



Laut Generalanwältin Sharpston stellt eine Vorrichtung, die bei Zulassungstests von Dieselmotorkraftfahrzeugen einen verstärkenden Einfluss auf die Funktion des Emissionskontrollsystems dieser Fahrzeuge ausübt, eine unionsrechtlich verbotene „Abschalteinrichtung“ dar

Das Ziel, den Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verzögern, rechtfertigt nicht den Einsatz einer solchen Vorrichtung

Das Unternehmen X ist ein Automobilhersteller, der Kraftfahrzeuge in Frankreich vertreibt. Dieses Unternehmen soll Fahrzeuge mit einer Software auf den Markt gebracht haben, die geeignet ist, die Ergebnisse der Zulassungstests in Bezug auf Emissionen von Schadstoffen, wie etwa Stickoxiden (im Folgenden: NOx), zu verfälschen.

Infolge von Enthüllungen in der Presse leitete die Staatsanwaltschaft von Paris (Frankreich) eine Untersuchung ein, woraufhin ein Ermittlungsverfahren gegen das Unternehmen X in Gang gesetzt wurde. Die mutmaßliche Straftat soll darin bestehen, die Erwerber von Dieselmotorkraftfahrzeugen über wesentliche Eigenschaften dieser Fahrzeuge und über die vor deren Inverkehrbringen durchgeführten Prüfungen getäuscht zu haben.

Die fraglichen Fahrzeuge waren mit einem Ventil zur Abgasrückführung (AGR) ausgestattet. Das AGR-Ventil ist eine der Technologien, die von den Automobilherstellern zur Kontrolle und Reduzierung der endgültigen NOx-Emissionen verwendet werden. Es handelt sich um ein System, das darin besteht, einen Teil der Motorabgase zum Lufteinlass, d. h. dorthin, wo die dem Motor zugeführte Frischluft eintritt, zurückzuführen, um die endgültigen NOx-Emissionen zu verringern.

Vor dem Inverkehrbringen wurden diese Fahrzeuge in einem Labor Zulassungstests nach einem in Abhängigkeit von verschiedenen technischen Parametern (Temperatur, Geschwindigkeit etc.) vordefinierten Fahrzyklus (dem *New European Driving Cycle*) unterzogen. Diese Tests haben unter anderem den Zweck, die NOx-Emissionshöhe und die entsprechende Einhaltung der durch die Verordnung (EG) Nr. 715/2007¹ festgelegten Grenzwerte zu überprüfen. Die Emissionen der fraglichen Fahrzeuge waren somit nicht unter realen Fahrbedingungen geprüft worden.

Ein technisches Gutachten, das im Rahmen des Ermittlungsverfahrens erstellt wurde, kam zu dem Ergebnis, dass die fraglichen Fahrzeuge über eine Vorrichtung verfügen, die in der Lage ist, die Phasen der Zulassungstests zu erkennen und in der Folge die Funktion des AGR-Systems so anzupassen, dass die vorgeschriebene Emissionsobergrenze eingehalten wird. Umgekehrt führt diese Vorrichtung unter anderen Bedingungen als jenen der Zulassungstests, d. h. beim normalen Fahrbetrieb, zu einer (teilweisen) Deaktivierung des AGR-Systems und – folglich – zu einer Erhöhung der NOx-Emissionen. Der Gutachter erläuterte, dass die Fahrzeuge bis zu 50 % weniger NOx erzeugt hätten, wenn das AGR-System bei realem Fahrbetrieb so funktioniert hätte wie bei den Zulassungstests. Die Wartungsarbeiten wären aber bei diesen Fahrzeugen unter anderem aufgrund einer schnelleren Verschmutzung des Motors häufiger und kostspieliger gewesen.

¹ Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. 2007 L 171, S. 1)

Der Untersuchungsrichter (Vizepräsident) beim Tribunal de grande instance [jetzt Tribunal judiciaire] de Paris (Frankreich) hegt Zweifel, ob die betreffenden Fahrzeuge den Anforderungen der Verordnung Nr. 715/2007 entsprechen, und insbesondere, ob die oben erwähnte Vorrichtung erlaubt ist.

Die Verordnung verbietet nämlich ausdrücklich die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen unter normalen Nutzungsbedingungen verringern.

Der nationale Richter hat beschlossen, den Gerichtshof anzurufen, um Klarstellungen insbesondere zur Definition und zur Tragweite der Konzepte „Emissionskontrollsystem“ und „Abschaltvorrichtung“ zu erhalten.

In ihren heutigen Schlussanträgen weist Generalanwältin Eleanor Sharpston eingangs darauf hin, dass das Konzept der „Abschaltvorrichtung“ im Sinne von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 ein Konstruktionsteil bezeichnet, „das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird“.

Die Generalanwältin prüft den Begriff „Emissionskontrollsystem“, um zu ermitteln, ob er ausschließlich die Technologien und Strategien erfasst, die die Emissionen im Nachhinein (nach ihrem Entstehen) verringern, oder vielmehr auch die Technologien und Strategien, die – wie das AGR-System – die Emissionen im Vorhinein (bei ihrem Entstehen) reduzieren. Das Unternehmen X hatte für eine enge Auslegung plädiert, die die Tragweite dieses Begriffs auf die nur im Nachhinein wirksamen Technologien und Strategien beschränkt.

