reason CARB first probably came to most of your attention, which is to explain how we uncovered and resolved the Volkswagen diesel violations. I recognize that CARB has a responsibility to engage with you and others to help understand how the lessons learned may apply more broadly to future vehicle emissions certifications, or I believe "type approval" is the term you generally use in Europe, as well as audit and compliance testing for all kinds of vehicles, not just diesel cars. But I'm going to come back to that point a little bit later.

Our agency was established under former California Governor Ronald Reagan. It was the first agency of its kind in the United States, predating the United States Environmental Protection Agency and the federal Clean Air Act. In recognition of California's early efforts and our extraordinary air quality challenges, CARB has unique authority under the U.S. Clean Air Act to regulate emissions more stringently than the federal gov-

Deutsche Übersetzung

Brown, wurde ich erneut berufen, als er 2011 zum dritten Mal das Amt antrat.

In meiner Laufbahn als Anwältin für Umweltfragen war ich ferner als stellvertretende Leiterin für das Luftreinhalte- und Strahlenschutzprogramm der US-Umweltschutzbehörde EPA unter Präsident Bill Clinton tätig, sowie als Amtschefin der kalifornischen Naturschutzbehörde und Direktorin des Umweltinstituts der University of California, Los Angeles.

In diesem Jahr begeht die CARB ihren 50. Jahrestag. Gemeinsam mit weiteren 15 ernannten Amtsträgern, darunter zwei gewählte Abgeordnete, bilden wir ein unabhängiges Gremium, das für die Luftreinhalte- und Klimapolitik Kaliforniens zuständig ist. Ich bin heute bei Ihnen, weil wir uns der Bedeutung bewusst sind, sich offen über die zahlreichen wertvollen Erfahrungen bei der Erarbeitung und Durchsetzung unserer Vorschriften zu Abgasemissionen auszutauschen. Genauer gesagt aber bin ich hier, weil Sie auf die CARB wohl vor allem deshalb aufmerksam wurden, weil zu erläutern ist, wie wir die Verstöße gegen die Dieselabgasnormen bei Volkswagen aufgedeckt und geklärt haben. Mir ist bewusst, dass die CARB eine Verantwortung dafür trägt, sich mit Ihnen und anderen auszutauschen, um zur Klärung der Frage beizutragen, wie die genannten Lehren künftig auch allgemeiner auf abgasbezogene Kfz-Zulassungen anwendbar sein können, oder „Typgenehmigungen“, wie es bei Ihnen in Europa wohl heißt, sowie auf Kontrollen und Compliance-Prüfungen für alle möglichen Fahrzeugtypen, nicht nur Dieselfahrzeuge. Aber darauf komme ich ein wenig später noch einmal zurück.

Unsere Behörde wurde unter dem früheren kalifornischen Gouverneur Ronald Reagan gegründet. Sie ist in den Vereinigten Staaten die erste ihrer Art und ging der US-Umweltschutzbehörde EPA sowie dem Clean Air Act voraus. In Anerkennung der frühzeitigen Bemühungen Kaliforniens und der außerordentlichen Herausforderungen für die Luftreinhaltung besitzt die CARB die alleinige Zuständigkeit gemäß US Clean Air Act, die Emissio-



Original

ernment from certain sources, including passenger vehicles, heavy-duty trucks and certain kinds of off-road vehicles and engines. Over that time, we have significantly reduced air pollution in California. Today's cars are 99 % cleaner than they were when we first got started back in the 70s. The emissions controls that we first rolled out in California 50 years ago, such as the exhaust catalyst, have now spread all over the world. We have cut toxic diesel particulate matter and nitrogen oxides, or NOx, emissions, from heavy-duty engines as well, very significantly, by 80 % and 60 % respectively since 1990. We've done all of this while our population and the vehicle miles traveled have increased steadily and while building an economy that is the sixth largest in the world.

The result of our efforts over the past five decades has been significant improvements in air quality with demonstrable health benefits, including among children and other vulnerable populations, and yet, still, we have more to do. Today, about one third of our 38 million residents live in regions that remain out of compliance with health-based air quality standards. So we are steadily moving forward with a keen focus on reducing emissions from the transportation sector which is responsible for the vast majority of the smog-forming pollution in our state, is the principal source of urban pollution and exposure and, if you include fuel production, accounts for about half of our greenhouse gas emissions. So, half of all of our greenhouse gases are attributable to the transportation sector. Again, I'll return to this in a minute, but first, I really want to reflect on how we have come as far as we have over the last half century.

I think it's fair to say that CARB is one of the most effective regulatory bodies in the world. We have been able to make progress because the policies adopted by my board are based on sound science

Deutsche Übersetzung

nen aus bestimmten Quellen strenger als auf Bundesebene zu regulieren, unter anderem jene von Pkw, Schwerlastkraftwagen und bestimmten Typen von Geländefahrzeugen und ihren Motoren. In diesem Zeitraum konnte die Luftverschmutzung in Kalifornien erheblich gesenkt werden. Die heutigen Autos sind heute um 99 Prozent sauberer als zu Beginn unserer Arbeit in den 1970er-Jahren. Die Emissionsminderungssysteme, die wir in Kalifornien erstmals vor 50 Jahren eingeführt haben, etwa die Abgaskatalysatoren, sind heute in der ganzen Welt verbreitet. Den Ausstoß von giftigem Dieselfeinstaub und Stickoxiden (NOx), auch durch Schwerlastmotoren, haben wir seit 1990 ganz erheblich, um 80 Prozent bzw. 60 Prozent, gesenkt. All dies wurde erreicht, obwohl unsere Bevölkerung und die zurückgelegten Fahrzeugkilometer stetig zunehmen und unsere Volkswirtschaft inzwischen die sechstgrößte weltweit ist.

Resultat unserer Anstrengungen der vergangenen fünf Jahrzehnte sind deutliche Verbesserungen der Luftqualität mit nachweisbarem gesundheitlichen Nutzen, auch für Kinder und andere gefährdete Bevölkerungsgruppen; dennoch gibt es noch mehr zu tun. Heute lebt rund ein Drittel unserer 38 Millionen Einwohner in Regionen, in denen die gesundheitsbezogenen Luftqualitätsnormen nicht eingehalten werden. Daher streben wir eine ständige Weiterentwicklung an, mit einem besonderen Augenmerk auf der Reduzierung von Emissionen aus dem Verkehrssektor, der ganz überwiegend für die Smogbildung in unserem Bundesstaat verantwortlich ist, der die Hauptquelle der städtischen Umweltverschmutzung und -belastung bildet und auf den, bezieht man die Kraftstoffproduktion mit ein, rund die Hälfte unserer Treibhausgasemissionen entfallen. Also die Hälfte unserer Treibhausgase sind dem Verkehrssektor zuzuschreiben. Auch darauf werde ich in Kürze zurückkommen; aber zunächst möchte ich wirklich gern darauf eingehen, wie wir so weit gekommen sind in den letzten 50 Jahren.

Man kann wohl sagen, dass die CARB zu den erfolgreichsten Regulierungsbehörden weltweit gehört. Wir konnten solche Fortschritte erzielen, weil unsere Maßnahmen auf solider Wissenschaft



Original

and thorough public process. And because policy-making, like setting more stringent new vehicle emissions standards, is only the tip of the iceberg, we back up our rules with rigorous certification, inspection, monitoring, verification and enforcement. Active study of vehicle emissions control technologies and robust surveillance and compliance testing in our laboratories by our large, dedicated team of technical experts underlie everything that we do. It often goes unnoticed, but now it has been thrust into the global spotlight.

We became interested in testing diesel cars because we identified modern clean diesel technology as a low-carbon solution in our light-duty vehicle greenhouse gas standards. Our testing of Volkswagen diesels started very simply as a straightforward research effort intended to improve our understanding of how the technology worked, and, contrary to some opinion, we did not target the European diesel automakers. For our research, we simply procured the diesel cars that were most readily available. Once our research results pointed conclusively to some serious discrepancies in the emissions performance of the Volkswagen vehicles, we opened a formal emissions compliance testing investigation which culminated in the company's admission of the presence of the defeat device.

It was no accident that CARB uncovered the deception by Volkswagen. We developed and applied new tools and methods for testing vehicle emission control systems, which pulled from our experience in developing and implementing California's onboard diagnostics program, which is another California innovation that is now in most modern cars around the world. Under California law and our vehicle emission regulations, CARB has the legal authority to challenge a vehicle in any testing configuration, in the laboratory or on the road, and, perhaps most importantly, to openly ask questions, lots of questions, from an automaker. In the end, vehicle certification for an automaker is not granted until all

Deutsche Übersetzung

und gründlichen öffentlichen Verfahren beruhen. Und weil Politikgestaltung wie die Festlegung strengerer neuer Abgasnormen nur die Spitze des Eisbergs ist, unterfüttern wir unsere Vorschriften mit strikter Zertifizierung, Kontrolle, Überwachung, Nachweisführung und Durchsetzung. Die konkrete Untersuchung von Kfz-Emissionsminderungstechnologien sowie die solide Kontrolle und Compliance-Prüfung im Labor durch unser großes engagiertes Fachkräfteteam sind Grundlage all unseres Handelns. Das geschieht meist unbemerkt, ist nun aber weltweit ins Rampenlicht gerückt worden.

Uns interessierten Tests mit Dieselfahrzeugen, weil wir moderne Dieselabgasreinigungstechnik als emissionsarme Lösung für unsere Treibhausgasnormen für Leichtnutzfahrzeuge betrachteten. Unsere Überprüfung von VW-Dieselfahrzeugen begann schlicht als direkte Forschung zur Frage, wie unsere Kenntnis der Funktionsweise dieser Technologie zu verbessern sei, und nicht, wie mancherorts behauptet, weil wir europäische Dieselfahrzeughersteller im Visier gehabt hätten. Dazu haben wir einfach die Dieselfahrzeuge beschafft, die am ehesten verfügbar waren. Nachdem unsere Recherchen schlüssig auf einige große Diskrepanzen im Abgasverhalten der VW-Fahrzeuge wiesen, haben wir mit formellen Compliance-Prüfungen begonnen, die schließlich darauf hinausliefen, dass das Unternehmen den Einbau der Abschalt-einrichtung einräumte.

Dass die CARB die Täuschung durch Volkswagen aufdeckte, war kein Zufall. Wir haben neue Instrumente und Methoden zur Prüfung von Fahrzeugemissionsminderungssystemen entwickelt und angewandt, auf der Grundlage unserer Erfahrungen mit der Entwicklung und Anwendung der kalifornischen On-Board-Diagnosetechnologie, einer weiteren Innovation unseres Bundesstaates, die sich heute in den meisten modernen Fahrzeugen weltweit findet. Nach kalifornischem Recht und unseren Kfz-Emissionsvorschriften ist die CARB rechtlich befugt, die Werte eines Fahrzeugs unter allen möglichen Testbedingungen anzufechten - ob im Labor oder auf der Straße - und, vielleicht am wichtigsten, den Fahrzeugherstellern



Original

of our technical questions are resolved or satisfactorily addressed.

Recognizing the limitations of portable emission measurement systems, or PEMS, we developed complementary emissions laboratory testing methods and dynamometer cycles to arrive at a better understanding of the potential reasons for the excess emissions in the Volkswagen case. This is another point I'd like to emphasize to you. I am aware that Europe is developing new in-use requirements based on PEMS under your real-world driving emissions standards, or RDE. PEMS is a powerful tool but it is not a silver bullet. PEMS cannot tell you why or how excess emissions are occurring, only that they are occurring. Therefore, just like California, I think Europe should consider an independent authority that can test, question, recall and take legal action to preserve the integrity of your emissions standards. These were key factors that allowed us to effectively deal with and resolve the Volkswagen violations once we discovered them.

Once the notices of violation were issued, we worked for over a year in partnership with the California Attorney General and the United States federal government to reach landmark settlements that fully resolved the environmental violations which affected approximately 85,000 vehicles in our state. The settlements fall into four categories and fully offset the excess emission and restore the damage done to our air quality. The first consent decree was a joint settlement between California, the United States government and Volkswagen to resolve the violations associated with its 2.0-liter diesel engines. It includes \$381 million to be paid into a trust to mitigate the excess NOx emissions in California. In addition, Volkswagen must make an investment of \$800 million to support markets for zero-emission vehicles in California over ten years. The second

Deutsche Übersetzung

direkt Fragen, viele Fragen zu stellen. Letztendlich wird die Typgenehmigung einem Fahrzeughersteller erst gewährt, wenn unsere sämtlichen technischen Fragen geklärt oder zufriedenstellend geregelt wurden.

Weil wir uns der Beschränkungen transportabler Emissionsmessenrichtungen (PEMS) bewusst waren, haben wir ergänzende Laboremissionsmethoden und Prüfstandszyklen entwickelt, um die möglichen Ursachen der überhöhten Emissionen bei Volkswagen besser verstehen zu können. Das ist ein weiterer Punkt, den ich hier hervorheben möchte. Ich weiß, dass Europa dabei ist, neue Anforderungen im Betrieb auf der Grundlage von PEMS nach Abgasnormen im Realbetrieb (RDE) zu entwickeln. PEMS sind mächtige Werkzeuge, aber keine Patentlösung. Sie vermögen nicht zu ermitteln, warum und wie überhöhte Emissionen auftreten, nur, dass sie auftreten. Daher meine ich, dass Europa, ähnlich wie Kalifornien, eine unabhängige Instanz in Betracht ziehen sollte, die Prüfungen, Befragungen, Rückrufe und rechtliche Schritte unternehmen kann, um die Seriosität Ihrer Abgasnormen zu wahren. Dies waren die wichtigsten Faktoren, die uns ermöglichten, uns wirksam mit den Verstößen durch Volkswagen zu befassen und die Angelegenheit zu klären, nachdem sie aufgedeckt wurde.

Nachdem die Mitteilungen über einen Verstoß ergangen waren, haben wir gemeinsam mit dem Justizminister Kaliforniens und der US-Regierung daran gearbeitet, wegweisende Vereinbarungen zu erzielen, die die Umweltverstöße vollständig aufklärten, die rund 85 000 Fahrzeuge in unserem Bundesstaat betrafen. Die Vereinbarungen lassen sich in vier Kategorien einteilen; sie alle gleichen die überhöhten Emissionen aus und beheben den unserer Luftqualität zugefügten Schaden. Das erste Anerkenntnisurteil beruhte auf einer gemeinsamen Vereinbarung zwischen Kalifornien, der US-Regierung und Volkswagen, um die Verstöße im Zusammenhang mit den 2-Liter-Dieselmotoren zu klären. Zur Vereinbarung gehören 381 Millionen USD, die in einen Fond zur Minderung der überhöhten NOx-Emissionen in Kalifornien einzuzahlen sind. Darüber hinaus muss



Original

consent decree resolves the violations associated with the 3-liter diesel engines, and California's share is approximately \$41.8 million for the NOx mitigation efforts. The third consent decree is a \$25 million California-specific settlement for zero-emission vehicle-related projects for low-income Californians. And, in addition to this, there are also the civil penalties of \$154 million. On the consumer side, the settlements include \$10 billion nationally for compensation and provisions for a buy-back or an approved fix for the affected vehicles. We are currently working on implementing the consent decree and continue to work with Volkswagen and their new company, Electrify America.

Unfortunately, however, we suspect that the Volkswagen cheating may not be an isolated case. Recently, we issued a notice of violation for some Fiat Chrysler diesel trucks with undisclosed emissions controls and that investigation is currently underway. In general, we intend to investigate other diesel vehicles and because, just like you, we also suspect that there may be discrepancies in the performance of some gasoline vehicles, we are also taking a closer look at gasoline cars as well.

Our approach is to trust, but verify. That means the automakers are required to submit information in their applications for certification and we trust that that information is true and valid, but we will continue to verify using our facilities and our methods and tools that are part of a very active surveillance and compliance program.

This year we will also begin a more focused effort to revamp our certification process and to apply the many valuable lessons we have learned. We

Deutsche Übersetzung

Volkswagen über zehn Jahre 800 Millionen USD in die Unterstützung der kalifornischen Märkte für emissionsfreie Fahrzeuge investieren. Das zweite Anerkenntnisurteil klärt die Verstöße im Zusammenhang mit den 3-Liter-Dieselmotoren, wobei sich der Anteil der NOx-Minderungsmaßnahmen für Kalifornien auf rund 41,8 Millionen USD beläuft. Das dritte Anerkenntnisurteil ist eine rein auf Kalifornien bezogene Vereinbarung über 25 Millionen USD für Projekte zu emissionsfreien Fahrzeugen für Einwohner mit geringem Einkommen. Zusätzlich gibt es noch die Zivilstrafen in Höhe von 154 Millionen USD. Auf Verbraucherseite gehören zu den Vereinbarungen 10 Milliarden USD (bundesweit) für Entschädigungen und Vorschriften für einen Rückkauf bzw. genehmigte Umrüstungen der betroffenen Fahrzeuge. Zurzeit arbeiten wir am Vollzug des Anerkenntnisurteils und setzen die Arbeit mit Volkswagen und seinem neuen Unternehmen, Electrify America, fort.

Jedoch mutmaßen wir, dass der Volkswagen-Betrug vielleicht kein Einzelfall ist. Kürzlich erging von uns eine Mitteilung über einen Verstoß bei einigen Diesel-Lkw von Fiat Chrysler mit nicht offengelegter Emissionsminderungstechnologie und dass entsprechende Ermittlungen laufen. Im Allgemeinen gedenken wir, weitere Dieselfahrzeuge zu untersuchen, und weil wir, ähnlich wie Sie, vermuten, dass es auch Diskrepanzen beim Verhalten einiger benzingetriebener Fahrzeuge gibt, schauen wir uns ebenso Benziner genauer an.

Bei unserem Ansatz geht es um Vertrauen, aber auch um Überprüfung. Das heißt: Die Fahrzeughersteller müssen bei Beantragung der Typgenehmigung genaue Angaben machen, und wir vertrauen darauf, dass diese Angaben wahr und aussagekräftig sind; aber wir überprüfen sie auch weiterhin, wobei wir unsere Einrichtungen und Methoden und Instrumente nutzen, die zu einem sehr effektiven Kontroll- und Compliance-Programm gehören.

In diesem Jahr beginnen wir ferner mit einer gezielten Umgestaltung unseres Genehmigungs-



Original

will continue to use our existing inspection and maintenance programs to screen vehicles while, at the same time, exploring new uses of tools like remote sensing devices, or RSD, to screen large numbers of in-use vehicles and identify vehicles of interest for further evaluation. We will continue to make extensive use also of PEMS and, when needed, to bring vehicles into our laboratory for dynamometer testing and interrogation of their onboard diagnostic systems.

