



Aktueller Begriff Europa

Der EuGH zu Abschalteinrichtungen für Dieselmotoren
(Urteil vom 17.12.2020, Rechtssache C-693/18)

In einem Vorabentscheidungsverfahren initiiert durch Untersuchungsrichter des Regionalgerichts Paris entschied der EuGH über die Auslegung von Art. 3 Nr. 10 und Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) (VO [EG] Nr. 715/2007).

Zur EuGH-Entscheidung

Im Ausgangsverfahren geht es um einen Automobilhersteller. Dieser soll in Frankreich Fahrzeuge in den Verkehr gebracht haben, die mit einer Software ausgestattet sind, die in der Lage ist, die **Genehmigungsphase** der Fahrzeuge zu erkennen, um die Ergebnisse der in dieser Phase durchgeführten Tests betreffend Schadstoffemissionen zu verfälschen. Dem Automobilhersteller wird zur Last gelegt, Erwerber von Fahrzeugen mit Dieselmotoren über **wesentliche Eigenschaften** der Fahrzeuge, nämlich das Vorhandensein einer gegen die VO(EG) Nr. 715/2007 verstößenden Abschalteinrichtung, **getäuscht** zu haben, wobei erschwerend hinzukomme, dass infolgedessen der Gebrauch der Fahrzeuge eine Gefährdung der Gesundheit von Mensch und Tier darstelle. Ein während des Ausgangsverfahrens eingeholtes Sachverständigengutachten kam zu der Feststellung, dass die betroffenen Fahrzeuge ohne die Manipulation nicht genehmigt worden wären. Durch diese seien allerdings auch Einlassleitungen, Ventile und die Verbrennungskammer weniger verschmutzt worden, was zur **Langlebigkeit des Motors** beitrage.

Da die Subsumtion unter den (nationalen) Betrugstatbestand voraussetzt, dass es sich vorliegend um eine **unzulässige Abschalteinrichtung** i.S.d. Art. 3 Nr. 10 i.V.m. Art. 5 der VO(EG) Nr. 715/2007 handelt, legten die Untersuchungsrichter des Regionalgerichts Paris dem EuGH verschiedene die Auslegung der VO(EG) Nr. 715/2007 betreffende Fragen zur Vorabentscheidung vor.

Der EuGH entschied Folgendes, wobei er stets das mit der VO (EG) Nr. 715/2007 verfolgte Ziel, in der Union die Umwelt zu schützen und die Luftqualität zu verbessern, betonte: Eine in den Rechner zur Motorsteuerung integrierte oder auf ihn einwirkende **Software** stellt ein „**Konstruktions- teil**“ i.S.d. in Art. 3 Nr. 10 der VO(EG) Nr. 715/2007 niedergelegten Definition der „Abschalteinrichtung“ als „ein Konstruktionsteil, 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“ dar, da sie auf die Funktion des Emissionskontrollsystems einwirkt und dessen Wirksamkeit verringert. Unter den Begriff „**Emissionskontrollsystem**“ i.S.d. Bestimmung fallen sowohl die Technologien und die Strategie der Nachbehandlung von Abgasen, mit denen die Emissionen im Nachhinein, d.h. nach ihrer Entstehung, verringert werden, als auch diejenigen, mit denen die Emissionen im Vorhinein, d.h. bei ihrer Entstehung, verringert werden.



Eine Einrichtung, die jeden Parameter im Zusammenhang mit dem Ablauf der in der Verordnung vorgesehenen Zulassungsverfahren erkennt, um die Leistung des Emissionskontrollsystems bei diesen Verfahren zu verbessern und so die Zulassung des Fahrzeugs zu erreichen, stellt auch dann eine „Abschalteinrichtung“ i.S.d. Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 dar, wenn die entsprechende Verbesserung **punktuell auch unter normalen Nutzungsbedingungen** des Fahrzeugs beobachtet werden kann. Eine solche Abschalteinrichtung wird auch nicht von der in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der VO (EG) Nr. 715/2007 geregelten Ausnahme vom Verbot solcher Einrichtungen erfasst, selbst wenn die Einrichtung dazu beiträgt, den Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verhindern. **Zulässig** kann nur eine solche **Abschalteinrichtung** sein, die den Motor vor **plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden** schützt. Der EuGH verweist dabei auch darauf, dass jede **Ausnahme eng auszulegen** ist, unter Wahrung ihrer praktischen Wirksamkeit und unter Beachtung ihrer Zielsetzung.

