



Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg



Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

/

Bei Antwort bitte angeben:

511-180.01/001#662

Ansprechpartner(in):

[Redacted]

Telefon: +49 461 316 [Redacted]

Telefax: +49 461 316 [Redacted]

E-Mail:

[Redacted]

Datum: 11.11.2022

## [Redacted] - Antrag nach Informationsfreiheitsrechten

Sehr geehrte [Redacted]

ich beziehe mich auf Ihre Anfragen an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) vom 04.09.2022 und 25.09.2022, welche mir zur Bearbeitung zugeleitet wurden. Sie bitten um Informationen bezüglich des Rückrufes unter den Rückruf-Code 5496147.

Hierzu teile ich Ihnen Folgendes mit:

Bei den betroffenen Fahrzeugen wurde nach den Untersuchungen des KBA eine Konformitätsabweichung festgestellt. Es wurden daher mit Bescheid vom 25.06.2020 Nebenbestimmungen gem. § 25 Abs. 2 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung-EG-FGV) zu diesem Fahrzeug angeordnet und es wird ein Rückruf mit dem Rückrufcode des Herstellers „5496147“ durchgeführt.

Ferner wurde mit Schreiben des KBA vom 01.11.2022 eine Nichtkonformität gemäß Artikel 52 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2018/858 in Form einer unzulässigen Abschaltvorrichtung festgestellt. Die Maßnahme zur Behebung dieser Nichtkonformität entspricht dem oben genannten Rückruf. Der feststellende Bescheid ist noch nicht rechtskräftig.

Hintergrund des Rückrufs ist folgender:

Im Rahmen der Verifizierung eines freiwillig vom Fahrzeughersteller entwickelten Software-Updates zur Verbesserung der NOx-Emissionen gemäß Nationalem Forum Diesel hat das KBA Prüfungen auf Abgasrollenprüfständen bei verschiedenen Temperaturen sowie RDE Messungen (Real Driving Emissions) durchgeführt. Dabei wurde durch das KBA ein unplausibles Verhalten bezüglich der Regeneration des Diesel-Partikel-Filters (DPF) festgestellt.

Dieses wurde durch den Fahrzeughersteller weitergehend untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass der Faktor (ki-Faktor) für die Berücksichtigung periodisch regenerierender Abgasreinigungssysteme (hier DPF) nicht der Vorschrift entsprechend ermittelt wurde. Er wurde im Ergeb-

nis zu niedrig berechnet und kann nicht als repräsentativ für die betroffenen Fahrzeuge angesehen werden. Unter Berücksichtigung eines für die betroffenen Fahrzeuge als repräsentativ anzusehenden Faktors, kann nicht sichergestellt werden, dass für alle Varianten der Grenzwert der NO<sub>x</sub>-Emissionen sowie die Herstellerangabe zum Kraftstoffverbrauch und zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Typ-I-Prüfung eingehalten werden. Somit ist davon auszugehen, dass die produzierten und im Verkehr befindlichen Fahrzeuge nicht dem genehmigten Typ entsprechen.

Das KBA wertet dies als Konformitätsabweichung und hat Maßnahmen zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit angeordnet.

Ferner verfügen die hier betroffenen Fahrzeuge über eine temperaturbedingte Regelung der Abgasrückführung (AGR) (sog. "Thermofenster"). Die AGR wird unter Umgebungstemperaturbedingungen, die vernünftigerweise bei normalem Betrieb zu erwarten sind, abgeschaltet. Dies führt zu einer erheblichen Verminderung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems und zu einem erheblichen Anstieg der NO<sub>x</sub>-Emissionen und wird als unzulässige Abschalteneinrichtung bewertet. Eine hinreichende Rechtfertigung bzw. Begründung zur Zulässigkeit dieser Abschalteneinrichtung über Motorschutzmaßnahmen bzw. unter Berücksichtigung des Artikels 5 Abs. 2 der VO(EG) 715/2007 sowie der Entscheidungen des EuGH gemäß Urteilen vom 14. Juli 2022 zur Zulässigkeit von Thermofenstern (C-128/20, C-134/20, C-145/20) hinsichtlich des Motorschutzes wurde durch den Hersteller nicht vorgebracht.

Die Feststellung einer unzulässigen Abschalteneinrichtung bezieht sich auf den Serienstand der Software der Motorsteuerung. Fahrzeuge, die bereits an dem durch das KBA freigegebenem Update der Software zur Motorsteuerung teilgenommen haben, sind vorschriftsmäßig.