While all these are topics that we would like to discuss with our European counterparts and we expect to begin doing so in various venues this year, of course, the cheat-proof alternative to combustion is electric vehicles - both battery electric and fuel cell cars. Just like your counterparts in the Bundesrat have called for all new cars in Europe to be zero-emission vehicles by no later than 2030 and Norway, Netherlands and others are already establishing similar goals, we are keenly focused in California on transitioning to fully electrified transportation as quickly as possible. Through our zero-emissions mandate and multiple supporting policies including direct investment in infrastructure for fuelling and rebates for purchase, we have targets for full electrification of our light-duty fleet. Our efforts, in many ways, align with yours. In fact, we are working together, through the International ZEV Alliance, towards this common goal and, just as Germany has committed to supporting vehicle purchasing standards, infrastructure development and electrifying the government fleet with the goal of putting at least one million ZEVs on the road by 2020 and six million by 2030, we are taking a similar approach here in California.

We also have established goals of providing infrastructure to support one million vehicles by 2020, putting at least one-and-a-half million vehicles on the road by 2025 and we know we need to get to

Deutsche Übersetzung

verfahrens und der Anwendung der vielen bisherigen Lehren. Wir setzen unsere bestehenden Kontroll- und Inspektionsprogramme zur Fahrzeugüberprüfung fort und prüfen gleichwohl neue Instrumente wie Remote-Sensing-Systeme, um große Anzahlen von Fahrzeugen im Betrieb zu überprüfen und solche zu identifizieren, die für eine weitere Auswertung von Interesse sind. Wir werden PEMS weiterhin in großem Umfang nutzen und nötigenfalls Fahrzeuge in unserem Labor auf dem Rollenprüfstand untersuchen und ihre Fahrzeugdiagnosesysteme abfragen.

Das sind zwar alles Fragen, die wir gern mit unseren europäischen Kollegen erörtern würden, was wir in diesem Jahr wohl auch an verschiedenen Veranstaltungsorten tun werden; doch ist die betrugssichere Alternative zur Kraftstoffverbrennung das Elektroauto - mit Batterien oder mit Brennstoffzellen. Wie Ihre Kollegen im Bundesrat fordern, dass alle Neufahrzeuge in Europa bis spätestens 2030 emissionsfreie Fahrzeuge sein sollen, und Norwegen, die Niederlande und andere bereits ähnliche Ziele formulieren, streben auch wir in Kalifornien konsequent den baldmöglichen Übergang zur umfassenden Elektromobilität an. Mit unserem Auftrag für abgasfreie Autos und mehreren Förderprogrammen, darunter Direktinvestitionen in die Infrastruktur für Stromtanks und Kaufnachlässe, haben wir Ziele für die umfassende Elektrifizierung unserer leichten Nutzfahrzeuge gesetzt. Unsere Anstrengungen gleichen in vielerlei Hinsicht den Ihren. Im Grunde arbeiten wir ja gemeinsam über die internationale ZEV Alliance [ZEV = Zero Emission Vehicle] auf dieses gemeinsame Ziel hin, so wie sich Deutschland verpflichtet hat, die Einkaufsrichtlinien für Fahrzeuge, den Infrastrukturausbau und die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte der Regierung zu unterstützen, mit dem Ziel von mindestens 1 Million abgasfreier Fahrzeuge bis 2020 und 6 Millionen bis 2030; in Kalifornien verfolgen wir einen ähnlichen Ansatz.

Wir haben ferner Ziele festgelegt, um die Infrastruktur für 1 Million Fahrzeuge bis 2020 zu schaffen und 1,5 Millionen dieser Fahrzeuge bis 2025 in Betrieb zu bekommen; wir sind uns



Original

more than four million ZEVs by 2030 if we are going to meet our air quality and climate goals. To date, hundreds of millions of dollars from both private and public sources have been invested in infrastructure and our electric utilities are proposing to spend one billion more over the next five years. These investments will be in addition to any that are made pursuant to the Volkswagen settlement. Through the Plug-in Electric Vehicle Collaborative and the Fuel Cell Partnership, these are organizations representing both public agencies and private companies, we have been working together for years to address the market barriers to electric transportation. We are now getting ready to launch some of these efforts in a broad public education and outreach campaign through a new non-profit entity, which is known as Veloz. And, through the governor's ZEV Action Plan, state agencies in addition to mine have committed to nearly 200 specific actions designed to accelerate market development for these vehicles.

But, we have more to do and, of course, we have large numbers of gasoline and diesel vehicles that will be on the roads for many years to come. We need to also make a long-term commitment to purchase incentives for zero-emission vehicles and we need to take steps to reduce the cost of electricity and to provide new sources for electricity-on-demand for these electric cars in order to definitively tip the scales in the direction of cleaner vehicles and to make sure that they are affordable for customers going forward. This is critical for us in order to provide clean air for our state, to address the problem of climate change globally, to reduce our overall transportation costs, boost our economy and make clear to the automakers, once and for all, that their successful future lies in providing the cleanest electrified technologies. - Thank you. That is my prepared statement and I'm happy to take your questions.

Deutsche Übersetzung

bewusst, dass es bis 2030 mehr als 4 Millionen abgasfreie Fahrzeuge sein müssen, wenn wir unsere Luftqualitäts- und Klimaziele erreichen wollen. Bis heute sind Hunderte Millionen Dollar von privater wie öffentlicher Seite in die Infrastruktur geflossen, und unsere Stromversorger schlagen vor, in den nächsten fünf Jahren eine weitere Milliarde dafür auszugeben. Das sind Investitionen, die zusätzlich zu jenen nach der Volkswagen-Regelung getätigt werden. Durch die „Plug-in Electric Vehicle Collaborative“ und die „Fuel Cell Partnership“ - Initiativen, die öffentliche Einrichtungen ebenso wie Unternehmen repräsentieren - arbeiten wir seit Jahren gemeinsam daran, die Markthindernisse für die Elektromobilität abzubauen. Wir bereiten uns nun darauf vor, einige dieser Initiativen mit einer breitangelegten Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit durch eine neue, nicht gewinnorientierte gemeinnützige Struktur, die „Veloz“, auf den Weg zu bringen. Und über den ZEV-Aktionsplan des Gouverneurs haben sich Behörden - über meine eigene hinaus - auf nahezu 200 konkrete Maßnahmen verpflichtet, um die Marktentwicklung für diese Fahrzeuge zu beschleunigen.

Aber wir haben noch mehr zu leisten und haben natürlich sehr viele Benziner und Dieselfahrzeuge, die noch für viele Jahre fahren werden. Wir müssen uns ferner langfristig dafür engagieren, Kaufanreize für emissionsfreie Fahrzeuge zu schaffen sowie für Maßnahmen zu sorgen, die die Stromkosten senken, und neue Stromtankstellen für Elektroautos anzubieten, um endgültig den Ausschlag für umweltfreundlichere Fahrzeuge zu geben und zu gewährleisten, dass sie künftig erschwinglich sind. Dies ist wichtig für uns, um für saubere Luft in unserem Bundesstaat zu sorgen, um den globalen Klimawandel zu bekämpfen, unsere Gesamttransportkosten zu reduzieren, die Wirtschaft ankurbeln und den Fahrzeugherstellern ein für alle Mal klarzumachen, dass ihre Erfolge und die Zukunft darin liegen, die saubersten Elektrotechnologien anzubieten. - Danke schön. Dies ist meine vorbereitete Erklärung, und nun beantworte ich gern Ihre Fragen.



Original

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank, Frau Nichols, für Ihren einleitenden Vortrag, die Darstellung der Arbeit Ihrer Behörde. Und ich denke, das ist auch eine gute Grundlage, auf der wir dann unsere Fragen an Sie formulieren. - Sie haben sicherlich Verständnis dafür, dass es uns, mir zumindest, in den einleitenden Fragen maßgeblich darum geht, auch der Aufarbeitung des Skandals, den VW ja verursacht hat, nachzugehen und auch dort herauszufinden, an welchen Stellen Informationen bereits bekannt gewesen sind bzw. von Ihnen oder von anderen Institutionen an die Bundesregierung oder an andere Institutionen in Deutschland gegangen sind.

Darum möchte ich Sie zunächst danach fragen, ob es zwischen Ihnen und den deutschen Regierungsvertretern zwischen 2007 bis zur Notice of Violation der EPA vom 18. September 2015 - - welche Art Kontakte es gegeben hat. Ich will den Besuch von Bundeskanzlerin Merkel am 14. April 2010 zunächst ausklammern.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Other than the episode that has been widely reported by the press, which was an informal conversation, we had no formal contact with the German government around any of these issues. We've always dealt purely with the auto manufacturers and their representatives in the U.S. I can't speak for the United States Environmental Protection Agency, by the way, but I believe that the situation is similar there as well.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, danke schön. - Und dann eine Frage direkt an Sie als Behördenvertreterin: Wann hatte das CARB dann erstmals den Verdacht hinsichtlich der Existenz von Abschaltvorrichtungen?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Really in 2014 was when we first began to work on this problem.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wurden dann, direkt als Sie diese Informationen bekommen haben

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Außer dem Kontakt, über den die Presse berichtete und bei dem es sich um ein informelles Gespräch handelte, gab es keine formellen Kontakte mit der deutschen Regierung, zu keiner dieser Fragen. Wir hatten es immer ausschließlich mit den Fahrzeugherstellern und ihren Vertretern in den USA zu tun. Für die US-amerikanische Umweltschutzbehörde EPA kann ich übrigens nicht sprechen, aber meines Erachtens verhält es sich dort ähnlich.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Eigentlich haben wir uns erstmals 2014 um dieses Problem gekümmert.



Original

und Sie ihre Untersuchungen vorgenommen haben, darüber dann außer den Automobilherstellern selbst deutsche oder europäische Stellen informiert?

Zeugin Mary Dolores Nichols: We didn't notify anybody other than the manufacturer in question when we began the formal process of looking at a potential violation of standards - that's the normal way we proceed in any matter that could end up being an enforcement of legal action.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun meine Frage dieses Treffen betreffend, was ich eben angesprochen habe - Sie haben es auch schon erwähnt -: Am 14. April 2010 kam es in Los Angeles zu einem Treffen, an dem teilgenommen haben Sie, Frau Nichols, sowie die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel und der damalige Gouverneur in Kalifornien Arnold Schwarzenegger. Können Sie sich an dieses Treffen erinnern?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Yes, I do.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aus welchem Anlass haben Sie damals miteinander gesprochen? Weshalb waren Sie bei diesem Treffen anwesend?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I was invited to attend this meeting - it was a breakfast meeting that took place at a hotel in Beverly Hills, California - because the topic of conversation that had been provided in advance was climate change and that was one of the topics for the breakfast meeting. It was not a formal, official meeting. My understanding is that the chancellor was in California on private business, but she and the governor were acquainted with each other and he was happy to invite her for breakfast and so I was included with a small group of California state representatives that represent members of the governor's staff who were invited to sit in. We were expecting just a general discussion of Germany's progressive actions and stance on global climate change and California, of course, at that point was already beginning our own program.

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Wir haben dies nur dem betreffenden Hersteller mitgeteilt, als wir begannen, einen möglichen Verstoß gegen die Normen formell zu prüfen. Das ist das normale Vorgehen bei jeder Angelegenheit, die zum Beschreiten des Rechtsweges führen kann.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ja, das kann ich.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ich wurde zu diesem Treffen eingeladen - es war ein Frühstück in einem Hotel im kalifornischen Beverly Hills -, weil es bei dem Gesprächsthema, das vorab mitgeteilt worden war, um den Klimawandel ging; das war eines der Themen bei diesem Frühstück. Es war kein formelles, kein offizielles Treffen. Meines Erachtens hielt sich die Kanzlerin in privater Angelegenheit in Kalifornien auf. Aber sie und der Gouverneur kannten sich, und er wollte sie gern zum Frühstück einladen, weshalb ich zu einer kleineren Gruppe von Vertretern unseres Bundesstaates, Angehörige des Stabes des Gouverneurs, die eingeladen waren teilzunehmen, hinzugebeten wurde. Wir rechneten bloß mit allgemeinen Gesprächen über die deutschen fortschrittlichen Ansichten und Klimaschutzmaßnahmen, wobei Kalifornien natürlich bereits dabei war, ein eigenes Programm auf den Weg zu bringen.



Original

Vorsitzender Herbert Behrens: Gab es denn eine organisierte Vorbereitung auf dieses Gespräch mit der deutschen Bundeskanzlerin zwischen Behördenvertretern Ihrerseits und auch vielleicht deutschen Behördenvertretern?

Zeugin Mary Dolores Nichols: No, no there was not and, actually, the conversation was pretty far-ranging. It included a number of other topics, at least that I was aware, than had been planned. It was a very generally warm and friendly conversation between two elected leaders. The only moment that I recall which was even the slightest bit of a controversy between the two of them was when there were reporters - there were a number of reporters, I guess, that were following the chancellor's visit - and the governor tried to speak to her in German and Chancellor Merkel insisted on speaking English because they were in the U.S.

Vorsitzender Herbert Behrens: Trotzdem hoffe ich, dass es zu einer klaren Verständigung gekommen ist, weil ich Sie schon ganz konkret auch danach fragen möchte.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Oh yes. She spoke excellent English. I think his German is pretty good, too.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Das will ich nicht bezweifeln. - Nein, es geht darum, weil insbesondere bei dem Interesse der Presse an diesem Gespräch dann bestimmte Zitate schon eine wichtige Rolle spielen, die uns hier im Ausschuss dann auch wichtig sind.

Sie werden in einer Presseanfrage von deutschen Zeitungen mit folgenden Worten zitiert - dort ist zu lesen -:

„Sie sagte,“

- die Kanzlerin -

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nein, nein die gab es eigentlich nicht, das Gespräch war recht breit angelegt. Es ging auch um eine Reihe anderer Themen, zumindest nach meiner Wahrnehmung, als den geplanten. Es war ein allgemein sehr herzliches und freundliches Gespräch zwischen zwei politischen Führern. Es gab nach meiner Erinnerung nur einen Augenblick mit einer winzigen Uneinigkeit zwischen beiden, als Reporter zugegen waren - es war wohl eine ganze Reihe von Reportern, die über den Besuch der Kanzlerin berichteten -, und als der Gouverneur sich mit Frau Merkel auf Deutsch unterhalten wollte und die Kanzlerin darauf bestand, Englisch zu sprechen, weil sie ja in den USA waren.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Oh ja. Sie sprach ausgezeichnet Englisch. Und sein Deutsch ist wohl auch recht gut.



Original

„eure Stickoxidgrenzwerte sind zu strikt ... das schadet unseren deutschen Dieseln. Sie war dort, so schien es, als Sprecherin der Autoindustrie, und sie war gut eingewiesen worden“ ... „Es war das erste Thema, das sie ansprach.“

Nun, Frau Nichols, bin ich gehalten, damit hier die Protokollführung ordentlich läuft, die Quelle anzugeben, und dazu gehört, dass ich verweise auf das MAT A-BKAmt-2-1, Ordner 4, Blatt 35.

Vom Bundeskanzleramt wurden diese Äußerungen von Kanzlerin Merkel gegenüber den Zeitungen nicht kommentiert, sondern es wurde auf die Vertraulichkeit des Gesprächs verwiesen. Und das ergibt sich aus dem Material ebenda, Blatt 28 und 37. - Meine Frage an Sie, Frau Nichols: Gab es eine Vertraulichkeitsabrede für dieses Gespräch, an dem Sie teilgenommen haben?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I was not advised of any such agreement. It certainly wasn't a formal meeting and there was no communiqué or decision that was issued afterwards. I would never have spoken about it, though, if it hadn't come up as a question by a reporter after the case was already underway and really my only point in raising it was this general position, this view, that meeting strict NOx control requirements was inconsistent with the full advancement of diesel vehicles, which Volkswagen, among others, was very committed to, was one that we had heard for years. This was not a new idea. All of the companies that were involved in making the so-called green diesel cars had argued with us, with CARB, that we should be more lenient on NOx in order to make it easier for them to provide cars that had the very good fuel efficiency which diesel vehicles can provide. It was CARB's position and also the U.S. government's position that you could do both, that you could both improve fuel economy dramatically and also meet our needs for cars that produce very low NOx, because NOx is such an important ingredient of smog, which harms human health in our cities and is now increasingly recognized all over the world as a health-harming

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Von einer solchen Abrede ist mir nichts mitgeteilt worden. Es war auf jeden Fall kein formelles Treffen, und es gab auch kein später veröffentlichtes Communiqué oder einen Beschluss. Ich hätte aber niemals davon gesprochen, wäre es nicht von einem Reporter als Frage formuliert worden, nachdem der Fall in Gang gekommen war; tatsächlich habe ich es nur erwähnt, weil es diese Grundhaltung war, diese Einstellung, dass die Erfüllung strenger NOx-Normen der umfassenden Förderung von Dieselfahrzeugen, für die unter anderem Volkswagen sehr eintritt, nicht dienlich sei, weil das eine Ansicht war, die wir seit Jahren hörten. Das war nicht neu. Alle Unternehmen, die mit der Herstellung sogenannter grüner Dieselfahrzeuge zu tun hatten, hatten uns, die CARB, gedrängt, bei den Stickoxiden nachsichtiger zu sein, um leichter Autos anbieten zu können, die den sehr niedrigen Kraftstoffverbrauch der Dieselfahrzeuge haben. Nach Auffassung der CARB und auch der US-Regierung kann man beides, also sowohl die Kraftstoffeffizienz deutlich verbessern und gleichzeitig den Bedarf an Fahrzeugen decken, die sehr geringe Mengen NOx ausstoßen, weil Stickoxide ein so wesentlicher Bestandteil von Smog sind, der der



Original

pollutant. So, my only reason for mentioning this was my surprise that the leader of the country brought up the issue at the outset of the meeting and seemed to be very well informed about that, because I wouldn't expect the same if the US president were in the reverse situation.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, Sie bestätigen damit noch mal die Aussage, die Sie dann so gemacht haben, -

Zeugin Mary Dolores Nichols: Yes.

Vorsitzender Herbert Behrens: - und hatten eben auch dann noch mal erwähnt, dass auch die Hersteller schon immer quasi bei Ihnen angeklopft haben, um darauf hinzuweisen, dass es doch sehr ambitioniert sei, diese Stickstoffgrenzwerte in Kalifornien festzusetzen.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Correct.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat es denn in diesem Prozess der Auseinandersetzung mit den Herstellern Veränderungen gegeben bezüglich Ihrer Einstellung zu den Grenzwerten?