Am Ende ihrer Prüfung der Bestimmungen der Verordnung Nr. 715/2007 kommt die Generalanwältin insbesondere im Licht der Ziele des Umweltschutzes und der Verbesserung der Luftqualität innerhalb der Union zu dem Ergebnis, dass **der Begriff „Emissionskontrollsystem“ sowohl die Technologien, die Strategien und die mechanischen oder informationstechnologischen Bestandteile umfasst, die – wie das AGR-System – in der Lage sind, die Emissionen (darunter NOx) im Vorhinein zu verringern, als auch jene, mit denen sie im Nachhinein, nach ihrem Entstehen, behandelt und reduziert werden können.**

In Bezug auf den Begriff „Abschaltvorrichtung“ geht die Generalanwältin davon aus, dass **eine Vorrichtung, die einen beliebigen Parameter, der mit dem Ablauf der Zulassungsverfahren zusammenhängt, ermittelt, um bei diesen Verfahren die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren oder im Sinne einer Verstärkung zu verändern und somit die Zulassung des Fahrzeugs zu erlangen, eine „Abschaltvorrichtung“ darstellt**, selbst wenn die Veränderung im Sinne einer Verstärkung der Funktion des Emissionskontrollsystems punktuell auch eintreten kann, wenn genau die Bedingungen, die sie auslösen, zufällig unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs auftreten.

Schließlich stellt die Generalanwältin fest, dass die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, nach der Verordnung Nr. 715/2007 unzulässig ist, aber ausnahmsweise genehmigt werden darf, insbesondere wenn „die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten“.

Sie weist jedoch darauf hin, dass diese Ausnahme eng auszulegen ist.

Dabei erfasst diese Ausnahme nach Ansicht der Generalanwältin nur den Schutz des Motors vor dem Eintreten von unmittelbaren und plötzlichen Schäden (und nicht vor langfristigeren Auswirkungen wie Abnutzung oder Wertverlust).

Sie merkt an, dass die Automobilhersteller nach der Verordnung Nr. 715/2007 dafür zu sorgen haben, dass die Fahrzeuge die vorgeschriebenen Emissionsgrenzen während ihres gesamten normalen Betriebs einhalten. Dies impliziert, dass die Fahrzeuge unter Einhaltung dieser Grenzen sicher zu funktionieren haben. Man kann zwar nicht ausschließen, dass die Funktion eines Emissionskontrollsystems die Lebensdauer oder die Zuverlässigkeit des Motors (langfristig) negativ beeinflussen kann, aber dieser Umstand rechtfertigt es keineswegs, dieses System beim normalen Fahrzeugbetrieb unter normalen Nutzungsbedingungen zu deaktivieren, nur um den Motor gegen seinen Verschleiß oder seine fortschreitende Verschmutzung zu schützen – was der Verordnung ihre praktische Wirksamkeit nehmen würde.

Die Generalanwältin ist daher der Ansicht, dass **nur unmittelbare Beschädigungsrisiken, die die Zuverlässigkeit des Motors beeinträchtigen und eine konkrete Gefahr bei der Lenkung des Fahrzeugs darstellen, das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung rechtfertigen können.**

Nach Ansicht von Generalanwältin Sharpston **rechtfertigt das Ziel, den Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verzögern, nicht den Einsatz einer Abschaltvorrichtung.**

Sie erläutert, dass es Sache des nationalen Gerichts sein wird, festzustellen, ob die fragliche Vorrichtung unter diese Ausnahme fällt.

Die Generalanwältin merkt jedoch an, dass das AGR-System nach den Angaben des von dem nationalen Gericht bestellten Gutachters „den Motor nicht zerstört“, aber die Motorleistung bei der Nutzung verschlechtern und seine Verschmutzung beschleunigen kann, wodurch Wartungsarbeiten „häufiger und kostspieliger“ würden. Angesichts dieser in dem Gutachten enthaltenen Feststellung ist die Generalanwältin der Auffassung, dass **die fragliche Abschaltvorrichtung nicht notwendig erscheint, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.**

HINWEIS: Die Schlussanträge des Generalanwalts sind für den Gerichtshof nicht bindend. Aufgabe des Generalanwalts ist es, dem Gerichtshof in völliger Unabhängigkeit einen Entscheidungsvorschlag für die betreffende Rechtssache zu unterbreiten. Die Richter des Gerichtshofs treten nunmehr in die Beratung ein. Das Urteil wird zu einem späteren Zeitpunkt verkündet.

HINWEIS: Im Wege eines Vorabentscheidungsersuchens können die Gerichte der Mitgliedstaaten in einem bei ihnen anhängigen Rechtsstreit dem Gerichtshof Fragen nach der Auslegung des Unionsrechts oder nach der Gültigkeit einer Handlung der Union vorlegen. Der Gerichtshof entscheidet nicht über den nationalen Rechtsstreit. Es ist Sache des nationalen Gerichts, über die Rechtssache im Einklang mit der Entscheidung des Gerichtshofs zu entscheiden. Diese Entscheidung des Gerichtshofs bindet in gleicher Weise andere nationale Gerichte, die mit einem ähnlichen Problem befasst werden.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der Volltext der Schlussanträge wird am Tag der Verlesung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255