#### Hinweis:

Im Rahmen des Typpengehmigungsverfahrens hatte der Fahrzeughersteller keine konkreten Angaben zu den Emissionsstrategien gemacht. Im Genehmigungsverfahren war lediglich angegeben worden, dass die AGR-Rate unter anderem durch die Parameter „Lufttemperatur“ und „Wassertemperatur“ gesteuert wird, ohne die Angabe konkreter Werte.

Eine solch konkrete Angabe war im Rahmen der standardisierten Beschreibungsbögen der anwendbaren Emissionsvorschriften auch nicht gefordert. Eine ausführliche Beschreibung der Emissionsstrategien wurde erst mit der verpflichtenden Anwendung der Verordnung (EU) 2016/646 (BES/AES Dokumentationen), also nach der Erteilung der ursprünglichen Typpengehmigung hinsichtlich der Emissionen für das betroffene Fahrzeug, obligatorisch.

Die im Rahmen der Rückrufaktion von dem Hersteller geplanten Veränderungen, bedürfen der Freigabe durch das KBA. Die Freigabeerklärung des KBA bezieht sich auf die von dem Hersteller durchzuführenden Maßnahmen, die die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge gewährleisten sollen. Zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen, auch bereits im Verkehr befindlichen, Fahrzeuge sind die unzulässigen Abschalteneinrichtungen, entsprechend Artikel 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 in Übereinstimmung mit Artikel 5 Abs. 2 S. 1 dieser Verordnung, zu entfernen.

Der Fahrzeughersteller hat geeignete Maßnahmen zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge zu ergreifen. Die von dem betroffenen Fahrzeughersteller in diesem Zusammenhang durchzuführenden Rückrufe werden durch das KBA nur frei gegeben, wenn sie geeignet sind die Vorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeuge in jeder Hinsicht herzustellen. Dies betrifft auch die in der ursprünglichen Genehmigung angegebene Motorleistung und das maximale Drehmoment gem. Richtlinie 80/1269/EWG oder UN-Regelung 85, die Geräuschemissionenwerte gem. Richtlinie 70/157/EWG oder UN-Regelung 51 sowie den Kraftstoffverbrauch gem. VO(EG) Nr. 715/2007 oder UN-Regelung 101.

Die zur Begründung der Freigabe im Auftrag des KBA durchgeführten Messungen fanden nach erfolgtem Software- bzw. Kalibrierungsupdate sowohl auf dem Rollenprüfstand im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) als auch mit Hilfe von mobilen Emissionsmessungen (Portable Emission Measurement System (PEMS)) auf der Straße statt. Die bei den PEMS-Messungen beobachteten Realemissionen sind zwar gesetzlich nicht reglementiert, es konnte jedoch festgestellt werden, dass die Abgasnachbehandlung nunmehr vorschriftenkonform arbeitet.

Sollten Sie weitere Dokumente begehren bitte ich um Konkretisierung bzw. Benennung dieser und weise darauf hin, dass diese möglicherweise Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Genehmigungsinhabers enthalten. Ob das der Fall ist, kann jedoch erst nach einer Anhörung des Betroffenen – hier dem Hersteller– abschließend beurteilt werden. Vor einer Bekanntgabe der gegenständlichen Informationen ist der Genehmigungsinhaber daher als betroffener Dritter gem. § 8 Informationsfreiheitsgesetz (IFG) bzw. § 9 Absatz 1 Satz 3 Umweltinformationsgesetz (UIG) entsprechend anzuhören.

Insoweit weise ich darauf hin, dass es sich bei Ihrer Anfrage aufgrund der voraussichtlich erforderlichen Drittbeteiligung nach vorläufiger Einschätzung nicht um ein einfaches gebührenfreies, sondern um ein gebührenpflichtiges Auskunftersuchen handelt, welches unter Umständen im Sinne der Umweltinformationsgebührenverordnung (UIGGebV) als außergewöhnlich aufwendiges Ersuchen einzuordnen ist und damit Gebühren von bis zu EUR 500,00 zzgl. Auslagen begründen kann. Eine detaillierte Kostenfestsetzung mit Benennung der Höhe der anfallenden Kosten kann erst nach Abschluss der Bearbeitung erfolgen.

Bitte teilen Sie mit, ob Sie über die bereits erhaltenen Informationen hinaus unter Beachtung der vorangegangenen Ausführungen weitere Dokumente begehren. In diesem Fall wäre die Drittbeteiligung einzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

  
Dieses Schreiben ist gemäß § 37 Abs. 3 VwVfG auch ohne Unterschrift gültig.