Zeugin Mary Dolores Nichols: No, we believed that - - We thought that we could see the evidence in our testing that the manufacturers could, in fact, meet both of these standards, both the greenhouse gas emission standard, or better fuel economy before we had a greenhouse gas emission standard, and the NOx standard at the same time. We understand that there is some conflict, some technical difficulties, in optimizing for both of these things but we believed that they had found a way to do it. And, of course, as this case developed, one of the things we learned was that Volkswagen vehicles were experiencing extremely good fuel economy, much better than what had been stated in their certificates with the federal government, and that was one of the things that caused questions as to how they could actually be doing better than they had originally claimed on

Deutsche Übersetzung

Gesundheit der Bewohner unserer Städte schadet und den man heute weltweit und zunehmend für einen gesundheitsgefährdenden Schadstoff hält. Mein einziger Grund also, das zu erwähnen, war meine Überraschung, dass die Regierungschefin das Thema gleich zu Beginn des Treffens ansprach und sehr gut darüber informiert zu sein schien, denn das würde ich umgekehrt vom US-Präsidenten nicht unbedingt erwarten.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ja.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Richtig.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nein, unseres Erachtens - - Für uns zeigten unsere Prüfergebnisse, dass die Hersteller wirklich beide Normen erfüllen können, sowohl die Emissionsnormen für Treibhausgase, oder eher für den Kraftstoffverbrauch, bevor es die Treibhausgasemissionsnormen gab, als auch und gleichzeitig die NOx-Normen. Unserer Auffassung nach gibt es einen gewissen Konflikt oder technische Schwierigkeiten, die Fahrzeuge für beide Normen zu optimieren; aber wir glaubten, die Hersteller hätten eine Lösung gefunden. Und natürlich haben wir im Weiteren festgestellt, dass die Volkswagen-Fahrzeuge beim Kraftstoffverbrauch extrem gut abschneiden, viel besser als in ihren Typgenehmigungen angegeben, und das war einer der Punkte, der die Frage aufwarf,



Original

fuel economy and still meeting the NOx emission standards.

Vorsitzender Herbert Behrens: Verstehe ich Sie denn richtig, dass diese extrem guten Werte, die die Grenzwerte auf jeden Fall zu 100 Prozent einhalten können, dass Sie das aufmerksam gemacht hat, genauer hinzugucken, auf welcher Grundlage diese guten Ergebnisse erzielt werden können?

Zeugin Mary Dolores Nichols: It made us think we should have looked more closely earlier, in my opinion. But no, as I stated in my opening comments, we really only began focusing on these vehicles after we had real-world testing information that showed that the NOx standards were not being met and then we began to look into it more closely.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt noch einmal zurück auf dieses Gespräch, an dem Sie teilgenommen haben, zwischen Kanzlerin Merkel und dem damaligen Gouverneur Schwarzenegger. Gab es dann auch seitens des Gouverneurs noch mal Hinweise darauf, wie man mit diesen ehrgeizigen Grenzwerten in Kalifornien umgehen wird und welche Anforderungen man auch an die Automobilhersteller hat?

Zeugin Mary Dolores Nichols: No. Governor Schwarzenegger was very positive in his approach on these issues. That is, he had great faith in the ability of engineers to solve technical problems and he also at that time and, I think, throughout the time I worked with him, was very supportive of the Air Resources Board and our mission, and he came to believe that our people knew what we were doing so he asked to be briefed from time to time but didn't give us any direction other than to pursue our legal mandate, which is to clean up the air and make it healthy and also to address the problem of global warming as well.

Deutsche Übersetzung

wieso sie eigentlich beim Kraftstoffverbrauch besser als ursprünglich behauptet abschneiden und dennoch die NOx-Normen erfüllen konnten.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Das hat uns meines Erachtens zu der Auffassung geführt, dass wir besser schon früher genauer hingeschaut hätten. Aber nein, wie in meinen Bemerkungen eingangs erwähnt, haben wir uns erst auf diese Fahrzeuge konzentriert, nachdem uns Daten aus Prüfungen im Realbetrieb vorlagen, die zeigten, dass die NOx-Normen nicht erfüllt wurden, und dann haben wir das genauer untersucht.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nein. Gouverneur Schwarzenegger war in dieser Hinsicht sehr zuversichtlich bei seinem Ansatz. Das heißt, er setzte großes Vertrauen in die Fähigkeiten der Ingenieure, technische Probleme zu lösen, und er hat gleichzeitig, ich meine, wohl in meiner ganzen Dienstzeit unter ihm, die CARB und ihre Aufgabe sehr unterstützt. Er gelangte zu der Ansicht, dass unsere Mitarbeiter wussten, was sie taten. Also bat er darum, immer mal wieder informiert zu werden. Aber er gab uns keinerlei andere Anweisungen, als unseren gesetzlichen Auftrag zu erfüllen, also die Luftqualität zu verbessern und uns auch um das Problem der Erderwärmung zu kümmern.



Original

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt noch einmal zu den Folgen des Gesprächs. Das ist ein Interview aus dem Jahr 2015, was Sie, Frau Nichols, mit der deutschen Zeitung *Wirtschaftswoche* hatten. Das ist das MAT A-BKAmt-2-1, Ordner 4, Blatt 33. Ich habe in meinen Unterlagen diese Vorlage, die für die Büroleiterin der Bundeskanzlerin geschrieben worden war, und diese bezieht sich eben auf dieses Interview mit der *Wirtschaftswoche*, das am 13. November veröffentlicht worden ist. Laut dieser Vorlage soll Ihre Reaktion auf die Aussage von Kanzlerin Merkel wie folgt gewesen sein - ich zitiere die *Wirtschaftswoche* -:

Ich war also ziemlich überrascht, dass Frau Merkels erster Kommentar, nachdem die Türen geschlossen wurden, eine Beschwerde an mich war, dass Kalifornien mit seinen sehr strengen NOx-Grenzwerten deutsche ... Hersteller schädige. Ich antwortete diplomatisch, aber inhaltlich korrekt, dass ich glaube, dass deutsche ... Hersteller in der Lage sind, mit unseren Grenzwerten zurechtzukommen und dass unsere Grenzwerte streng seien, aber aus Sicht der Luftreinhaltung nötig. Es war für mich sehr überraschend, dass sie überhaupt etwas über die NOx-Probleme der deutschen Hersteller wusste. Eine ähnliche Intervention eines Politikers gegen unsere Umweltgesetze habe ich weder zuvor noch ... danach noch einmal erlebt.

Ende des Zitats. Und Sie haben es ja eben auch schon kurz erläutert. - Meine Frage an Sie: Können Sie sich daran erinnern, wie Kanzlerin Merkel auf Ihre diplomatische, aber inhaltlich korrekte Erwiderung reagiert hat?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I don't believe she pursued the matter. I think she just turned to another topic.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann zum Abschluss zwei Fragen an Sie: Frau Nichols, können

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Ich meine, sie ist darauf nicht weiter eingegangen. Sie hat wohl einfach ein anderes Thema angeschnitten.*



Original

Sie sich erinnern, ob sich die deutsche Bundesregierung oder sonstige Mitglieder der Bundesregierung im Nachgang zu diesem Gespräch noch mal offiziell gegen die Stickoxidwerte Kaliforniens ausgesprochen haben oder um spezielle Regelungen oder Maßnahmen ersucht haben, um möglichen Problemen der deutschen Automobilhersteller zu begegnen?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I'm not aware of any such requests or action on the part of the German government.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie sich erinnern, welche Reaktionen seitens der Bundesrepublik Deutschland es auf das in der *Wirtschaftswoche* veröffentlichte Zitat von Ihnen gab? Und gab es Ihres Wissens gegenüber der CARB oder anderen öffentlichen Stellen Reaktionen, die über diese direkte Kontaktaufnahme hinausgingen?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I am not aware of any such communication. Based on my experience in the past, having worked at the federal level, I would have expected that if the German government had a comment or some follow-through, they would have contacted the State Department in Washington and the White House, not the State of California. So I really think that Chancellor Merkel's comment was perhaps unofficial, if it's possible for a person in that position to act in a personal capacity. I don't think she was speaking for her government in that sense.

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Nichols, herzlichen Dank. - Ich darf das Wort jetzt weitergeben an meine Kollegen der CDU/CSU-Fraktion. Herr Müller, bitte schön.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Frau Nichols, nur einige wenige Fragen unsererseits. Ich beziehe mich auf einen Bericht, der in einer deutschen Zeitung, dem *Handelsblatt*, am 15.12.2016 mit der Überschrift „Sie haben uns belogen“ erschienen ist. In diesem 2016 geführten

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Mir sind solche Ersuchen oder Maßnahmen seitens der deutschen Bundesregierung nicht bekannt.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ich kenne keine solchen Äußerungen. Nach meiner Erfahrung - ich habe auf Bundesebene gearbeitet - hätte ich erwartet, dass die deutsche Bundesregierung, hätte sie zu etwas Stellung zu nehmen oder eine Nachfrage gehabt, sich an das US-Außenministerium in Washington und das Weiße Haus gewandt hätte, und nicht an Kalifornien. So denke ich eigentlich, dass die Bemerkung der Kanzlerin vielleicht inoffiziell war, sofern eine Persönlichkeit in dieser Position sich tatsächlich nur privat äußern kann. Sie hat da wohl nicht für die Bundesregierung gesprochen.



Original

Interview mit dem *Handelsblatt* hatte Herr Ayala - das ist offensichtlich Ihr Stellvertreter - auf die Frage, wie CARB Volkswagen auf die Schliche gekommen sei, auf das Jahr 2012 verwiesen. Die CARB führte seinerzeit CO₂-Tests durch, bei denen die manipulierten Volkswagen-Modelle auffällig waren. Nach seiner Aussage ergaben die Testergebnisse „einfach keinen Sinn“. - Das ist ein Zitat, das aus dem Artikel wiedergegeben wurde. - Von einer unerlaubten Abschaltvorrichtung habe man aber nichts geahnt, da 99 Prozent der Tests okay waren. - Können Sie hinsichtlich der Tests Methodik und Ergebnisse bezogen auf die getesteten Volkswagen-Fahrzeuge vielleicht in aller Kürze näher erläutern?

Zeugin Mary Dolores Nichols: There were concerns - -

(Die Zeugin blättert und liest in ihren Unterlagen)

I have some notes here that I am looking at which were prepared by staff, so excuse me if I'm reading here from this, because you are getting into a level of detail that I'm not entirely refreshed at the top of my mind about.

Beginning in 2012, June, CARB began testing these light-duty diesel vehicles and we began looking at their emission profiles more closely. One of the issues was the way in which the selective catalytic converter did not seem to be working quite correctly and no one really understood exactly why. The technical staff that were doing these investigations were concerned about something called ammonia slip and this was an issue relating to, again, how the emissions device actually performed and they were concerned that it might not be working as it was designed to work. Later, and in collaboration with others as well, there began to be further investigations here and in Europe about this problem. There were efforts to get more testing done and to get funding to do more testing in the laboratory or to find someone to do the testing, and it wasn't until 2013 that CARB's own laboratory here in California actually

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Es gab Bedenken - -

Ich habe hier einige Notizen, die ich mir anschauen, die von meinem Mitarbeitern gemacht wurden. Also entschuldigen Sie, wenn ich das hier ablese. Denn Sie gehen so sehr ins Detail, dass ich da nicht so ganz auf dem Stand bin.

Seit Juni 2012 testete die CARB leichte Dieselmotorenfahrzeuge, und wir begannen, uns ihr Emissionsverhalten genauer anzusehen. Eine der Fragen war, wie der selektive Katalysator offenbar nicht ganz korrekt funktionierte und keiner so richtig verstand, warum. Die an diesen Untersuchungen beteiligten Techniker interessierten sich für den so genannten Ammoniakfehler, und dieses Problem hatte wiederum damit zu tun, wie der Abgaskatalysator tatsächlich arbeitete. Sie waren beunruhigt, dass er nicht so funktionieren könnte, wie er sollte. Später gab es, auch in Zusammenarbeit mit anderen, weitere Untersuchungen hier und in Europa zu diesem Problem. Es gab Bemühungen um weitere Tests und die finanziellen Mittel für mehr Tests im Labor oder durch Dritte, die das übernehmen, und erst 2013 begann das CARB-eigene Labor hier in Kalifornien mit weiteren intensiven Tests sowohl im Labor als auch mit mobilen Emissionsmessgeräten (PEMS). Das war, als



Original

began doing more intensive testing both in the laboratory and also more testing using portable emissions monitoring equipment. This is when we first really began to get the evidence that the emissions were not in conformance with the certification numbers that we had, and so there was a call for a broader test program and a deeper investigation as to how exactly this could be happening, what really was going on. So we began pulling in more staff people from other projects and began having discussions directly with the company asking them to explain what was going on and to replicate some of our own testing. In other words, we, as we normally do, invited the company to help us find out why this problem was occurring and see if they could verify the results themselves.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie haben also, nachdem Sie weitere Prüfungen durchgeführt haben an Fahrzeugen, auch Herstellerklärungen eingefordert. Zu welchem Ergebnis haben Ihre Stichprobenprüfungen geführt, und zu welchem Ergebnis hat dann die Auswertung der Ihnen gegenüber gemachten Herstellerangaben geführt?

Zeugin Mary Dolores Nichols: The results of our testing indicated a very high degree of exceedance of the standards - up to 40 times more NOx being emitted on the highway than was allowed under the certification that the company had. The testing and the explanations that were coming back from Volkswagen didn't explain the data that we had. They never were able to provide an explanation and, frankly, we came to believe after a while that they were simply stonewalling us, because things would get lost, they would take a long time to respond, there would be issues about translation of documents and so they never really provided an explanation of what was happening, and that continued throughout 2014. It wasn't until the spring of 2015 that the CARB staff finally decided that there was a defeat device going on here.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Haben Sie in der Zwischenzeit, zwischen 2013 - Sie

Deutsche Übersetzung

wir erstmals wirkliche Beweise dafür bekamen, dass die Emissionen nicht mit den Werten in den Typgenehmigungen, die wir hatten, übereinstimmten, und so gab es Forderungen nach einem umfassenderen Testprogramm und genaueren Untersuchungen der Frage, wie das genau passieren konnte, was da eigentlich vor sich ging. Also haben wir noch Mitarbeiter aus anderen Projekten abgezogen und haben uns direkt mit dem Unternehmen auseinandergesetzt, haben es gebeten, uns zu erklären, was da geschieht, und unsere eigenen Tests zu wiederholen. Mit anderen Worten haben wir - das tun wir normalerweise immer - den Hersteller gebeten, uns zu helfen, herauszufinden, was abläuft, und die Ergebnisse zu bestätigen.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Die Ergebnisse unserer Tests ergaben eine sehr hohe Überschreitung der Grenzwerte - im Realbetrieb auf der Straße bis zum 40-Fachen der nach der Zulassung für den Hersteller erlaubten NOx-Emissionen. Aber die Tests und die Erklärungen, die wir von Volkswagen bekamen, erklärten unsere Daten eben nicht. Sie konnten uns kein einziges Mal etwas erklären, und wir kamen irgendwann zu der Überzeugung, dass sie einfach mauerten, denn: Mal ging etwas verloren, dann verging viel Zeit bis zur Antwort, oder es gab Probleme mit der Übersetzung von Dokumenten, und so konnten sie uns einfach nicht plausibel machen, was da geschah, und das ging so über das ganze Jahr 2014. Erst im Frühjahr 2015 kam die CARB schließlich zu der Auffassung, dass wir es mit einer Abschalteneinrichtung zu tun hatten.



Original

hatten eben gesagt, dort haben Sie in eigenen Labors mit Untersuchungen angefangen - und dem späten zweiten Quartal 2015 - - Was haben Sie da an weiteren Aktionen, Folgerungen Ihrer Behörde ergehen lassen?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Again, we began to shift from a concern about the emissions control system itself not working to a belief that the problem was in the software that actually runs the emissions control system as the result of some detective work that was done in the laboratory and comparing what was happening in the laboratory with what was being measured on the road. During this period of time, I should say that Volkswagen also offered that they could fix the problem, that they were attempting to develop some either software or hardware solution that would make this problem go away. So they admitted that there was a discrepancy, because they couldn't really deny it, they didn't have any contrary proof of a greater degree of compliance, so they suggested that maybe there was a fix. They submitted the documentation of what that fix might be. Our laboratory people spent quite a lot of time trying to verify that the fix would work and then, unfortunately, concluded that it was not a fix at all. So, I hope I can convey to you that we're talking about very time- and labor-intensive activities that are going on here. My laboratory staff has other obligations that they are involved in. The vehicles that we are testing, we have to buy ourselves or borrow from people. We can't go out and seize cars from customers and bring them back to our laboratory. So this all stretched out over a long period of time, what seems, now looking back on it, like a very long period of time, but it was just business as usual, really, until the issue hardened around this idea that it was some sort of defeat device, as we define it, meaning a deliberate effort to override the emissions control.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie haben eben abgehoben auf diesen von Volkswagen offensichtlich dann ins Gespräch gebrachten Recall für eine größere Anzahl von Fahrzeugen.

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Nochmals: Unsere Bedenken waren jetzt weniger ein nicht funktionierendes Emissionsminderungssystem, sondern dass das Problem an der Software lag, die dieses System steuert - das war das Ergebnis einer Detektivarbeit im Labor und des Vergleichs der Laborwerte mit den im Realbetrieb auf der Straße gewonnenen Werten. In diesem Zeitraum hat Volkswagen wohl auch angeboten, das Problem selbst zu lösen, dass sie dabei waren, entweder eine Software- oder eine Hardwarelösung zu entwickeln, die das Problem beheben sollte. Also räumten sie die Diskrepanzen ein, weil sie sie eigentlich nicht mehr leugnen konnten. Sie hatten keinen Beweis dafür, dass sie die Vorschriften besser einhielten. Also meinten sie, dass etwas umgerüstet werden könnte. Volkswagen legte die Dokumentation vor, wie das aussehen könnte. Unsere Labormitarbeiter haben sehr viel Zeit darauf verwandt, zu prüfen, ob die Umrüstung den gewünschten Erfolg bringt, und mussten dann leider feststellen, dass das Problem keineswegs gelöst war. Ich hoffe also, Ihnen vermitteln zu können, dass wir es mit sehr zeit- und laborarbeitsintensiven Aktivitäten zu tun haben und haben werden. Meine Mitarbeiter dort müssen auch noch anderen Pflichten nachkommen. Die von uns geprüften Fahrzeuge müssen wir selbst anschaffen oder ausleihen. Wir können also nicht einfach Autos beschlagnahmen und ins Labor schaffen. Das alles erstreckte sich also über einen langen Zeitraum, aus heutiger Sicht einen sehr langen. Aber es lief alles wie üblich, eigentlich bis sich die Anzeichen verdichteten, dass wir es mit einer Abschaltvorrichtung zu tun hatten, wie wir es nennen, also mit vorsätzlichen Maßnahmen, das Emissionsminderungssystem zu überbrücken.*



Original

Was war die Meinungsbildung zunächst? Hat Ihre Behörde - - Und ist das im Grundsatz erforderlich, einem solchen Recall zuzustimmen? Von wem ging die Initiative schließlich aus? Wie wird ein solcher Recall dann eigentlich verabredet? Wenn Sie uns dazu etwas sagen können.

