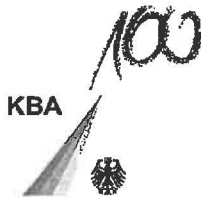


Kraftfahrt-Bundesamt



Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

Landgericht Berlin
Tegeler Weg 17-21
10589 Berlin



Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

/

Bei Antwort bitte angeben:

400-26/011#348

Ansprechpartner(in):

Telefon:

@kba.de

Datum: 10.11.2022

In dem Rechtsstreit

gegen

Daimler AG

Az.: 14 O 244/20

wurde das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mit Schreiben vom 15.02.2022, im KBA eingegangen am 26.08.2022, um Erteilung einer amtlichen Auskunft gebeten.

Hierzu teile ich Ihnen Folgendes mit:

Das streitgegenständliche Fahrzeug **Mercedes-Benz B 180 CDI 1.5l Diesel 80 kW Euro 5** mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) weist eine Konformitätsabweichung hinsichtlich des Emissionsverhaltens auf. Es wurden daher mit Bescheid vom 01.11.2022 Nebenbestimmungen zu diesem Fahrzeug angeordnet und es besteht ein Rückruf mit dem Rückrufcode des Herstellers „5496147“.

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.

Bei einer Nichtteilnahme an dem Rückruf droht eine Betriebsuntersagung.

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 (NFD) 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-Filter (DPF) festgestellt.

Dienststz:
Fördestraße 16
24944 Flensburg

Telefon:
+49 461 316-0

Telefax:
+49 461 316-1650 oder -1495

E-Mail:
kba@kba.de

Internet:
www.kba.de

Konto:
Deutsche Bundesbank, Filiale Hamburg
IBAN: DE18 2000 0000 0020 0010 66
BIC: MARKDEF1200

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 Ergebnis 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 NOx-Emissionen sowie die Herstellerangabe zum Kraftstoffverbrauch und zu den CO2-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 NOx-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.

Im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens 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 Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für das betroffene Fahrzeug, obligatorisch.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die amtliche Auskunft zu dem o.g. Fahrzeug nicht auf andere Fahrzeuge des Herstellers übertragbar ist. Die Zuordnung eines Fahrzeuges zu Maßnahmen oder Untersuchungen des KBA setzt den Abgleich aller individuellen Fahrzeugspezifika mit den nur dem KBA vorliegenden Informationen voraus.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass dem KBA für die Bearbeitung von Amtshilfeersuchen der Land- und Oberlandesgerichte nunmehr ein elektronisches Behördenpostfach zur Verfügung steht.



Für künftige Amtshilfeersuchen wird daher darum gebeten, die Anfrage elektronisch an das folgende Behördenpostfach zu versenden: KBA-Gerichtspostfach.

Bei weiteren Fragen wenden Sie sich bitte erneut an das KBA.

Im Auftrag

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