

## Informationssystem Typgenehmigungsverfahren

### **Angabe des Abweichungsfaktors $D_e$ (Deviation factor) sowie des Prüffaktors $V_f$ (Verification factor) gemäß der Verordnung (VO) (EU) 2017/1151 sowie der Korrelationsverordnungen ((VO) (EU) 2017/1152 und 2017/1153) in den Emissions- und Gesamtfahrzeuggenehmigungen**

#### Frage- oder Problemstellung:

Die Erreichung der herstellerspezifischen CO<sub>2</sub>-Flottenziele wird auf Basis der im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte überprüft. Da nunmehr die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Prüfzyklus WLTP zu ermitteln sind, müssen bis 31.12.2020 vorbehaltlich etwaiger Ausnahmeregelungen die Emissionswerte auf den NEFZ korreliert werden (siehe Korrelationsverordnungen). Die Umrechnung erfolgt mit dem Berechnungsinstrument „CO<sub>2</sub>MPAS“. Per Zufallsprinzip werden dabei Stichproben ermittelt, um Herstellerangaben des NEFZ-CO<sub>2</sub>-Wertes (MDV) durch physische Messungen auf dem Prüfstand zu verifizieren.

Bei Durchführung der physischen Messung aufgrund einer Stichprobe (siehe Anh. I, Abschnitt 3.2.6 der Korrelationsverordnungen) oder aufgrund der Anordnung der Typgenehmigungsbehörde (siehe Anh. I, Abschnitt 3.2.7 der Korrelationsverordnungen) wird ein Abweichungsfaktor „ $D_e$ “ berechnet. Dieser wird in der Typgenehmigung sowie in der Übereinstimmungsbescheinigung erfasst. Des Weiteren wird ein Prüffaktor „ $V_f$ “ festgesetzt (siehe Anh. I, Abschnitt 3.2.8 der Korrelationsverordnungen).

Die Abweichungen der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen vom Zielwert der Flotte eines Herstellers hängen unter anderem von einem Korrekturfaktor ab. Dieser wird für jeden Hersteller aus dem Abweichungsfaktor  $D_e$ , dem Prüffaktor  $V_f$  aller für diesen Hersteller ausgestellten Genehmigungen nach der VO (EG) Nr. 715/2007 und den Zulassungszahlen ermittelt (siehe Artikel 6 der Korrelationsverordnung (EU) 2017/1152 bzw. Artikel 7 der (VO) (EU) 2017/1153).

Das KBA wurde von der Europäischen Kommission auf mögliche Unstimmigkeiten betreffend der Angaben des Abweichungs- sowie des Prüffaktors in den Genehmigungsunterlagen hingewiesen.

#### Ergebnis:

Es ist sicherzustellen, dass die Europäische Kommission die korrekten Abweichungs- und Prüffaktoren erhält. Das KBA fordert deshalb die Hersteller auf, die bereits vorgelegten Genehmigungsunterlagen zu prüfen und in Zukunft die Richtigkeit dieser Angaben sicher zu stellen. Liegen Fehler vor, ist die Korrektur der betreffenden Genehmigungen (Emissions- und Gesamtfahrzeuggenehmigungen) zu beantragen.

Folgende Unstimmigkeiten sind der Europäischen Kommission aufgefallen und von den Herstellern bei ihrer Prüfung auf Richtigkeit zu berücksichtigen:

- Die NEFZ-CO<sub>2</sub>-Werte wurden nicht im Anhang VIII der Gesamtfahrzeuggenehmigung erfasst.
- Der Abweichungs- und Prüffaktor
  - o wurde nicht für Interpolationsfamilien, die eine Zufallszahl zwischen 90 und 99 hatten, erfasst.
  - o wurde für Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge angegeben, die für eine Nutzung in CO<sub>2</sub>MPAS nicht vorgesehen sind.

## Informationssystem Typgenehmigungsverfahren

- Der Abweichungsfaktor De
  - o wurde als prozentuale Differenz des durch CO2MPAS berechneten NEFZ-CO2-Wertes zum vorab mitgeteilten NEFZ-CO2-Wert des Herstellers (MDV) interpretiert und entsprechend angegeben. Richtig ist die prozentuale Differenz des NEFZ-CO2-Wertes der physischen Messung zum vorab mitgeteilten NEFZ-CO2-Wert des Herstellers (MDV).
  - o wurde als Prozentangabe (z. B. 3 %) anstatt als Dezimalwert (0,03) angegeben.
  - o brauchte nicht angegeben werden, da es in diesem Fall nicht notwendig war (Anh. I, Abschnitt 3.2.6 und 3.2.7 der Korrelationsverordnungen traf nicht zu, z. B. keine Stichprobe, Überschreiten der Herstellerwerte über 4 %, etc.), aber der Prüffaktor Vf wurde als „0“ angegeben, anstelle von „nicht anwendbar“.

Flensburg, 02.07.2020  
Az.: 400-27/001#027  
Rita Valeria Beck