Und dann ist ja offensichtlich dieser Recall im Frühjahr 2015, jedenfalls in der ersten Jahreshälfte 2015, durchgeführt worden. Sie haben eben schon das Ergebnis beschrieben, das aus Ihrer Sicht eben die Probleme nicht behoben hat. Was hat allerdings in Ihrer Behörde die begründete Hoffnung zunächst genährt, dass dieser Recall solche Emissionsprobleme würde lösen können?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Well, maybe I should just take a step back and say philosophically: In general, our approach is to prefer to let the company handle the fix of its own vehicles rather than to have to take the only other recourse that we have, which is to ban the use of those vehicles on our roads. Legally, California has the right not only to stop sales of new vehicles if they are out of compliance with certification requirements, but also in-use vehicles can literally be prohibited from being registered or used on our highways if there is an extreme violation of our regulations. That is not where anyone would ever want to go, mainly because of the extreme inconvenience to the consumer. So, even though I represent an agency which has quite a lot of legal regulatory power, as I indicated before, we also operate in a political environment with the support of the people whose lives we are having an impact on. These vehicles, the Volkswagen diesel vehicles that we are talking about here, had sold well in California, as I mentioned before. There are about 85,000 vehicles that are subject now to our requirements and, based on anecdotal evidence primarily, evidence from people I know personally, including people who work for the Air Resources Board, these are very desirable vehicles. They have great fuel economy, they were good to drive, people like their cars, so we wanted to be able to provide them with a solution that would bring the cars back into compliance as quickly as possible but that would also allow

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nun, ich sollte vielleicht einen Schritt zurückgehen und sagen, rein theoretisch: Im Allgemeinen ist es uns lieber, wenn wir den Hersteller das Problem selbst lösen lassen, als auf das einzige andere Mittel zurückzugreifen, über das wir verfügen - also den Betrieb dieser Fahrzeuge auf unseren Straßen zu verbieten. Rechtlich gesehen kann Kalifornien nicht nur den Verkauf neuer Fahrzeuge stoppen, wenn sie den Zulassungsanforderungen nicht entsprechen, sondern auch die Zulassung und den Gebrauch von Fahrzeugen auf unseren Straßen verbieten, wenn ein schwerer Verstoß gegen unsere Vorschriften vorliegt. Das ist von niemandem wirklich gewollt, vor allem wegen der extremen Unannehmlichkeiten für den Verbraucher. Auch wenn ich eine Behörde mit recht umfangreicher Regelungsbefugnis vertrete, arbeiten wir, wie erwähnt, in einem politischen Umfeld mit Unterstützung der Menschen, auf deren Leben sich unsere Arbeit auswirkt. Die Fahrzeuge, die Volkswagen-Dieselfahrzeuge, um die es hier geht, haben sich in Kalifornien, wie schon erwähnt, gut verkauft. Es gibt rund 85 000 Fahrzeuge, die nun unseren Anforderungen unterworfen sind, und diese Fahrzeuge sind, den Anhaltspunkten nach und auch Menschen zufolge, die ich persönlich kenne, darunter Mitarbeiter der CARB, sehr gefragt. Sie haben einen sehr geringen Kraftstoffverbrauch, sind komfortabel zu fahren, die Verbraucher mögen ihre Autos, und so wollten wir ihnen so schnell



Original

them to continue to operate in a way that the owners would be happy with.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielleicht noch in der ersten Runde eine abschließende Frage: Welche Information, welches Ereignis war es aus Ihrer Sicht schließlich, das maßgeblich geeignet war, um Volkswagen den Rechtsverstöß nachzuweisen?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I don't know that there is an event that established what the violation was or how it was done, but we suspected, my staff suspected, that there was an instruction written into the software on these vehicles that told them how to override the emissions controls under certain real-world conditions in a way that would then shut off the control and allow the vehicle to operate in its most fuel efficient manner - which is how they were getting this very high mileage. There was a meeting between a representative of the Resources Board and the Volkswagen representative here in which they had a discussion about this. The Volkswagen representative finally, after some period of time, admitted that there was an algorithm which was being used for this purpose and, so, they explained it and finally confessed that the company was in fact using a defeat device. That happened in August of 2015. So, in essence, we didn't have to prove exactly how it was happening anymore because we had a confession from the company's representative.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay, das war jetzt genau die Frage. Das heißt, Sie haben in diesem Fall, wenn ich das mit meinen Worten wiedergeben darf, eine Indizienkette gehabt, eine Mehrzahl von Hinweisen gehabt, und in einem Gespräch von Behördenvertretern mit Vertretern von Volkswagen hat schließlich dann Volkswagen gesagt: „Wir haben hier etwas Unerlaubtes getan“, und dieses Eingeständnis war dann schließlich sozusagen der entscheidende Punkt. Habe ich das richtig verstanden?

Deutsche Übersetzung

wie möglich eine Lösung bieten, die diese Fahrzeuge wieder normenkonform und weiterhin auf eine Weise nutzbar macht, mit der die Besitzer zufrieden sind.

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Ich weiß nicht, ob es ein Ereignis war, nach dem dann ein Rechtsverstöß vorlag; aber wir, meine Mitarbeiter, hegten den Verdacht, dass in die Software dieser Fahrzeuge ein Befehl programmiert war, der ihnen vorgab, wie die Emissionsminderungssysteme unter bestimmten Realbedingungen so umgangen werden, dass die Systeme dann abgeschaltet werden, damit das Fahrzeug möglichst kraftstoffsparend gefahren werden kann. So kam die hohe Fahrleistung zustande. Es gab ein Treffen zwischen einem Vertreter der CARB und einem Volkswagen-Unternehmensvertreter hier, bei dem darüber gesprochen wurde. Der Volkswagen-Vertreter räumte nach einiger Zeit schließlich ein, dass es einen Algorithmus gab, der zu diesem Zweck genutzt wurde, und er erläuterte das und gab schließlich zu, dass der Hersteller tatsächlich eine Abschaltvorrichtung nutzte. Das war im August 2015. Im Grunde genommen mussten wir also gar nicht genau nachweisen, was da passierte; denn wir hatten ja das Geständnis des Unternehmensvertreters.*



Original

Zeugin Mary Dolores Nichols: Correct.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/GSU): Ja, vielen Dank. - Das war es für die erste Runde bei uns.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, vielen Dank. - Dann gebe ich das Wort weiter an die Kollegen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Herr Krischer, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank, Frau Nichols, dass Sie hier zur Verfügung stehen. Das ist für unsere Arbeit in der Tat sehr wichtig. - Ich hätte an Sie noch mal die Frage, wann in Ihrer Behörde zum ersten Mal klar wurde, dass es bei Dieselfahrzeugen ein Auseinanderfallen von Prüfstands- und Realemissionen gab, und wie Sie dann genau reagiert haben.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Well, I think the very beginning of all of this, the first beginning to focus on the discrepancy between the real-world emissions, as you say, and the certification, goes back as early as 2011 when questions were being raised in various forms, here and in Europe, about this issue. Then the testing here, as I said before, in California really began in 2012.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und in welcher Weise haben Sie darauf reagiert? Also, wie habe ich mir das konkret vorzustellen? Wird dann nach einem standardisierten Testverfahren geprüft, oder probieren Sie einfach mal verschiedene Sachen aus, versuchen, die Ergebnisse zu interpretieren? Wie ist dann reagiert worden?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Well, it's multifaceted. It's not just one thing, and we have various different tools in our toolbox. The first event that had to happen was for CARB's staff to say: There seems to be an issue here, let's follow up on it. And what caused them to say that was a combination of results of PEMS testing and information that was being published or being found

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Genau.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nun, ich glaube, ganz zu Anfang dieser Geschichte, wir haben uns erstmals auf die Unterschiede zwischen den Realmissionen, wie Sie sagen, und den Werten in der Typgenehmigung konzentriert, das war schon 2011, als hier und in Europa die unterschiedlichsten Fragen zu diesem Problem aufkamen. Die Tests begannen dann hier in Kalifornien, wie erwähnt, eigentlich 2012.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nun, das ist vielschichtig. Das ist nicht nur ein Verfahren, wir haben verschiedene in unserem Instrumentarium. Zunächst einmal hieß es bei den Mitarbeitern der CARB: Da gibt es wohl ein Problem, das wollen wir uns genauer ansehen. Und was sie dies vermuten ließ, war eine Kombination aus Ergebnis-



Original

elsewhere, outside of California, including in Europe, and conversation that was taking place among the international community of experts about whether there was perhaps some problem with the diesel vehicles and NOx *per se*, because in various places where they do roadside monitoring it was clear that the levels of NOx were higher than they should have been, than they should be, and this was something that our whole regulatory program was designed to try to deal with because of our very strong focus on NOx as a precursor of ozone and as a health hazard.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Also, ich habe das gerade von Ihnen richtig verstanden: Sie hatten also auch über internationale - -

Zeugin Mary Dolores Nichols: After we began to say, ok there is an issue here, we designed a program to go out and start to get more vehicles and begin to look at them. So we cast a net that involved all diesel vehicles, diesel passenger cars, and then, rather quickly, began to focus on Volkswagen simply because the numbers were so high for those cars - even relative to other diesels. Oftentimes you'll find a discrepancy, and there were other products, other automobile models, that were exceeding what the levels should have been, but the Volkswagen numbers were much higher than any of the others - so then we began to focus just on Volkswagen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt aber, ich habe Sie richtig verstanden: Sie haben auch über den internationalen Kontext, über Fachkonferenzen auch aus Europa erfahren, dass es da Probleme gibt, und Sie haben dann gesagt: Okay, das gucken wir uns genauer an.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Yes.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und Sie haben daraufhin dann auch bestimmte Testprogramme begonnen und haben daraufhin

Deutsche Übersetzung

sen der PEMS-Tests und Informationen aus Veröffentlichungen oder anderen Quellen, außerhalb Kaliforniens, auch in Europa, und Gesprächen unter internationalen Experten darüber, ob es ein Problem bei den Dieselfahrzeugen und NOx an sich gab; denn an verschiedenen Orten, wo Emissionen mobil überwacht wurden, zeigte sich, dass die NOx-Werte höher als zulässig waren. Und darum geht es ja überhaupt in unseren gesamten Regulierungsbemühungen: gezielt die Stickoxide in den Griff zu bekommen, als Vorläufersubstanz von Ozon und als Gesundheitsgefährdung.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nachdem wir erstmals gesagt hatten: „Okay, da gibt es wohl ein Problem“, haben wir ein Konzept entwickelt, um mehr Fahrzeuge zu bekommen und sie zu untersuchen. Das ausgeworfene Netz erfasste alle Dieselfahrzeuge und Diesel-Pkw, und dann konzentrierte es sich ziemlich schnell auf Volkswagen, einfach weil wir es mit so großen Zahlen zu tun hatten - selbst im Vergleich mit anderen Dieselfahrzeugen. Häufig stellt man Diskrepanzen fest, und es gab andere Fahrzeuge, andere Modelle, mit Abgaswerten über dem Zulässigen, aber die Zahlen bei Volkswagen waren viel höher als bei irgendeinem anderen Hersteller. Also haben wir uns auf Volkswagen konzentriert.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ja.



Original

überlegt: Wie gucken wir uns - - Welche Strukturen entwickeln wir? Wie kann so etwas aussehen? Wie kommen wir da insgesamt ran?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Yes. In the beginning we just did our normal testing which is to bring in a car, put it on the dynamometer, measure the emissions under the standard test cycle procedures and see what comes out. The early stages didn't require anything unique other than that we were focused on this particular category of vehicles. It was only after we began to get these strange answers from the company and couldn't figure out why we were getting the high numbers that we began to have to do more detective work, really, to figure out what was going on.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt haben wir ja inzwischen auch in Europa Tests gemacht und haben beispielsweise festgestellt, dass es Hersteller von Dieselfahrzeugen gibt, die ihre Abgasreinigungseinrichtungen bei einer Temperatur von 17 Grad Außentemperatur oder noch höher einfach abregeln oder reduzieren. Das sind auch Hersteller, die in den USA Fahrzeuge verkaufen, glaube ich, sehr ähnliche Fahrzeuge. Haben Sie solche Feststellungen auch gemacht in den USA, also über Volkswagen hinaus bei anderen, wo wir das Abregeln von Abgasreinigungseinrichtungen bei bestimmten Temperaturen haben?

Zeugin Mary Dolores Nichols: In the entire field of automotive emissions controls there are issues about how the emissions control systems operate under certain temperature conditions. Part of the normal specifications which constitute compliance can be that, under certain circumstances, the system doesn't have to work at full operation. So, in other words, the cold start - when you first start up a vehicle that has been idle for quite a long time - produces a rush of emissions and then, over time as the car warms up and especially if it goes out on highways, it operates in more of a steady state. So, the emissions control system has to track these various modes of operation and, as part of the normal certification process, there's a

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ja. Anfangs haben wir nur unsere normalen Tests durchgeführt - also ein Auto hereinholen, auf den Rollenprüfstand damit, die Emissionen im üblichen Testzyklus messen und sich die Ergebnisse ansehen. In den ersten Phasen war nichts Besonderes nötig, außer dass wir auf diese bestimmte Fahrzeugkategorie konzentriert waren. Erst nachdem wir diese merkwürdigen Antworten vom Hersteller bekamen und wir uns keinen Reim darauf machen konnten, wie die großen Zahlen zustandekamen, haben wir mehr Detektivarbeit geleistet, eigentlich um hinter die Vorgänge zu kommen.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Auf dem ganzen Gebiet der Emissionsminderung bei Fahrzeugen gibt es Probleme damit, wie die Emissionsminderungssysteme unter bestimmten Temperaturbedingungen funktionieren. Zu den üblichen Bedingungen, nach denen die Einhaltung der Vorschriften bewertet wird, kann unter gewissen Umständen gehören, dass das System nicht im Vollbetrieb arbeiten muss. Also, mit anderen Worten: Beim Kaltstart, wenn der Motor erstmals angelassen wird, nachdem das Fahrzeug recht lange nicht bewegt wurde, wird ein Schwall von Emissionen erzeugt, und dann, wenn es sich warmfährt, besonders auf Fernstraßen, läuft es eher gleichmäßig im Dauerbetrieb. Das Emissionsminderungssystem



Original

dialogue between the manufacturer and the regulators about when and how they will be allowed to operate at a somewhat higher emissions level versus a lower emissions level so that it averages out to a certain number. So there are many situations for gasoline and diesel cars where there is an allowable increase in emissions under certain temperature conditions and, within a certain range of variability, that's accepted and is considered legal and normal. I'm not personally familiar with the European testing of all diesels and so I can't address the question of whether these are violations or not, but, in general, this is something that could be potentially a violation or not a violation - you'd have to know in more detail exactly what the certification procedure called for.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, vielen Dank Kollege Krischer. - Jetzt ist das Wort bei der SPD-Fraktion. Kollegin Lühmann, bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Frau Nichols, ganz viele meiner Fragen sind schon beantwortet worden; eine ist allerdings noch offen. Wir haben darüber geredet, welche Tests Sie gemacht haben, wann Sie die ersten Verdachtsmomente hatten, dass etwas nicht stimmen könnte. Und dann steht bei mir hier in der Vorbereitung, dass es im März 2014 Tests gegeben hat der West Virginia University Center for Alternative Fuels, Engines and Emissions und des International Council for Clean Transportation. Die haben auch mit VW-Dieselmotoren Tests durchgeführt und haben deutlich erhöhte NOx-Werte festgestellt. Wann haben Sie davon Kenntnis erlangt, und was waren Ihre Reaktionen, als Sie von diesen Testergebnissen Kenntnis gekriegt haben?

Zeugin Mary Dolores Nichols: My understanding is that my staff became aware of this information at a conference in California in roughly that same time period and had conversations with ICCT and West Virginia about developing a further testing program. This was where things got bogged down

Deutsche Übersetzung

muss also diese verschiedenen Betriebsarten verfolgen, und im Rahmen des üblichen Genehmigungsverfahrens sind der Hersteller und die zuständigen Behörden im Gespräch darüber, wann und wie der Betrieb mit etwas höheren Abgaswerten als den Normen zulässig sein soll, sodass sich ein bestimmter Durchschnittswert einpendelt. Es gibt also etliche Fälle bei Benzin- und Dieselfahrzeugen, wo unter bestimmten Temperaturbedingungen ein zulässiger Anstieg der Emissionen möglich ist, und in einem gewissen Schwankungsbereich wird das toleriert und gilt als legal und normal. Ich bin persönlich nicht mit den europäischen Tests für Dieselfahrzeuge vertraut und kann deshalb nicht auf die Frage eingehen, ob das Verstöße sind oder nicht. Aber im Allgemeinen könnte es sich hier um Verstöße handeln. Da wissen Sie wahrscheinlich Genaueres über die Kriterien im Zulassungsverfahren.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Meines Erachtens haben meine Mitarbeiter bei einer Konferenz in Kalifornien etwa im selben Zeitraum davon Kenntnis erlangt; sie führten Gespräche mit ICCT und West Virginia über die Entwicklung eines weiteren Testprogramms. Das war, als es etwas



5. Untersuchungsausschuss

Original

a bit because of resource constraints, a lack of funding to pay for all of this testing.

Kirsten Lühmann (SPD): Was haben Sie denn unternommen? Sie haben gesagt, dass Sie 2013 auch schon mit VW geredet haben. Und jetzt kamen 2014 diese zusätzlichen Testergebnisse. Hat das Ihre Strategie auch gegenüber VW in irgendeiner Art und Weise beeinflusst?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Well, as I mentioned before, in 2013 we then began to do some more serious testing at the Haagen-Smit laboratory in California and we also were able to hire West Virginia to do some additional testing. So, at that point, we began to develop a much more robust database and therefore we also began discussions with Volkswagen and invited them to try to explain what was going on, and that was where we began to have discussions about a solution which never materialized. Again, looking back on it, we, I think, believed pretty strongly that the people from Volkswagen knew what was going on but were not being forthcoming at that point, going back to 2013.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke sehr. - Herr Klare hatte jetzt noch einige Fragen.

Arno Klare (SPD): Mrs. Nichols, ich habe eine Frage zu den Antworten, die Sie auf Ihrer Internetseite des CARB geben auf die Fragen der Leute, die VW-Autos fahren. Da gibt es die Frage - ich sage die jetzt auch in Englisch - :

Will the modifications bring my car into compliance?

Und Sie antworten auf Ihrer Internetseite mit dem Satz:

Because the vehicles were designed around the defeat device, they cannot be brought fully into compliance.