Zur Relevanz der EuGH-Entscheidung für die Bundesrepublik Deutschland

Hierzulande stellte sich im Rahmen des sog. Dieselskandals heraus, dass einige Automobilhersteller unzulässige Abschalteinrichtungen in ihre Fahrzeuge eingebaut hatten. Die dabei verwendete Software erkannte, wann das Fahrzeug in einem Genehmigungsverfahren geprüft wurde und schaltete dann in einen Modus mit niedrigem Stickoxidausstoß. Im normalen Fahrbetrieb schaltete sie in einen Modus mit höherem, die maßgeblichen Stickoxidgrenzwerte übersteigenden Stickoxidausstoß (sog. **Umschaltlogik**).

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) stellte fest, dass nach dem Aufspielen von Software-Updates, die die Umschaltlogik entfernten, in den Fahrzeugen keine unzulässigen Abschalteinrichtungen mehr vorhanden sind; die noch vorhandenen Abschalteinrichtungen, sog. **Thermo-Fenster**, die bei niedrigen, für die Bundesrepublik allerdings durchschnittlichen, Außentemperaturen zu höheren Stickoxidemissionen führen, erachtet das KBA als zulässig (Freigabebescheid). Diese sollen dem Schutz des Motors vor Verschleiß und Verschmutzung dienen.

Gegen einen solchen Freigabebescheid legte die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zunächst Widerspruch ein und erhob anschließend Klage beim VG Schleswig. Dieses setzte das Verfahren aus und legte dem EuGH u.a. die Frage zur Vorabentscheidung vor, ob **Umweltvereinigungen** wie der DHU eine entsprechende (unionsrechtliche) **Klagebefugnis** zusteht. Eine Entscheidung in dieser Rechtssache (C-873/19) wird noch in diesem Jahr erwartet.

Das KBA sieht seine bisherige Position durch die Entscheidung des EuGH vom 17.12.2020 bestätigt. Im Unterschied zu der im Ausgangsverfahren der Rechtssache C-693/18 zu beurteilenden Abschalteinrichtung fehlt es den durch das KBA derzeit als zulässig erachteten Thermo-Fenstern an der Erkennung der Genehmigungsphase und somit einer gezielten Manipulation im Genehmigungsverfahren. Die Menge der zurückgeführten Abgase wird generell bei niedrigen, für die Bundesrepublik allerdings durchschnittlichen, Außentemperaturen reduziert, wodurch es dann zu höheren Stickoxidemissionen kommt. Für die Beurteilung der Unzulässigkeit einer Abschalteinrichtung nach Art. 5 i.V.m. Art. 3 Nr. 10 der VO (EG) Nr. 715/2007 kommt es auf eine gezielte Manipulation im Genehmigungsverfahren jedoch nicht an. Dass der Schutz des Motors vor Verschleiß oder Verschmutzung eine Zulässigkeit nicht begründen kann, hat der EuGH nun entschieden. Sofern er in dem derzeit noch anhängigen Verfahren eine Klagebefugnis von Umweltvereinigungen bejaht, könnten diese im Klagewege die **Aufhebung der Typengenehmigung** und infolgedessen die Betriebsuntersagung betroffener Fahrzeuge verfolgen.

Quellen

- EuGH, Urt. v. 17.12.2020, Rs. C-693/18
- VG Schleswig, Beschl. v. 20.11.2019 – 3 A 113/18
- <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/eugh-dieselgate-urteil-deutsche-umwelthilfe-fordert-verbindlichen-rueckruf-und-hardware-nachruestung/>
- https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2016_2020/2020/2020/Allgemein/pm30_2020_EuGH.html
- Will, Unionsrechtswidrigkeit von Diesel-Abschalteinrichtungen, NJW 2021, 1199 ff.