Deutsche Übersetzung

ins Stocken kam, wegen beschränkter Mittel, fehlender Gelder zur Finanzierung der Tests.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nun, wie erwähnt haben wir 2013 dann mit ausführlicheren Tests am Haagen-Smit-Labor in Kalifornien begonnen und konnten auch West Virginia mit weiteren Tests beauftragen. An diesem Punkt begannen wir eine sehr viel solidere Datenbank aufzubauen, weshalb wir auch Gespräche mit Volkswagen aufnahmen und sie baten, uns zu erklären, was da geschieht. Das war auch, als wir über eine Lösung zu sprechen begannen, die sich aber nie herstellte. Rückblickend waren wir wohl der ziemlich festen Überzeugung, dass Volkswagen wusste, was abließ; aber Volkswagen war zu diesem Zeitpunkt, 2013, nicht sehr mitteilend.

Wird mein Wagen nach den technischen Änderungen den Normen entsprechen?

Da die Fahrzeuge ganz im Hinblick auf die Abschaltvorrichtung konstruiert wurden, kann eine völlige Übereinstimmung mit den Normen nicht erzielt werden.



Original

Was heißt das? Das heißt, wenn ich das so richtig verstehe, dass VW die gesamte Motorsteuerungssoftware um dieses Defeat Device gebaut hat und im Grunde gar nicht in der Lage ist, zu 100 Prozent die Compliance wiederherzustellen. Oder deute ich diesen Satz falsch?

Zeugin Mary Dolores Nichols: We, in our settlement on the environmental litigation side, acknowledged that there could not be - - we would not expect there to be, 100 % compliance. We have settled for something like 85 % compliance, and the funds that the company is paying into the mitigation fund are then to be used to purchase, basically to trade out or buy up, older dirtier diesel engines, trucks, locomotives, etc., and replace them so that the net result would be an amount of NOx taken out of the air that is the equivalent of the exceedances from Volkswagen both past and future, going forward. Our settlement also allowed for any owner who wanted to sell the car back to the company, because they didn't want to be driving a car that wasn't fully in compliance, to turn the car in and get it bought back by Volkswagen. My understanding is that process is only just really getting underway, so we don't have any data at this point that would say how many people had chosen to just get rid of the car. My understanding, you know, anecdotally, is that there are quite a number of consumers who have decided that they just don't want to be driving these cars with a defeat device anymore because now, of course, they know, their neighbors know. Particularly if they are environmentally concerned people, they don't want to be seen driving these cars.

Arno Klare (SPD): Habe ich das gerade richtig verstanden, dass Sie so eine Art Offsetting-System als Teil des Gesamtpakets, das Sie mit VW verhandelt haben, gemacht haben?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Exactly right.

Arno Klare (SPD): Ja, okay, dann habe ich das richtig verstanden. - Ich habe noch eine weitere

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Wir haben bei unserer Klärung im Umweltverfahren anerkannt, dass es keine - - dass wir keine hundertprozentige Compliance erwarten können. Wir haben uns mit rund 85 Prozent abgefunden, und die Mittel, die der Hersteller in den Fonds für Minderungsmaßnahmen einzahlt, müssen dann genutzt werden, um ältere, umweltschädlichere Dieselfahrzeuge, Lastwagen, Loks usw. zu kaufen, im Grunde aufzukaufen, und sie zu ersetzen, damit unter dem Strich so viel NOx aus der Luft genommen wird, dass es den Überschreitungen durch Volkswagen früher und künftig entspricht. Unsere Regelung ermöglichte ferner jedem Besitzer, der sein Auto an den Hersteller zurückverkaufen will, weil das Fahren ohne vollständige Compliance nicht gewünscht ist, das Fahrzeug zurückzugeben und von Volkswagen zurückkaufen zu lassen. Meines Erachtens kommt dieses Verfahren gerade erst richtig in Gang. Deshalb haben wir heute noch keine Daten, die zeigen könnten, wie viele Menschen ihr Auto einfach loswerden wollten. Meiner Auffassung nach gibt es wohl, theoretisch, eine recht große Anzahl von Verbrauchern, die solche Autos mit einer Abschaltvorrichtung einfach nicht mehr fahren wollen, weil sie, weil ihre Nachbarn heute natürlich Bescheid wissen. Vor allem wenn es umweltbewusste Verbraucher sind, wollen sie in solchen Fahrzeugen nicht mehr gesehen werden.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ganz genau.



Original

Frage: Wenn die Fahrzeuge nicht zu 100 Prozent den Normen in Kalifornien oder in den USA überhaupt entsprechen können - aber sie haben trotzdem noch eine Erlaubnis, dort zu fahren. Das ist doch richtig?

Zeugin Mary Dolores Nichols: We agreed to allow a continued operation of cars that were not in 100 % compliance based on a balancing of the needs of the customers and of our own responsibilities. The way we are able to satisfy ourselves that we were still meeting our legal responsibilities to the public was through the development of this offsetting system. We were quite convinced that we will be able to succeed in removing enough additional NOx using the funds that Volkswagen is paying into the fund to be able to convince ourselves and the public that we have, in fact, dealt with all of the excess emissions.

Arno Klare (SPD): Frau Nichols, ich kritisiere nicht das Offsetting-System, ich finde es sogar äußerst interessant, dass es so etwas gibt. Das ist, denke ich mal, eine sehr, sehr gute Idee. Ich habe gleichwohl noch eine Frage: Wenn Sie sagen, Sie haben sich auf ungefähr 85 Prozent Erfüllung der Compliance-Regeln geeinigt und die 15 Prozent, die übrig bleiben, lassen Sie stehen, auf welcher gesetzlichen Basis basiert das, dass Sie diese Ausnahme zugestehen können?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Well, the legal basis is a consent decree approved by a federal court. Ultimately, I guess, at the end of the day, we believed we had authority to agree to it because the whole issue of environmental mitigation is one that is not technically part of our normal enforcement procedure. I mean, normally, we would just suspend sales and require a recall and live with whatever the results of the recall were. But the problem that we faced with Volkswagen, as in that quote that I believe you read just a little bit ago about how the cars were designed around this defeat device, was that they might never be able to be really fixed. The company is still working on fixes for these in-use vehicles. We are still in the process of working with them to try to

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Wir haben vereinbart, dass Fahrzeuge ohne hundertprozentige Compliance weiter fahren können, auf der Grundlage einer Abwägung der Bedürfnisse der Verbraucher und unserer eigenen Verantwortung. Wie wir uns davon überzeugen können, dass wir unseren gesetzlichen Verpflichtungen gegenüber der Öffentlichkeit noch gerecht werden; das geschieht durch dieses Offsetting-System. Wir meinen, dass wir zusätzliche NOx-Belastungen durch die Mittel, die Volkswagen in den Fonds einzahlte, werden ausgleichen können, um uns und die Öffentlichkeit überzeugen zu können, dass wir die überhöhten Emissionen tatsächlich bewältigen.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nun, die Rechtsgrundlage ist ein Anerkenntnisurteil eines Bundesgerichts. Letztendlich waren wir wohl der Auffassung, dass wir befugt waren, der Regelung zuzustimmen, weil das ganze Problem der Minderung von Umweltbelastungen nicht zur technischen Seite unserer üblichen Durchsetzungsverfahren gehört. Also, üblicherweise würden wir den Verkauf einfach unterbinden und einen Rückruf verlangen und uns mit den Ergebnissen, was immer sie sein mögen, abfinden. Das Problem bei Volkswagen, wie in dem Zitat, das Sie wohl vorhin vorgelesen haben, dass also die Fahrzeuge um die Abschaltvorrichtung herum konstruiert wurden, war, dass Volkswagen wohl nie eine richtige Lösung finden würde. Das Unternehmen arbeitet



Original

prove that the fixes they have come up with are durable and lasting, and for some models it seems more likely than others. So there are a number of different vehicle models that are involved here. Some of the newer ones appear to be more readily fixable, they can be adjusted, whereas some of the older ones maybe can't be, they can only be made a little bit better. So we have to look on a model-by-model basis to see that the fix isn't wrecking the operation of the vehicle and that it will last, so it doesn't just run through one test cycle and show compliance and that's the end of the matter. We need to show that over the projected useful life of the car it's also going to continue to meet it. So this is a difficult, lengthy process, unfortunately, and we are therefore taking the approach that this offset program is a better way to deal with it, perhaps, than recalls that really won't be fully effective. But if they don't reach the targets that they agreed to under the consent decree, there is a provision in the consent decree for the company to pay further amounts of money to allow for the state to purchase even more offsets to solve this problem. This is going to go on for quite a long time into the future, at least a decade.

Arno Klare (SPD): Sie haben mit VW vereinbart, dass es so etwas gab wie einen Recall, den VW gemacht hat. Das war im Jahre 2014. Damals war VW bereits darüber informiert, dass Sie zumindest an der Problematik dieser erhöhten NOx-Werte dran waren, ohne dass Sie jetzt als CARB wussten, wie tatsächlich die technischen Hintergründe waren. VW hat dann die Fahrzeuge zurückgerufen, und Sie haben hinterher bei Tests festgestellt, dass die NOx-Werte nach wie vor ganz schlecht waren, also weit über den Grenzwerten lagen.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Correct.

Arno Klare (SPD): Wie erklären Sie sich diesen Zusammenhang? Also, weil ich - - Mir kann das

Deutsche Übersetzung

immer noch an Lösungen für diese in Betrieb befindlichen Fahrzeuge. Wir sind immer noch dabei, zusammen mit dem Hersteller zu versuchen, zu zeigen, dass die vorgeschlagenen Lösungen dauerhaft sind, und das scheint für einige Modelle wahrscheinlicher als für andere. Es gibt also eine Reihe unterschiedlicher Modelle, um die es hier geht. Einige der neueren scheinen eher umrüstbar zu sein, sie können angepasst werden, wobei das bei einigen älteren Modellen vielleicht nicht möglich ist; sie können höchstens ein wenig verbessert werden. Also müssen wir je nach Modell darauf achten, dass die Umrüstung den Gebrauch des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt und dass sie dauerhaft ist, also es nicht einfach durch einen Fahrzyklus läuft und Compliance demonstriert, und das war es dann. Wir müssen zeigen, dass das Fahrzeug über die gesamte Nutzungsdauer die geforderten Werte einhalten kann. Das ist also leider ein schwieriges und langwieriges Verfahren, weshalb wir den Ansatz mit dem Offsetting-System verfolgen. Das ist wohl besser - vielleicht - als Rückrufe, die eigentlich keine ganz effiziente Lösung sind. Wenn sie aber die Ziele nicht erreichen, die mit dem Anerkenntnisurteil vereinbart wurden, dann ist dort vorgesehen, dass das Unternehmen weitere Mittel einzahlt, damit der Staat weitere Ausgleichsmaßnahmen bezahlen kann. Das wird sich noch eine recht lange Zeit hinziehen, mindestens zehn Jahre.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Genau.



Original

kaum in den Kopf gehen, weil ich denke, wenn VW weiß, worum es geht, hätten sie doch einfach sozusagen in der Software die Defeat Devices rausnehmen müssen, diese Applikation. Haben Sie eine Erklärung dafür, warum die diesen einfachen Weg nicht gegangen sind?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I can only assume that they chose not to do it because they knew that the fuel penalty would be so large that the customers would not accept it. People would be very angry and want to know what was going on, and they wouldn't be able to answer without confessing to something that is a criminal offense.

Arno Klare (SPD): Das heißt, VW hat diesen Trade-off-Effekt gefürchtet und hat deshalb das Defeat Device dringelassen. Das ist so richtig?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Yes.

Arno Klare (SPD): Ich habe jetzt noch eine Frage, weil wir uns ja auch zu beschäftigen haben mit dem Thema - -

Zeugin Mary Dolores Nichols: It is hard for us to accept, also, that a company of this size and, you know, with its resources would take such a risk, but obviously they got away with it for a long time.

Arno Klare (SPD): Ich habe noch eine Frage, weil unser Untersuchungsauftrag bedeutet ja auch, mal sozusagen zu überprüfen, was wir in Zukunft, wenn man so will, besser machen können. Und Sie haben ein System erwähnt, das ich kenne, weil ich mir das in der Schweiz im Kanton Zürich mal angeschaut habe, dieses Remote-Sensing-System. Ist das in Kalifornien so weit entwickelt, dass Sie das rechtssicher einsetzen können?

Zeugin Mary Dolores Nichols: We are in the process now of developing a new approach to the whole certification and testing process, which we are going to work on over the next two years, really, and we do expect that remote sensing will be a

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Da kann ich nur vermuten, dass sie das deshalb nicht gemacht haben, weil sie wussten, dass der Kraftstoffmehrerbrauch so groß sein würde, dass die Verbraucher das nicht hinnehmen würden. Die Leute würden sehr verärgert sein und wissen wollen, was da vorgeht, und Volkswagen würde nichts dazu sagen können, ohne etwas zuzugeben, was eine Straftat ist.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ja.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Das ist für uns auch schwer nachzuvollziehen, dass ein Unternehmen dieser Größe und mit diesen Mitteln ein solches Risiko eingeht. Aber offensichtlich sind sie lange damit durchgekommen.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Wir sind dabei, ein neues Konzept für das gesamte Genehmigungsverfahren und die Tests zu entwickeln, was sich tatsächlich über die nächsten zwei Jahre erstrecken wird, und dabei werden auch Remote-



Original

part of it. It is one more useful tool to have in the toolbox, absolutely.

Arno Klare (SPD): Aber es ist jetzt noch nicht so, dass es einsetzbar ist?

Zeugin Mary Dolores Nichols: It's not yet at that point.

Arno Klare (SPD): Ja. Und wenn es aber einsetzbar sein wird, ist es dann ein rechtssicheres oder soll es ein rechtssicheres Instrument sein?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Yes, we would expect to use it in conjunction with the other tools, including the PEMS and the laboratory testing, all together, probably using the remote sensing, again, to hone in on where there's a problem and then begin to further clarify, tease out, the specific causes. But it's also important just to know, in general, what's really going on out there in the world and what people are being exposed to as much as you can. So, we think it's a promising and useful tool, and I would say further that if you and your colleagues are thinking about adding some new enforcement tools and strengthening your own certification and enforcement programs, we would be very open to working with you on that. We would welcome that opportunity to have a broader group of places, that we're working on the same lines.

Arno Klare (SPD): Vielen Dank, Frau Nichols. Ich habe jetzt keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die Frage-
runde bei der Fraktion Die Linke, für die ich die
Fragen stellen werde. Und zwar geht es mir noch
mal um den Prozess der Aufdeckung der VW-Ma-
nipulationen und der Kenntnisse, die möglicher-
weise vorher schon da gewesen sind. Sie haben
laut einem Artikel in der *Wirtschaftswoche* vom
13. November - ich hatte schon daraus zitiert -
sich wie folgt geäußert - :

Deutsche Übersetzung

*Sensing-Systeme eingesetzt. Es ist eines unserer
nützlichsten Instrumente, unbedingt.*

Zeugin Mary Dolores Nichols: *So weit ist es im
Moment noch nicht.*

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Ja, wir würden es
wohl in Verbindung mit anderen Methoden nut-
zen, auch PEMS und Rollenprüfstand, alles zu-
sammen; wahrscheinlich würden wir Remote-
Sensing-Systeme einsetzen, um genauer einzu-
grenzen, wo es ein Problem gibt, um dann die ge-
nauen Ursachen herauszubekommen. Aber es ist
auch einfach wichtig, möglichst genau zu wissen,
überhaupt, was da draußen auf den Straßen pas-
siert und welchen Belastungen die Menschen aus-
gesetzt sind. Also wir halten das für ein vielver-
sprechendes und nützliches Instrument. Weiter
würde ich sagen, dass wir, falls Sie und Ihre Kol-
legen über neue Durchsetzungsinstrumente und
die Festigung der Genehmigungs- und Aufsichts-
regelungen nachdenken, da ganz offen sind und
mit Ihnen dabei zusammenarbeiten würden. Wir
würden die Möglichkeit sehr begrüßen, an weit
mehr Stellen mit derselben Ausrichtung arbeiten
zu können.*



Original

„Es waren Beamte aus der EU-Administration, die die amerikanische Umweltorganisation ICCT auf mögliche Betrügereien bei Stickoxidemissionen hinwiesen“ ...

Das ist das MAT A-BKAmt-2-1, Ordner 4, Blatt 29 f. - Woher stammte diese Information, dass EU-Beamte schon vor September 2015 Verdacht auf Betrügereien bei Stickoxidemissionen hatten?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I don't have any personal information to answer that question. This is the information that I have been given by staff at the Air Resources Board, but I have no personal knowledge of who exactly spoke to whom.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist Ihnen in diesem Gespräch auch jemand genannt worden, wer aufseiten der EU diese Hinweise an das ICCT gegeben hat?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Again, I don't have names that I can give you. I believe that there are senior staff people at the Air Resources Board who directly had these communications, but I just don't have the names.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, wer noch über Informationen - - oder wer außer Ihnen diese Informationen bekommen hat?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Well, the person who is the chief of our motor vehicle program, Dr. Alberto Ayala, who, in the beginning of this whole episode, was in charge of our mobile laboratory division, would be the most knowledgeable person on those issues.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber über diese Informationen, die Sie indirekt bekommen haben, dass seitens der EU Informationen an das ICCT gegangen waren, hinaus, haben Sie Kenntnisse davon gehabt, was auf der EU-Ebene sonst noch an Informationen bezüglich von Abschaltvorrichtungen vorgelegen hat?

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ich selbst habe keine Informationen, um diese Frage beantworten zu können. Das ist die Information, die ich von Mitarbeitern bei der CARB bekommen habe; aber ich selbst habe keine Kenntnis davon, wer genau mit wem sprach.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Auch hier kann ich Ihnen keine Namen nennen. Ich meine, es handelt sich um leitende Mitarbeiter bei der CARB, die selbst diese Informationen hatten; aber ich habe diese Namen einfach nicht.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nun, der Leiter unserer Kraftfahrzeugabteilung, Dr. Alberto Ayala, der zu Beginn dieser ganzen Geschichte für den Bereich der mobilen Labors zuständig war, wäre der Kenntnisreichste in diesen Angelegenheiten.



Original

Zeugin Mary Dolores Nichols: No, and I don't think what I said - - I don't believe I said that we thought there was information about defeat devices. I think the question was: Were there higher than expected NOx emissions coming from these diesel passenger cars? That's a different question.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann noch mal direkt auf Ihre Tätigkeit im CARB und den dortigen Untersuchungen. Im Oktober 2014 veröffentlichte ICCT seine Studie zu NOx-Realemissionen bei Dieselfahrzeugen auf dem europäischen und dem US-amerikanischen Markt. Das ist eine Information „A complementary emissions test for light-duty vehicles: Assessing the technical feasibility of candidate procedures“, Seite 1, 3 und 31, 36. Und danach überschreiten die Realemissionen die auf dem Rollenprüfstand gemessenen Emissionswerte erheblich. Und laut einem Artikel aus der deutschen Zeitung *Frankfurter Allgemeine Zeitung* wurden CARB und EPA aber bereits im Mai 2014 über die Ergebnisse des ICCT informiert. Das ergibt sich aus einem Zeitungsartikel, der hier vorliegt: „Vom sauberen Auto zum schmutzigen Skandal“. Das ist von der Internetseite faz.net, abgerufen am 24. Februar 2017.

Meine Frage: Stimmt es, dass das CARB bzw. die EPA die Studie des ICCT zum Anlass genommen hat, mit VW über deren Abgaswerte zu sprechen und eigene Untersuchungen anzustellen, oder sind darüber hinaus weitere Informationen an Sie herangetragen worden?

Zeugin Mary Dolores Nichols: We were certainly following the work of ICCT, both we and EPA are members of the ICCT, so we were very interested in what they were finding, and we were following their presentations and reports, and we also in that year received a report from West Virginia University, as well. However, what they established was: There appears to be a problem here. They didn't establish what exactly the problem was or how it was happening, and this was beginning to be very frustrating, particularly since we

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nein, und ich halte meine Äußerungen nicht für - - Ich habe wohl nicht gesagt, dass wir dachten, es gäbe Informationen über Abschalteinrichtungen. Meines Erachtens war die Frage: Gab es NOx-Emissionen aus diesen Dieselfahrzeugen, die höher waren als zu erwarten? Das ist eine andere Frage.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Wir verfolgen natürlich die Arbeit des ICCT. Sowohl wir als auch die EPA sind Mitglieder des ICCT. Also waren wir sehr daran interessiert, was sie herausfanden. Wir verfolgten ihre Darstellungen und Berichte, und wir bekamen auch in diesem Jahr einen Bericht der West Virginia University. Aber was sie feststellten, war: Hier haben wir wohl ein Problem. Sie haben das Problem nicht genau beschrieben, oder wie es vor sich geht, und das begann sehr frustrierend zu werden, insbesondere weil wir



Original

were continuing to ask Volkswagen questions about what's going on and they keep coming back with answers that are incomplete or saying "Don't worry, we have a fix for this," and then they develop a fix and it doesn't work. So, we're now doing testing on our own, in our own laboratory and seeing that none of the fixes that Volkswagen is proposing actually works.

Vorsitzender Herbert Behrens: Der stellvertretende Direktor des CARB und Ermittlungschef im Fall Volkswagen, Herr Alberto Ayala, sagte in einem Interview mit dem Online-Magazin *Automobilwoche.de*, der Verdacht auf unzulässige Abschaltvorrichtungen bei Volkswagen sei mit der Veröffentlichung des ICCT-Berichts aus dem Jahr 2014 beim CARB aufgekommen. Das ist die Quelle: „CARB-Ermittlungschef Ayala über Volkswagen“, im Internet aufgerufen unter der entsprechenden Seite am 24. Februar 2017. - Entspricht es den Tatsachen, dass das CARB seit der Veröffentlichung des Berichtes des ICCT den Verdacht hatte, dass Automobilhersteller und insbesondere VW möglicherweise unzulässige Abschaltvorrichtungen verwenden?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I can't tell you who exactly suspected what, when, at what precise time, in this whole cycle, but I believe that the CARB staff within the onboard diagnostic group are the ones who specifically said that they thought that there was a defeat device and that that statement was made to their upper management early in 2015, but I don't have precise dates for these things.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herzlichen Dank, Frau Nichols. - Ich gebe das Wort weiter an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion. Herr Lange.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke schön. Keine weiteren Fragen zurzeit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann mache ich an der Stelle schon weiter. - Frau Nichols, das Verfahren ist hier streng geregelt. Darum geht es immer von Fraktion zu Fraktion. Und jetzt bin ich

Deutsche Übersetzung

Volkswagen nach wie vor dazu befragten, was da geschieht, und wir bekamen immer noch nur unvollständige Antworten, oder sie sagten: „Keine Sorge, wir können das beheben“, oder sie entwickelten wieder eine Lösung, die nicht funktionierte. Also haben wir nun mit eigenen Tests begonnen, im eigenen Labor, und erleben, dass die Volkswagen-Maßnahmen eigentlich gar nicht funktionieren.

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Ich kann Ihnen nicht genau sagen, wer etwas und was er genau zu welchem Zeitpunkt in diesem ganzen Prozess mutmaßte; aber ich meine, es sind insbesondere die CARB-Mitarbeiter in der Gruppe für Fahrzeugdiagnosesysteme, die sagten, sie vermuteten eine Abschaltvorrichtung, und diese Feststellung erging Anfang 2015 an ihre Vorgesetzten. Aber genaue Daten dafür kann ich nicht nennen.*



Original

schon wieder an der Reihe, nachdem die CDU/CSU-Fraktion keine weiteren Fragen hat.

Sie haben eben gerade auf meine Frage erwähnt, dass sicherlich dann darüber diskutiert worden ist und es zu einzelnen Einschätzungen kam, dass es sich möglicherweise um unzulässige Abschalteneinrichtungen handelt. Hatte sich diese Kenntnis oder Erkenntnis auch fortgesetzt in der CARB bei der Untersuchung, und sind Sie direkt diesem Hinweis nachgegangen, ob es sich tatsächlich um Abschalteneinrichtungen handelt, die zu diesen hohen Differenzen kommen bei den Rollenwerten und bei den realen Werten auf der Straße?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Yes. I think, internally, there were conversations and I also believe that in conversations between ARB and Volkswagen officials they were asked this question in so many words and denied that there was any such issue.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann setzte sich dieser Prozess ja fort; es hat weitere Gespräche gegeben - Sie haben es erwähnt - mit den Herstellern. Und am 3. September 2015 hat VW gegenüber CARB und EPA die Verwendung unzulässiger Abschalteneinrichtungen schließlich eingestanden. - Das ist die Quelle „In-Use Compliance Letter“ auf der Homepage arb.ca.gov, aufgerufen am 24. Februar 2017.

Laut einem Artikel der Zeitung *Bild*-Zeitung vom 26. Dezember 2015 soll der führende Motorentwickler Volkswagens, Herr Eichler, zu dem Treffen mit CARB und EPA entsandt worden sein, nachdem auf einer Sitzung des VW-Markenvorstands im August 2015 über eine Softwareproblematik und die verweigerte Zulassung der US-Behörden für den neuen VW-Passat gesprochen wurde. - Das ist die Quelle „VW-Manager gab Betrug schon früher zu“, aufgerufen auf der Internetseite der *Bild*-Zeitung, bild.de, am 24. Februar 2017. - Und schon in einem Treffen mit der CARB vor dem 3. September 2015 soll VW auch von einer Zweitkalibrierung gesprochen haben, die nur während des Zertifizierungstests aktiv sei. Da ist die Quelle „Several technical meetings with

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ja. Ich meine, es gab interne Gespräche darüber, und es gab wohl auch Gespräche zwischen der CARB und Volkswagen, in denen wir ihnen diese Frage so oft stellten. Aber das Problem haben sie immer abgestritten.



Original

VW followed“ usw. Und auch das ist auf der Internetseite zu finden arb.ca.gov, aufgerufen am 24. Februar 2017.

Meine Frage an Sie: Waren Sie bei diesem Gespräch mit Herrn Eichler von VW anwesend, oder haben Sie sonst nähere Informationen dazu bekommen?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I did not. In fact, I would have to say his name is not one that has been previously on my radar screen, but I know there are many people who work in Volkswagen and so I wouldn't necessarily expect that I would be familiar with this individual. I would say that one of the things that affected our understanding of the situation was we were dealing with a U.S. representative and that position, I believe, changed. The person who was responsible for that job was changed over in 2015, early 2015. The top-level contact that we had was a person by the name of Oliver Schmidt and when he left he was replaced by a person named Stuart Johnson, and Mr. Johnson is the person who had the unpleasant task of explaining, or confessing, that this defeat device was real.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Ja, gleichwohl war es natürlich eine sehr sensible Zeit seit dem 3. September 2015, wo vieles darauf hindeutete, dass VW doch mit nicht gesetzlichen Maßnahmen die Werte erreicht. Gab es besondere Gründe dafür seitens des CARB, dass man nicht schon ab sofort, also nach dem 3. September, die Öffentlichkeit darüber informierte?

Zeugin Mary Dolores Nichols: We generally don't issue information about pending enforcement cases until we're ready to file. I think that's mostly a matter of protecting evidence and also maintaining the ability to pursue the legal case effectively. That information is then made public at the time that you file a formal notice of violation, and we don't like to do that until we have all of our facts organized and a coherent story to tell.

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ich war nicht dabei. Eigentlich müsste ich sagen, dass ich seinen Namen vorher nicht auf dem Schirm hatte; aber ich weiß, da gibt es so viele Leute bei Volkswagen, und so würde ich nicht unbedingt erwarten, dass mir der Name dieser einzelnen Person bekannt ist. Meines Erachtens hat unser Verständnis der Situation unter anderem die Tatsache beeinflusst, dass wir es mit dem Repräsentanten von Volkswagen in den Vereinigten Staaten zu tun hatten, und diese Position hat sich, glaube ich, verändert. Die für diese Funktion zuständige Person wurde 2015, Anfang 2015 ausgewechselt. Der Kontakt, den wir auf höchster Ebene hatten, war jemand namens Oliver Schmidt, der dann von jemandem namens Stuart Johnson abgelöst wurde, und Mr. Johnson ist derjenige, der die unangenehme Aufgabe hatte, zu erklären bzw. einzugestehen, dass es tatsächlich diese Abschaltvorrichtung gab.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Im Allgemeinen geben wir keine Informationen zu schwebenden Verfahren heraus, nicht bevor es zu den Akten gelegt werden kann. Das hat wohl am ehesten mit dem Beweismittelschutz zu tun und auch damit, dass wir nach wie vor in der Lage sein wollen, die Rechtssache wirksam zu verfolgen. Solche Informationen können dann veröffentlicht werden, wenn formell eine Mitteilung über einen Verstoß ergeht, und das machen wir ungern, bevor wir alle



Original

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie berichten auch in einem Schreiben, in dem Schreiben vom 18. September, darüber, dass die Ergebnisse der Tests von CARB dem Unternehmen VW bereits im Juli 2015 mitgeteilt worden sind und VW erst zwei Monate später dann die Verwendung von Defeat Devices gestanden hat. - Das ist in unserem Material, wie eben schon genannt, „In-Use Compliance Letter“ auf der Internetseite arb.ca.gov, aufgerufen am 24. Februar 2017. - Können Sie mir sagen, ob bei den Gesprächen in diesen zwei Monaten, die mit VW geführt wurden, auch jemals europäische oder auch deutsche Vertreter von VW anwesend waren?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I can't answer that question.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich danke Ihnen für die Ausführungen bis hierher und gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion. Frau Lühmann, bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Frau Nichols, ich habe gelesen, dass die US-amerikanischen Vorschriften vorsehen, dass Hersteller die eingebauten Zusatzsteuereinrichtungen bzw. ihre Strategien zur Schadstoffemission [sic!], also die sogenannten Auxiliary Emission Control Devices, detailliert beschreiben und begründen müssen. Das interessiert uns besonders deshalb, weil wir so etwas nach Bekanntwerden des Skandals auch eingeführt haben. Und meine Frage geht jetzt hin zu den Erfahrungen, die Sie damit gemacht haben. Hat VW offengelegt, dass sie so etwas genutzt haben? Und wenn irgendjemand Ihnen das offenlegt, wie haben Sie das überprüft? Haben Sie spezielle Informatiker, die dann in die Software hineingehen, oder was machen Sie mit diesen Informationen, die Sie dann bekommen?

Zeugin Mary Dolores Nichols: We do have people who are expert in the software systems and also in the hardware that's used on vehicles. There's an array of specialists who work at the Air Resources

Deutsche Übersetzung

Fakten geordnet beisammen haben und eine zusammenhängende Schilderung abgeben können.

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Diese Frage kann ich nicht beantworten.*

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Wir haben Mitarbeiter, die Experten für die Softwaresysteme sind und auch für die Hardware in den Fahrzeugen. Es gibt eine Reihe von Spezialisten bei der*



5. Untersuchungsausschuss

Original

Board and together, depending on the situation, they would be brought in to look at that. But, as I said at the outset, we have a long history of working with the auto industry and, generally speaking, it's a respectful relationship and one in which we have found that the companies are giving us accurate information to the very best of their ability and that we can rely on them to be honest. So, it's an unusual situation to find ourselves now in a position where we would be having to check everything and, frankly, I don't think the government would ever have the resources, given the relative size of the auto industry and the staffs that they employ, with experts and consultants and so forth, to monitor every company in the same way that we now have had to spend time monitoring Volkswagen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. Hat dann Volkswagen vor - -

Zeugin Mary Dolores Nichols: I'd like to say one other thing, by the way, which is that oftentimes you get information about violations from different sources, you've already heard me mention the ICCT and West Virginia. And US EPA and California work together and share information and sometimes we get information confidentially from the car companies themselves - either about each other or about what's going on within their own company. So there are ways of checking and to detect fraud but, as I said, I think out-and-out fraud is rare.

Kirsten Lühmann (SPD): Wissen Sie, ob es bei der Meldung, die VW gegeben hat zu seiner Strategie der Schadstoffemissionen bei Dieselfahrzeugen, irgendwelche Auffälligkeiten gegeben hat? Oder war das, was VW offengelegt hat, so, dass man einen Haken da dranmachen konnte und sagen konnte: „Alles toll, das wird schon so laufen“? Also, was hat VW eigentlich Ihnen gegenüber damals, als sie diese Fahrzeuge in Amerika zulassen wollten, offengelegt?

Deutsche Übersetzung

CARB, die gemeinsam, je nach Einzelfall, eingesetzt werden, um das genauer zu untersuchen. Aber wie ich eingangs schon sagte, wir arbeiten schon lange mit der Automobilindustrie zusammen, und im Allgemeinen ist das eine respektvolle Beziehung, eine, bei der wir festgestellt haben, dass die Unternehmen uns richtige Informationen nach bestem Wissen geben und dass wir uns auf ihre Ehrlichkeit verlassen können. Das ist also ungewohnt für uns, so eine Situation, in der wir alles kontrollieren müssen, und offen gesagt, hat die Regierung wohl auch nicht die Ressourcen, bei der Größe der Autoindustrie und der Zahl ihrer Mitarbeiter, mit Experten und Beratern usw., um jedes einzelne Unternehmen so wie wir heute zu überwachen, wie wir heute bei Volkswagen dafür Zeit aufwenden müssen.

***Zeugin Mary Dolores Nichols:** Ich würde übrigens gern hinzufügen, dass man ja oft Informationen über Verstöße aus unterschiedlichen Quellen bekommt; den ICCT und West Virginia habe ich Ihnen je schon genannt. Die US-Umweltschutzbehörde EPA und Kalifornien arbeiten zusammen und tauschen Informationen aus, und manchmal erhalten wir vertrauliche Informationen der Fahrzeughersteller selbst - entweder über andere Hersteller oder darüber, was im eigenen Unternehmen geschieht. Es gibt also Möglichkeiten der Kontrolle und einen Betrug aufzudecken. Aber, wie gesagt, offensichtlicher Betrug ist wohl selten.*



Original

Zeugin Mary Dolores Nichols: There was nothing different from what any other manufacturer provides in terms of a detailed description of all of the components of the vehicle that make up the emissions control system. It's a lengthy but quite standard format that's required, and Volkswagen complied, as other companies generally do. Sometimes there's a piece missing or something that raises a question and there's some back-and-forth exchange while the certification application gets amended. Occasionally, we have to go through some process in which we conditionally certify vehicles based on certain things being done or more information. So there's a time period in which there is very close communication between the agencies and the company when they are certifying a new vehicle, but there was nothing about this particular application that caused anybody to think that there might be a problem.

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke sehr. - Ich habe keine Fragen. Meine Kollegen?

Arno Klare (SPD): Frau Nichols, ich habe noch eine Frage oder, sagen wir mal, zwei Fragen wahrscheinlich. Gibt es im US-amerikanischen Recht, das Ihren Tests und Ihren Überprüfungen zugrunde liegt, eine Legaldefinition von Abschalt-einrichtungen?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Yes, there is. It's in a regulation, not in statute, but the regulatory process has defined what a defeat device is, both for the federal Clean Air Act and for California.

Arno Klare (SPD): Die zweite Frage, die ich noch habe: Sie können sich wahrscheinlich vorstellen, dass wir uns in vielen Debatten, die wir politisch führen, um einen Begriff immer wieder gestritten haben, der, jetzt in Englisch ausgedrückt, Normal Use bedeutet. Das heißt, wenn man ein Fahrzeug in extremen Betriebszuständen fährt, also in Ihrer Gegend - was weiß ich - die Passstraßen in den Rocky Mountains da oben fährt, dann verbraucht

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Das war nichts anderes als das, was andere Hersteller vorlegen bei einer genauen Beschreibung aller Komponenten des Fahrzeugs, die das Emissionsminderungssystem bilden. Es ist eine längere, aber ganz übliche Sache, die verlangt wird, und Volkswagen hat alles eingehalten, wie andere Unternehmen im Allgemeinen auch. Manchmal fehlt etwas, oder etwas erfordert Nachfragen, und dann gibt es einen Austausch hin und her, wobei der Antrag auf Genehmigung geändert wird. Gelegentlich müssen wir ein Verfahren wählen, bei dem wir eine bedingte Genehmigung ausgeben, auf der Grundlage laufender Arbeiten oder weiterer Informationen. Also gibt es Zeiten, in denen sich die Behörden und Unternehmen sehr intensiv austauschen, wenn es um eine neue Typgenehmigung geht. Aber bei diesem bestimmten Antrag lag nichts vor, was jemanden veranlasst hätte, an mögliche Probleme zu denken.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ja, die gibt es. Sie gibt es in einer Verordnung, nicht in einem Gesetz. Aber das Regelungsverfahren definiert, was eine Abschalt-einrichtung ist, sowohl für das US-amerikanische Luftreinhaltegesetz wie auch für Kalifornien.



Original

dieses Fahrzeug mehr und emittiert auch mehr. Bei Ihren Fahrten auf der Straße, bei diesen Real Driving Emission Tests, gibt es dort einen Definitionsrahmen, was Normal Use ist, der so klar ist, dass er auch sehr einfach verständlich ist?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Well, I think the law about normal use mostly comes up in the context of warranty where there is a claim that some part of a vehicle has failed and the owner or dealers are suing because there is a failure in what would be considered normal use. So then, you have to have a legal argument over whether the particular use in question was normal or not. When it comes to emissions testing, of course, we try to certify based on a broad range of what most customers would experience. There are situations in which there have been specialized requirements imposed because of the extreme variability in our terrain in the U.S. I am thinking of the example of carbon monoxide at high altitudes, where in the Rocky Mountain states or around Lake Tahoe during the winter months at altitude and in the cold, there can be episodes where vehicles are emitting extremely high levels of carbon monoxide, which is a deadly gas, and so requirements have been put in just to deal with that extreme. But you might call that predictable, a normal extreme, because it's a well-known phenomenon even though it only affects a relatively small number of vehicles and a relatively small part of our population, but it's an important enough thing that it was felt necessary to put a regulation in place to deal with that. So we do sometimes do special regulations for special circumstances but, by and large, the attempt is to cover a range of what a vehicle would experience if it is operated anywhere within the 50 states in all four seasons of the year.

Arno Klare (SPD): Okay, danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gebe ich das Wort weiter an die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, an den Kollegen Krischer.

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Also, meines Erachtens kommt das Gesetz über den Normalbetrieb im Zusammenhang mit Garantien ins Spiel, wenn behauptet wird, ein Teil des Fahrzeugs funktioniert nicht, und der Besitzer oder der Händler klagen, weil das, was als Normalbetrieb gilt, beeinträchtigt ist. Dann also muss man sich gerichtlich darüber auseinandersetzen, ob es sich bei dem fraglichen Betriebszustand um den Normalbetrieb handelt oder nicht. Wenn es um Abgastests geht, zertifizieren wir natürlich auf breiter Grundlage der Betriebszustände, mit denen es die meisten Verbraucher zu tun haben. Es gibt Fälle, in denen spezielle Bedingungen gestellt werden, wegen der extremen Schwankungsbreite hier im US-Gebiet. Ich denke da an das Beispiel Kohlenmonoxid in großen Höhen, wo es etwa in den Rocky Mountains oder um Lake Tahoe im Winter in der Höhe und bei Kälte vorkommen kann, dass Fahrzeuge extrem viel Kohlenmonoxid ausstoßen, also ein tödliches Gas. Und so werden Anforderungen formuliert, um eben diesem Extrem gerecht zu werden. Das könnte man für ein berechenbares, ein übliches Extrem halten, weil es ein bekanntes Phänomen ist, auch wenn es nur eine relativ kleine Anzahl Fahrzeuge und einen relativ kleinen Teil unserer Bevölkerung betrifft. Aber es wurde für immer noch wichtig genug gehalten, dass man es für notwendig hielt, dafür eine Verordnung zu erlassen. Also machen wir manchmal spezielle Vorschriften für spezielle Fälle; aber im Großen und Ganzen versuchen wir, eine große Bandbreite an Betriebszuständen überall in den 50 Bundesstaaten und für alle vier Jahreszeiten zu berücksichtigen.



Original

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Danke schön. - Frau Nichols, ich hätte noch mal eine Frage: Vor September 2015, haben Sie da über Ihre Erkenntnisse bei der ganzen Dieselproblematik, das Auseinanderfallen von Realprüfstandsemissionen und Realemissionen auf Konferenzen berichtet? Hat es da einen Austausch gegeben auch auf internationale Art? Und waren da auch Vertreter europäischer oder deutscher Behörden mit dabei?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I believe that there were such discussions at events, at conferences, in Europe and elsewhere. I see a reference to a conference that was put on in Mexico in July 2015 where there was discussion about harmonization of light-duty vehicle emission standards and what the emissions were in various places. I don't know that there were any official representatives there from Europe, however. I think I would know that if there had been.

So, you know, I think that there was always, I shouldn't say "always", from the beginning of the advent of the new diesels going back to the early 2000s, at the level of engineers who work in various NGOs, government organizations and universities and so forth, concern about whether these vehicles were really going to be able to meet both the expectations for very good fuel economy and NOx standards. But I'm not aware of any actual information that was out there, it was more a question than really any specific information.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Und nach September 2015, sind da Vertreter deutscher oder europäischer Behörden zu Ihnen gekommen und haben gesagt: „Wir wollen mal gucken, wie Sie das machen. Wir wollen da auch einen Austausch“? Hat es so was Ihrer Kenntnis nach gegeben?

Zeugin Mary Dolores Nichols: No.

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ich denke schon, dass es solche Gespräche bei Veranstaltungen, bei Konferenzen, in Europa und andernorts gab. Ich sehe hier einen Hinweis auf eine Konferenz, die im Juli 2015 in Mexiko abgehalten wurde; dort wurde über die Harmonisierung der Abgasnormen für Leichtnutzfahrzeuge und die Emissionen an verschiedenen Orten diskutiert. Ich weiß allerdings nicht, ob offizielle Vertreter aus Europa dabei waren. Davon hätte ich wahrscheinlich gewusst.

Nun, wissen Sie, es hat schon immer - „immer“ sollte ich nicht sagen -, seit den ersten neuen Dieselfahrzeugen Anfang der 2000er-Jahre aufseiten der Ingenieure, die für NGOs, Regierungseinrichtungen und Universitäten usw. arbeiten, Bedenken gegeben, ob diese Fahrzeuge wirklich sowohl den Ansprüchen an sehr niedrigen Kraftstoffverbrauch als auch den NOx-Normen entsprechen können. Aber ich kenne keine konkreten Informationen von damals. Es war eher eine Frage als wirklich bestimmte Informationen.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nein.



Original

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Okay. - Dann hätte ich noch eine Frage: Sie haben eben beschrieben zum Thema Volkswagen, dass Sie, weil das ganze Fahrzeug um die Abschalteneinrichtung gebaut worden ist, die Software, deshalb am Ende nur 85 Prozent des Zieles erreichen.

Meine Frage wäre jetzt: Hat die Reduktion des Stickoxidausstoßes, die ja durch die Veränderung der Fahrzeuge stattfindet - - Erst mal: Wie überprüfen Sie das? Also, wie habe ich mir das vorzustellen, wie da eine Nachprüfung läuft? Und hat das nicht auch dazu geführt, dass gleichzeitig die CO₂-Emissionen gestiegen sind, und wenn ja, in welchem Umfang?

Zeugin Mary Dolores Nichols: We are still in the process, for all of these vehicles, of doing durability testing which is part of our certification process. We, in effect, age a vehicle by running it artificially on a dynamometer over a period of time to see what happens to it as it begins to put on more miles. There are then probes and tracking of the emissions under the various driving cycles and now we also look at the fixes in a physical sense to see what has actually been done as well as looking at engineering calculations. I think it is the case that, on an individual basis, there will be less, or put it the other way, that there would be more CO₂ emitted by a vehicle if it is required to use a NO_x control device - that will cause it to reduce the benefits of the diesel fuel efficiency. And that was the argument from the very beginning, that diesels use so much less fuel that we should just cut them some slack, give them a break on the NO_x side, because we are so much more worried about CO₂ than we are about NO_x.

Our position on that is that we need NO_x control right now in our cities, and this is true around the globe, to deal with people who are alive today whose health is being hurt by the emissions from these cars. CO₂ is a global, long-lasting air pollutant and we need to address it, for sure, but it's probable that in order to address it we are going to have to both reduce the amount of driving overall and that we're going to have to switch vehicles to

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Wir sind immer noch dabei, für all diese Fahrzeuge Dauerhaltbarkeitsprüfungen durchführen, was zur Zertifizierung gehört. Im Grunde lassen wir ein Fahrzeug altern, indem wir es eine Zeitlang auf dem Rollenprüfstand laufen lassen, um zu sehen, was mit zunehmender Laufleistung damit passiert. Dann gibt es Abgasmessungen unter den Bedingungen verschiedener Fahrzyklen. Heute untersuchen wir die Lösungen auch physisch, um zu sehen, was konkret gemacht wurde, und prüfen die ingenieurtechnischen Berechnungen. Es ist wohl so, dass im Einzelfall weniger, oder drücken wir es andersherum aus, dass mehr CO₂ von einem Fahrzeug ausgestoßen wird, wenn es eine NO_x-Kontrolleinrichtung haben muss. Das wird die Vorteile der Dieselmotoreffizienz schmälern. Und eben das war von Anfang an das Argument: dass Dieselfahrzeuge so viel weniger Kraftstoff verbrauchen, dass wir sozusagen nachsichtiger sein sollten, was NO_x betrifft, weil uns CO₂ sehr viel mehr Sorgen macht als NO_x.

Wir vertreten dazu die Position, dass wir in unseren Städten jetzt sofort eine NO_x-Verringerung brauchen - und das gilt weltweit -, weil wir uns um die Menschen kümmern müssen, die heute leben, deren Gesundheit durch die Abgase dieser Autos geschädigt wird. CO₂ ist ein weltweit vorkommender beständiger Luftschadstoff, den wir bekämpfen müssen, absolut. Aber es ist wohl so, dass wir dazu sowohl die Fahrleistung insgesamt



Original

something that doesn't burn any fuel at all, namely either fuel cell or battery electric vehicles operated - - using renewable energy to fuel them. So this is a long-term, very serious global problem which we need to be addressing, but to compromise on human health in the immediate vicinity of these vehicles being operated on our roads is not something that we were willing to do. And we were very excited and happy that Volkswagen seemed to be able to do both - now it turns out that they really couldn't quite do both with an emissions control system that was durable and effective, and so, as a result of that, for those cars that continue to be operated there will be a fuel penalty. How great it is we don't yet know because we haven't approved the fix so I can't tell you. But if it were very severe people simply wouldn't do it, they would turn the cars in and, under our consent decree, they have a right to do that. No one has to continue to keep and own and operate one of these vehicles with the defeat device if they choose not to.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Nun haben wir viel über den Fall VW gesprochen. Sie hatten eben auch Fiat Chrysler, die Abschalt-einrichtungen benutzen. Gibt es denn weitere Verdachtsfälle bei Ihnen, dass weitere Hersteller da betroffen sein können und auch aktuell betroffen sein können?

Zeugin Mary Dolores Nichols: We have not yet had a finding that Fiat Chrysler used a defeat device. We have charged them with a slightly different violation, which is failure to disclose some aspects of how the emissions control system works. I want to be careful about that distinction because, as I mentioned earlier, our certification process does require a complete set of information about the emissions-related operations and equipment. But a defeat device is technically something more extreme than that, where there is a deliberate effort to deceive about what the emissions are, and

Deutsche Übersetzung

verringern und die Fahrzeuge so umstellen müssen, dass sie überhaupt keinen Kraftstoff mehr verbrennen, nämlich entweder auf Brennstoffzellen- oder batteriegetriebene Fahrzeuge - - die zum Laden wiederum erneuerbare Energien nutzen. Das ist also ein nur langfristig lösbares, sehr ernstes globales Problem, das wir lösen müssen. Aber Zugeständnisse auf Kosten der Gesundheit der Menschen im Umfeld dieser Fahrzeuge auf unseren Straßen zu machen, dazu sind wir nicht bereit. Wir waren sehr begeistert und froh, dass Volkswagen wohl beides leisten konnte - und nun stellt sich heraus, dass sie dafür wohl kein Emissionsminderungssystem haben, das dauerhaft und effizient ist. Infolgedessen wird es für die nach wie vor in Betrieb befindlichen Autos einen Kraftstoffmehrverbrauch geben. In welchem Umfang, das wissen wir noch nicht, weil wir die Volkswagen-Umrüstung noch nicht zugelassen haben. Das kann ich Ihnen also nicht sagen. Aber selbst wenn er hoch wäre, dann würden sich die Leute einfach nicht darauf einlassen; sie würden ihren Wagen abgeben. Und dazu haben sie nach unserem Anerkenntnisurteil auch das Recht. Niemand muss diese Fahrzeuge mit der Abschalt-einrichtung behalten und weiter fahren, wenn er das nicht will.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Wir haben bisher keine Ergebnisse, die zeigen würden, dass Fiat Chrysler eine Abschalt-einrichtung einsetzte. Wir haben sie wegen eines etwas anderen Verstoßes angeklagt, nämlich der Unterlassung, einige Aspekte der Funktionsweise des Emissionsminderungssystems offenzulegen. Ich bin vorsichtig, was diese Unterscheidung angeht, weil unser Genehmigungsverfahren, wie gesagt, durchaus vollständige Informationen über Betrieb und Ausrüstung in Bezug auf Emissionen verlangt. Aber eine Ab-



Original

we haven't, again at this point although we're not completely finished with our testing, made that finding with regard to Fiat Chrysler, but of course the effect is still one of excess emissions.

We are also still looking at excess emissions from other diesel vehicles, but that is information I can't give you at this point.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, die Fragerunde geht jetzt an die CDU/CSU-Fraktion. - Dort sind keine weiteren Fragen. - Dann möchte ich ganz gern für die Linksfraktion noch mal auf eine Aussage, Frau Nichols, zurückkommen, die Sie gegenüber dem Kollegen Krischer von Bündnis 90/Die Grünen machten, dass 2011 ja quasi Erkenntnisse an Sie herangetragen worden sind, dass 2011 Fragen aufgetaucht sind und dass diese Fragen sowohl in Ihrem Staat, in Kalifornien, als auch mit der EU thematisiert worden sind. Habe ich Sie da richtig verstanden?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Yes. I believe that's correct.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie etwas zu der Art dieser Kontakte oder Informationsaustausche sagen?

Zeugin Mary Dolores Nichols: The discussions that I am aware of between representatives at CARB and their counterparts in Europe take place in meetings which were in Europe, no, sorry, in the U.S. There was a conference at the University of California on PEMS systems which was hosted by the University of California at Riverside in which they were specifically focusing on use of PEMS, and that was where the question of what

Deutsche Übersetzung

schalteinrichtung ist technisch schon etwas extremer, weil man sich vorsätzlich bemüht, über die Emissionen zu täuschen, und wir haben - wiederum zu diesem Zeitpunkt, obwohl wir unsere Tests noch nicht abgeschlossen haben - im Hinblick auf Fiat Chrysler keine Hinweise auf Verwendung einer Abschaltleinrichtung. Trotzdem haben wir es im Ergebnis mit überhöhten Emissionen zu tun.

Wir untersuchen auch nach wie vor überhöhte Emissionen anderer Dieselfahrzeuge. Aber darüber kann ich Ihnen zu diesem Zeitpunkt keine Informationen geben.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ja. Das ist wohl richtig.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Die Gespräche, derer ich mir bewusst bin, zwischen Vertretern der CARB und ihren Kollegen in Europa fanden bei Treffen statt, in Europa, nein, Entschuldigung, in den USA. Es gab eine Konferenz an der University of California über PEMS, die von der University of California in Riverside ausgerichtet wurde, bei der man sich besonders mit dem Einsatz von PEMS befasste, und dort ergab sich die Frage nach den



Original

seemed to be a discrepancy between certification and real-world use came up.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, danke schön. - Dann noch ein paar abschließende Fragen bezüglich der Lehren, die wir aus diesem Skandal, aus diesem Betrug dann ziehen müssen. Dazu zunächst eine Frage an Sie über die Struktur und Arbeitsweise Ihrer Behörde. Sie sagten, dass es immer wieder Hinweise gibt, die an Sie herangetragen werden, teilweise aus Unternehmen, aus dem eigenen, aber auch Informationen über andere Unternehmen. Wie muss ich mir das vorstellen bei Ihrer Behörde: Werden Sie aufgrund dieser Hinweise aktiv und gehen diesen dann nach, oder erwarten Sie, dass Ihnen bewiesene Tatsachen vorgespielt werden, auf deren Grundlagen Sie dann weiterarbeiten können?

Zeugin Mary Dolores Nichols: The structure of our program, which is the same as the federal program, is that a company cannot offer for sale a vehicle in California until that vehicle has a certification. So, it's the certification process that is the beginning and sort of the centre of everything. When a company is planning to introduce a new model, for which, as we know, the plans are in the works for years in most cases before they actually begin to sell it, they usually approach the staff at ARB and begin the process of giving information in detail about what's going to be the emissions system on that vehicle and then, over a period of time, they submit data. The data is reviewed by engineering and technical staff, then they actually submit vehicles for testing as part of this process and they submit their own data, of course, from their own laboratories, which is relied on. Here we also do a testing, endurance-type testing, and look at the vehicles and, after they have been approved for sale and are already out in the real world over a period of time, they would be just routinely monitored through a PEMS type testing and we do that, although probably not as much as we would like just because of the limitations of staff and equipment. And then, eventually, as the car gets over a certain age it is also subject to inspection and maintenance requirements in which the car has to

Deutsche Übersetzung

offensichtlichen Diskrepanzen zwischen Prüfstandsemissionen und Realemissionen.

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Unser Programm - es ist das gleiche wie das Bundesprogramm - ist so aufgebaut, dass ein Unternehmen ein Fahrzeug in Kalifornien erst dann zum Kauf anbieten kann, wenn es zugelassen ist. Also, dieses Genehmigungsverfahren ist der Anfang und sozusagen der Kern des Ganzen. Will ein Unternehmen ein neues Modell einführen, dessen Planungen meistens seit Jahren vor dem eigentlichen Verkauf laufen, spricht es in der Regel die Mitarbeiter bei der CARB an; dann beginnt es zunächst detaillierte Informationen über das Emissionsminderungssystem dieses Fahrzeugs zu liefern, und dann, nach einiger Zeit, legen sie Daten vor. Die Daten werden von Ingenieuren und Technikern überprüft, dann kommen Fahrzeuge herein für die Tests im Rahmen dieses Prozesses, und sie legen natürlich eigene Daten vor, aus den eigenen Labors, auf die man sich verlässt. Hier führen wir auch Dauertests durch und untersuchen die Fahrzeuge. Nachdem sie für den Verkauf zugelassen sind und bereits einige Zeit im Realbetrieb gefahren werden, müssen sie nur regelmäßig kontrolliert werden und PEMS-Tests durchlaufen, was wir auch machen, obwohl wahrscheinlich nicht so häufig, wie wir es gern hätten, einfach wegen der Beschränkungen hinsichtlich Personal und Ausrüstung. Und dann schließlich, wenn das Fahrzeug*



Original

receive a certificate of compliance before it can be reregistered. But that's a period of like six years, so during that period of initial use of the car the only way in which it is really efficiently monitored is if it happens to turn up somewhere as being suspect, usually because we get information that the cars aren't functioning properly and we'd be more likely to hear about that from dealers or customers themselves than to find this information ourselves. In other words, we monitor but we know, and probably and partly as a result of this case, that we need to be doing more monitoring even of what would seem to be very new and very well-designed vehicles to see that we are getting the results that the certification calls for.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sind Sie dazu verpflichtet, aktiv zu werden, wenn Sie Hinweise darauf bekommen, dass die Werte nicht so stimmen, wie sie dort in einem Prüfzyklus da sind? Oder ist das eine freiwillige Entscheidung, oder sind Sie gesetzlich verpflichtet als Behörde, dann diesen Hinweisen nachzugehen?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I believe it's a matter of enforcement policy as opposed to legal requirement. At a certain point, I suppose, if CARB were to ignore data of that kind, we would be subjected, or we could be subjected legally, to a suit by citizens as well as political embarrassment and that, of course, is often a very powerful tool as well. No, I think it's a question for CARB of trying and prioritizing so that we use our enforcement capacity to try to find and to correct the worse violations and not to spend time on the less important ones, but the reality is that we have hundreds of cases going on, or have had over the years, relating to compliance and warranty violations. I have a statistic here that from 2010 through 2016 there were 214 separate recalls for emission control issues that affected more than two million cars. So we don't just sit on this information when we have it. The limitation is really what we can detect, not what we would pursue.

Deutsche Übersetzung

ein gewisses Alter erreicht hat, muss es Inspektions- und Wartungsanforderungen erfüllen, wobei wieder die Einhaltung der Normen vor der erneuten Zulassung zertifiziert werden muss. Aber das ist ein Zeitraum von etwa sechs Jahren, so dass also in dieser Anfangsphase die einzige Möglichkeit, dass ein Wagen wirklich effizient kontrolliert wird, darin besteht, dass er zufällig irgendwo auffällt, meist weil wir informiert werden, dass die Fahrzeuge nicht ordnungsgemäß funktionieren. Das hören wir eher von Händlern oder den betroffenen Kunden, als dass wir selbst auf diese Information stoßen. Mit anderen Worten: Wir kontrollieren, wissen aber - und wahrscheinlich und teils infolge dieses Falles -, dass wir mehr kontrollieren müssen, selbst die anscheinend sehr neuen und sehr gut konstruierten Fahrzeuge, um an die Ergebnisse zu kommen, die für die Genehmigung gefordert sind.

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Das ist wohl eher eine Frage der Durchsetzung, nicht der gesetzlichen Bestimmungen. Ich vermute, ab einem bestimmten Punkt, würde die CARB solche Daten außer Acht lassen, würde oder könnte sie mit von Bürgern angestregten Prozessen rechnen müssen. Es wäre eine politische Peinlichkeit, und das ist natürlich auch ein sehr wirksames Instrument. Nein, ich glaube, es geht darum, dass die CARB Prioritäten zu setzen versucht, damit wir unsere Kapazitäten zur Durchsetzung nutzen können, um die schlimmsten Verstöße zu klären und die Zeit nicht mit weniger Wichtigem zu vertun. Aber die Realität ist, dass wir Hunderte schwebender Verfahren haben oder im Laufe der Jahre hatten, die mit Verstößen gegen die Compliance und die Garantiebestimmungen zu tun hatten. Ich habe hier eine Statistik, dass es von 2010 bis 2016 genau 214 verschiedene Rückrufe wegen Problemen bei der Emissionsminderung gab, wovon mehr als*



5. Untersuchungsausschuss

Original

In other words, if we find it, we are going to pursue it.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. Ich gebe das Wort weiter an die Kollegen der SPD-Fraktion. Herr Saathoff, bitte.

Johann Saathoff (SPD): Frau Nichols, Sie sagten, es gibt eine Legaldefinition für die Defeat Devices.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Yes.

Johann Saathoff (SPD): Können Sie mir sagen, seit wann es diese Legaldefinition gibt?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I'm looking to my legal staff because I'm not sure that I recall the date, at which it came into effect. It's a number of years. I'm sorry I don't have that information.

Johann Saathoff (SPD): Okay. Vielleicht ist es möglich, so ein bisschen was über die Umstände des Zusammenkommens der Legaldefinition zu beschreiben.

Zeugin Mary Dolores Nichols: We could provide that information when we submit my written comments as well, so I can get that information in a matter of a day. I just don't have it.

Johann Saathoff (SPD): No, okay. Eventuell ist es möglich, etwas die Umstände des Zusammenkommens zu beschreiben. Also was waren die Gründe, dass man sich über so eine Legaldefinition unterhalten hat und sie dann anschließend normiert hat?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I have only a vague recollection that this issue had come up with respect to some trucks that had a bypass for their emissions control systems when the air conditioner was in use. And this came about because

Deutsche Übersetzung

2 Millionen Autos betroffen waren. Also wir sitzen nicht bloß auf diesen Informationen, wenn wir sie haben. Beschränkungen sind wirklich durch das bedingt, was wir entdecken können, nicht, was wir verfolgen würden. Anders ausgedrückt, wenn wir etwas aufdecken, dann verfolgen wir es.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ja.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ich verlasse mich auf meine Juristen, weil ich nicht sicher bin, ob ich das Datum erinnere, an dem sie in Kraft trat. Es ist wohl eine Reihe von Jahren. Tut mir leid, ich habe die Information nicht.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Wir können Ihnen diese Information geben, wenn wir auch meine schriftliche Stellungnahme vorlegen. Also kann ich die Information innerhalb eines Tages beschaffen. Ich habe sie jetzt einfach nicht.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Ich kann mich nur dunkel daran erinnern, dass sich diese Frage im Zusammenhang mit einigen Lastwagen stellte, die ihre Emissionsminderungssysteme umgingen, wenn die Klimaanlage lief. Das kam so, weil die



Original

the US EPA pursued it and enforcement action from there, but the defense was that it was not - - that what they were doing was, you know, operational efficiency and convenience and not a criminal offence, and that caused EPA and then ARB also to define what a defeat device actually is. There was some litigation in which this became a question and therefore the regulations were amended, but I don't remember exactly when that happened.

Johann Saathoff (SPD): Ja. Es ist nicht so schlimm, dass Sie das nicht wissen. Und herzlichen Dank, dass Sie die Umstände aufklären. Also aus dem Lastwagengeschäft heraus. War das dann eine Diskussion, die in den ganzen Vereinigten Staaten noch eine Rolle spielte oder nur in Kalifornien?

Zeugin Mary Dolores Nichols: No, no. It was a federal issue. It's been a federal issue also.

Johann Saathoff (SPD): Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, danke schön. - Dann ist das Wort bei der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen, beim Kollegen Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich habe nur noch eine letzte Frage: Wie viele Mitarbeiter kümmern sich bei Ihnen denn um den Bereich Autoabgase, also ungefähr, eine geschätzte Zahl?

Zeugin Mary Dolores Nichols: Total staff that work on all aspects of emissions? Several hundred, probably around 300. On the enforcement side, when we try to evaluate what our expenses had been in connection with the Volkswagen case, I believe we said it was 30 personnel or person years over a period of four years that were devoted to that effort. So, it does require substantial resources to run an effective enforcement program and that's one of the reasons of course why we collaborate with our colleagues at US EPA and, again, why if we had a worldwide network of entities that were all independent and all working

Deutsche Übersetzung

EPA dem nachging und Durchsetzungsmaßnahmen anstrebte. Aber die Verteidigung lautete, dass es nicht - - es sei ihnen um Wirtschaftlichkeit und Komfort gegangen; es sei keine strafbare Handlung. Dies veranlasste die EPA und dann auch die CARB, zu definieren, was eine Abschaltvorrichtung eigentlich ist. Es gab verschiedene Prozesse, wo diese Frage aufgeworfen wurde, und deshalb wurden die Regelungen geändert. Aber ich erinnere mich nicht mehr genau, wann das war.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Nein, nein. Das spielte in den ganzen USA eine Rolle. Und es ist auch eine Bundesangelegenheit.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Das Personal insgesamt im ganzen Bereich Emissionen? Mehrere Hundert, wohl um die 300. Auf der Vollzugsseite, als wir dabei waren, unsere Ausgaben im Zusammenhang mit dem Fall Volkswagen abzuschätzen, hatten wir wohl von 30 Mitarbeitern bzw. Mannjahren über einen Zeitraum von vier Jahren gesprochen, die dafür eingesetzt wurden. Eine wirksame Durchsetzung verlangt also erhebliche Ressourcen, und das ist einer der Gründe, warum wir mit den Kollegen bei der EPA zusammenarbeiten und - ich wiederhole - weshalb wir, hätten wir ein



Original

on these issues, we would be doing a better job, I think, of effectively reducing emissions from motor vehicles.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Und Sie haben auch eigene Prüfstände, eigene Messeinrichtungen, also die selber von der Behörde betrieben werden, oder beauftragen Sie damit Prüfinstitutionen Dritter?

Zeugin Mary Dolores Nichols: We have a laboratory - I am sitting in a conference room at that laboratory right now - in El Monte, as well as a laboratory that does some of the motor vehicle work in Sacramento. Actually, the legislature just recently approved construction of a new laboratory that is going to be adjacent to the University of California in Riverside in order to be able to keep up with the latest state-of-the-art in emissions monitoring and enforcement so that the certification process will keep up to date. I think one of the things that emerges from this whole Volkswagen issue is that we need to have the capacity to understand, in detail, how the software that now controls cars, which are more about computers these days than perhaps they are about traditional automotive engineering - - We need to be able to understand those as well as the people that we regulate. So we are going to be moving more in that direction in the future. But it is a sophisticated network of both design and enforcement experts as well as lawyers, of course.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Okay, das waren meine Fragen. Herzlichen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich danke auch. - Gibt es sonst Ihrerseits noch Fragen? - Gut, dann eine abschließende Runde für die Linksfraktion. - Frau Nichols, Sie hatten eben darauf hingewiesen, es gebe in den letzten sechs Jahren, 2010 bis 2016, insgesamt 214 Rückrufe, 2 Millionen Fahrzeuge betreffend, die aufgrund von Emissionswerten dann zurückgerufen worden sind. Ist das eine öffentliche Liste, kann man die auf Ihrer Homepage

Deutsche Übersetzung

weltweites Netzwerk von Einrichtungen - alle unabhängig und mit denselben Aufgaben befasst -, wohl viel besser daran arbeiten könnten, den Ausstoß von Autoabgasen zu verringern.

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Wir haben ein Labor - ich sitze gerade in einem Konferenzraum dieses Labors - in El Monte und eines in Sacramento, das zum Teil für Kraftfahrzeuge zuständig ist. Tatsächlich hat der Gesetzgeber den Bau eines neuen Labors gebilligt, das der University of California in Riverside benachbart ist, um auf dem neuesten Stand der Technik für die Emissionsminderung und die Durchsetzung sein zu können, damit wir die Genehmigungsverfahren immer auf dem neuesten Stand halten können. Eine der Lehren aus dem ganzen Volkswagen-Fall ist wohl, dass wir über die nötigen Kapazitäten verfügen müssen, um genau zu verstehen, wie die Software, die heute die Autos steuert, wo es mehr um Computer geht als vielleicht um herkömmliche Kraftfahrzeugtechnik - - Wir müssen diese Seite genauso verstehen können wie die Menschen, die von unserer Regulierung betroffen sind. Es geht für uns also künftig eher in diese Richtung. Aber es ist ein komplexes Netzwerk von Experten aus Konstruktion und Durchsetzung und natürlich auch von Juristen.*



Original

einsehen, oder ist diese Liste veröffentlicht worden?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I could certainly make it available to you. I'm not sure if the underlying data is published on our website at this point or not, but it's easily attainable if not, so we'll check.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das würde mich sehr freuen. Vielen Dank. - Was die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen US-amerikanischen Behörden und europäischen Behörden anbetrifft, meine abschließenden Fragen an Sie. Sie hatten in einem Zusammenhang erwähnt - diesen Zeitungsartikel hatte ich schon häufiger hier genannt, den vom November 2015 aus der *Wirtschaftswoche* - - Und dort sagten Sie:

Ich würde mir mehr Zusammenarbeit mit der EU wünschen.

Das ist auch niedergelegt in einem Material hier: MAT A-KBA-2-4 [sic!], aus den herabgestuften Unterlagen, Blatt 322. - Welche Defizite sahen Sie im Hinblick auf die Zusammenarbeit zwischen Behörden einzelner Staaten bei der Thematik Fahrzeugregulierung?

Zeugin Mary Dolores Nichols: My knowledge here is second-hand but I have been told at international meetings that I have been to myself, as well as from my staff, and I remember even that when I was at US EPA back in the 1990s, that Europe and the U.S. have standards and implementation processes which are similar but not identical and, actually, the auto industry frequently complained about being subjected to duplicative testing procedures, slightly different requirements that meant that some models that were designed for Europe had difficulty being sold in the U.S. or vice versa. Now, of course, both Europe and the U.S. are facing the reality that the growth in vehicle markets, the growth in demand for vehicles is in Asia and to a lesser extent, but still, in Latin America and even in Africa. So, to the extent that we are concerned

Deutsche Übersetzung

Zeugin Mary Dolores Nichols: Die kann ich Ihnen bestimmt zur Verfügung stellen. Ich bin mir nicht sicher, ob die zugrundeliegenden Daten derzeit auf unserer Internetseite veröffentlicht werden; aber falls nicht, ist das leicht machbar. Also, wir werden das prüfen.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Meine Informationen dazu sind aus zweiter Hand, aber bei internationalen Treffen wurde mir gesagt, auch von meinen Mitarbeitern, und ich erinnere mich sogar, dass zu meiner Zeit bei der EPA in den 1990er-Jahren Europa und die USA ähnliche, wenn auch nicht identische Normen und Umsetzungsverfahren haben und sich die Autoindustrie eigentlich häufig darüber beschwerte, dass sie mit nur geringfügig anderen Anforderungen doppelten Tests unterzogen werden. Das bedeutete, dass einige Modelle, gedacht für Europa, Schwierigkeiten hatten, sich in den USA zu verkaufen und umgekehrt. Nun haben es sowohl Europa als auch die USA mit der Tatsache zu tun, dass sich das Wachstum der Fahrzeugmärkte, die steigende Nachfrage nach Autos in Asien und, zwar in ge-



Original

about both global emissions of greenhouse gases and about human health around the world and about the success of our own domestic vehicle manufacturers and our own markets, I think it would behoove us all to try to work together wherever possible, to have common standards and implementation procedures, enforcement procedures, that are sufficiently uniform so that all of us are getting the greatest bang for our buck, so to speak. This has been talked about for many, many years, the idea of harmonization, again which was mostly driven by the companies, by the manufacturers, and which was mostly resisted, I would say, at the national level by pride, perhaps, of different engineers and the different domestic conditions and so forth. But for those of us in the environmental field, who are working on environmental issues, I think this is really a very good time to be thinking about overcoming some of those barriers and collaborating much more closely than we have in the past. I am sure that we have things to learn from each other and I do think our experience with this Volkswagen case shows that there are advantages to the enforcement procedures that we have.

Vorsitzender Herbert Behrens: Bevor ich die nächste Frage stelle, muss ich eben eine Korrektur machen bezüglich der Quellenangabe. Dieses Zitat „Ich würde mir mehr Zusammenarbeit mit der EU wünschen“, das ist aus unserem MAT A-BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357, Ordner 12 von 79, Blatt 86.

Noch zwei Fragen an Sie, Frau Nichols: Gab es in der Vergangenheit seitens des CARB Versuche, auf dem Feld der Zusammenarbeit mit der EU Kontakt aufzubauen?

Zeugin Mary Dolores Nichols: I am not aware of any specific overtures on our part. I think these are discussions that have primarily arisen at international events and that have been promoted, as I said, by the auto industry itself or sometimes, maybe, by NGOs, but I'm not aware of any formal efforts on our part.

Deutsche Übersetzung

ringerem Maße, aber dennoch auch in Lateinamerika und sogar in Afrika vollzieht. Ich meine, insofern wir beunruhigt sind hinsichtlich der globalen Treibhausgasemissionen und der Gesundheit der Menschen und des Erfolges unserer eigenen Fahrzeughersteller und der eigenen Märkte, dass es uns wohl allen obliegt, wo immer möglich zusammenzuarbeiten, für gemeinsame Normen und Umsetzungsverfahren zu sorgen, für Durchsetzungsverfahren, die ausreichend einheitlich sind, damit alle sozusagen das Beste fürs Geld bekommen. Darüber spricht man schon viele, viele Jahre über Harmonisierung, häufig angeregt von den Unternehmen, den Herstellern, wobei der meiste Widerstand meines Erachtens auf nationaler Ebene vielleicht entstand durch den Stolz der Ingenieure, durch die unterschiedlichen inländischen Bedingungen usw. Aber für Leute im Umweltbereich, die an Umweltfragen arbeiten, ist es jetzt wohl wirklich an der Zeit, über die Überwindung einiger dieser Schranken und über eine viel engere Zusammenarbeit als früher nachzudenken. Ich bin sicher: Wir haben einiges voneinander zu lernen, und unsere Erfahrung mit Volkswagen zeigt wohl, dass unsere Durchsetzungsverfahren durchaus Vorteile haben.

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Mir ist von speziellen Initiativen auf unserer Seite nichts bekannt. Ich meine, das sind Gespräche, die vor allem bei internationalen Veranstaltungen geführt werden und die, wie gesagt, von der Autoindustrie selbst gefördert werden oder manchmal vielleicht*



Original

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber auch in umgekehrter Reihenfolge ist Ihnen nichts bekannt, dass seitens der europäischen oder deutschen Behörden an das CARB herangetreten worden ist, um dort die Zusammenarbeit zu intensivieren?

Zeugin Mary Dolores Nichols: That's correct.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. Gibt es aus der Runde weitere Fragen an die Zeugin Nichols? - Dann möchte ich mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken für Ihre Geduld und für die Beantwortung unserer Fragen, die wir hier an Sie gestellt haben. Für heute ist damit die Befragung von Ihnen beendet.

Ich muss Sie noch darauf hinweisen, dass im Rechtssinne die Vernehmung erst dann abgeschlossen ist, wenn das Protokoll von Ihnen freigegeben ist. Also Sie haben noch mal die Möglichkeit, binnen zwei Wochen Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen und dann auch Richtigstellungen oder Ergänzungen vorzunehmen, und erst danach entscheidet unser Ausschuss über den offiziellen Abschluss der Vernehmung.

Frau Nichols, noch mal herzlichen Dank an Sie, und ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag in Kalifornien und uns einen schönen Abend. Danke schön.

Zeugin Mary Dolores Nichols: Thank you. Good night to you.

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen und Kollegen, damit sind wir am Schluss unserer heutigen Beweisaufnahme, und ich darf dann die Sitzung für heute beenden. Vielen Dank.

(Schluss: 20.29 Uhr)

Deutsche Übersetzung

von NGOs; aber von formellen Angeboten unsererseits weiß ich nichts.

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Genau.*

Zeugin Mary Dolores Nichols: *Danke schön. Einen schönen Abend Ihnen.*



5. Untersuchungsausschuss

Original

Deutsche Übersetzung