



Ausarbeitung

Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 – Anforderungen und Prüfungen des Emissionsverhaltens von Kfz

Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 – Anforderungen und Prüfungen des Emissionsverhaltens von Kfz

Aktenzeichen: PE 6 - 3000 - 1/16
Abschluss der Arbeit: 21.1.2016
Fachbereich: PE 6: Fachbereich Europa

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung	4
2.	Hintergrund	4
2.1.	Typgenehmigung	4
2.2.	Emissionsgrenzwerte und deren Überprüfung	5
2.3.	Kritik am Prüfverfahren	6
3.	Auslegung von Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007	7
3.1.	Bedeutung des Prüfverfahrens	7
3.2.	Vorgaben für das Prüfverfahren	9
3.3.	Fazit	10
4.	Auslegung von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007	10
4.1.	Definition einer Abschaltvorrichtung	10
4.2.	Fazit	11

1. Fragestellung

In den nachfolgenden Ausführungen wird untersucht, wie Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007¹ auszulegen sind. Nach einer Einführung in die Hintergründe der Typgenehmigung von Kfz hinsichtlich Emissionen (2.), wird zunächst geklärt, ob ein Überschreiten der Emissionsgrenzwerte durch ein Kraftfahrzeug (Kfz) im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) im Prüfstand ohne vorherige Konditionierung den Vorschriften des Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 widerspricht (3.). Anschließend wird geprüft, inwieweit es eine verbotene Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 darstellt, wenn ein Fahrzeug ein deutlich verändertes Verhalten in der Abgasnachbehandlung zeigt, wenn es ohne vorherige Konditionierung auf dem Prüfstand getestet wird (4.).

2. Hintergrund

Seit Bekanntwerden der Ermittlungen in den USA gegen das Unternehmen VW wegen Verstößen gegen Luftreinholdungsvorschriften, werden die unterschiedlichen Emissionswerte von Kfz in den offiziellen Prüfverfahren und im Straßenverkehr vermehrt diskutiert und hat das Vorhaben eines neuen Emissionstestzyklus Auftrieb erhalten.² In der EU werden die Emissionen von Kfz im Rahmen der sogenannten Typgenehmigung kontrolliert.³

2.1. Typgenehmigung

Die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen erfolgt gemäß dem in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG⁴ geregelten Verfahren europaweit nach einheitlichen Maßstäben. Die technischen Anforderungen an ein Fahrzeug und die Verfahrensvorschriften einer Typgenehmigung ergeben sich nach Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG aus der Richtlinie selbst und den in ihrem Anhang IV benannten Rechtsakten. Die Anforderungen bezüglich der Emissionen von Kfz sind in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 geregelt, die in Anhang IV der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG aufgezählt ist. Die Einhaltung der Vorschriften der Richtlinie 2007/46/EG und der in ihrem Anhang IV aufgeführten Rechtsakte wird gemäß Art. 11 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG

¹ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 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 171/1, konsolidierte Fassung abrufbar unter <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02007R0715-20121231&from=EN>.

² Entschließung des Europäischen Parlaments vom 27. Oktober 2015 zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (2015/2865(RSP)), abrufbar unter <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P8-TA-2015-0375+0+DOC+PDF+V0//DE>.

³ Kommission, Factsheet – Fragen und Antworten zu Emissionsgrenzwerten für Luftschadstoffe, 25.9.2015, abrufbar unter [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-15-5705 de.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-5705_de.htm).

⁴ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, ABl. 2007, L 263/1, konsolidierte Fassung abrufbar unter <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2007L0046:20110224:DE:PDF>.

durch geeignete Prüfungen nachgewiesen, die von den durch die Mitgliedstaaten benannten Technischen Diensten durchgeführt werden.

2.2. Emissionsgrenzwerte und deren Überprüfung

Das Unionsrecht enthält Vorgaben zu den Emissionen von Kraftfahrzeugen in Form von Emissionsgrenzwerten und Vorschriften zu deren Überprüfung. Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007, ergänzt durch die Verordnung (EG) Nr. 692/2008⁵, regelt die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen. Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 benennt Emissionsgrenzwerte, die von den Herstellern gemäß Art. 4 Abs. 1 UAbs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einzuhalten sind.

Die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 verweist hinsichtlich des Prüfverfahrens von Emissionen auf die UN/ECE Regelung Nr. 83⁶. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) ist für die internationale Harmonisierung der technischen Vorschriften für Kfz zuständig. Sie verabschiedet technische Vorschriften als Regelungen, die von den Vertragsparteien, wie der EU, angenommen und ihr Recht integriert werden.⁷ Die UN/ECE Regelung Nr. 83 enthält einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kfz hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen.

Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 bestimmt, dass bei Fahrzeugen, die nach den Emissionsgrenzwerten von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 typgenehmigt wurden, die einschlägigen Vorschriften erfüllt sind, wenn das Fahrzeug gemäß der UN/ECE-Regelung Nr. 83 genehmigt worden ist. Eine Typgenehmigung erfordert verschiedene Prüfungen hinsichtlich der Emissionen des Kfz, die in 5.2. der UN/ECE Regelung Nr. 83 und den Anhängen der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 aufgelistet sind. Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 enthält beispielsweise Vorschriften für die Prüfung Typ 1 zur Ermittlung der durchschnittlichen Abgasemissionen bei Umgebungsbedingungen. Die allgemeinen Vorschriften entsprechen denen von 5.3.1. der UN/ECE Regelung Nr. 83, auf die ausdrücklich verwiesen wird.⁸ Die Randnummern 5.3.1. und Anhang 4a der UN/ECE Regelung Nr. 83 bestimmen das konkrete Verfahren zur

⁵ Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates 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. 2008, L 199/1, konsolidierte Fassung abrufbar unter <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02008R0692-20150204&from=DE>.

⁶ Regelung Nr. 83 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Emission von Schadstoffen aus dem Motor entsprechend den Kraftstoffanforderungen des Motors, ABl. 2012, L 42/1, abrufbar unter [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:42012X0215\(01\)&from=DE](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:42012X0215(01)&from=DE).

⁷ Sündermann, Internationale Harmonisierung der technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge und Übernahme in deutsches Recht, SVR 2006, S. 48 (49 f.).

⁸ So steht in Randnummer 2.1. des Anhangs III der Verordnung (EG) Nr. 692/2008: „Die allgemeinen Vorschriften entsprechen denen von Absatz 5.3.1 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 mit den in den Absätzen 2.2 bis 2.5 beschriebenen Ausnahmen.“

Prüfungen der Abgasmissionen von Kfz nach einem Kaltstart. Die UN/ECE Regelung Nr. 83 legt dafür fest, unter welchen Bedingungen und mit welchen Geschwindigkeitsabläufen ein Fahrzeug betrieben wird. Die Prüfung erfolgt nach 5.3.1.2. der UN/ECE Regelung Nr. 83 auf einem Rollprüfstand, nicht im Verkehr.

2.3. Kritik am Prüfverfahren

Das für die EG-Typgenehmigung vorgegebene Prüfverfahren wird aus zwei Gründen kritisiert.⁹ Zum einen wird bemängelt, dass es den Herstellern bei den Prüfverfahren gewisse Freiheiten gewährt, u. a. den Einsatz spritsparender Möglichkeiten am Testmodell, die bei der Serienausfertigung des jeweiligen Kfz-Modells zum Verkauf nicht vorliegen.¹⁰ Zum anderen wird der Umstand kritisiert, dass die Automobilhersteller verbotene Abschaltmechanismen in ihre Kraftfahrzeuge einbauen können,¹¹ die registrieren, dass sich das Fahrzeug auf einem Rollprüfstand im Prüfverfahren befindet und dann einen Teil des Emissionskontrollsystems (de-)aktivieren, verändern oder verzögern. Beides kann zu Messergebnissen von Emissionen im Prüfverfahren führen, die im Straßenverkehr nicht erreicht werden.

Im Straßenverkehr übersteigen die gemessenen Emissionen von Kfz oft die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 aufgelisteten Emissionsgrenzwerte.¹² In einer Untersuchung der Gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission aus dem Jahr 2011 wurde festgestellt, dass bei Testfahrten im Straßenverkehr mit sog. portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) ermittelte Emissionen von Stickstoffoxid bei Dieselfahrzeugen erheblich über den geltenden Emissionsgrenzwerten lagen.¹³ Das Fernsehmagazin Monitor hat in seiner Sendung vom 3.12.2015 ein Dieselmodell des Opel-Zafira getestet und bei seinen Testversuchen mit dem Kfz auf dem Rollprüfstand deutlich überhöhte Emissionswerte von Stickoxiden und Kohlenstoffdioxid gemessen, wenn das Fahrzeug nicht gemäß den Prüfvorgaben zuvor konditioniert worden ist.¹⁴

⁹ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 27. Oktober 2015 zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (2015/2865(RSP)), Erwägungsgrund P, abrufbar unter <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P8-TA-2015-0375+0+DOC+PDF+V0//DE>.

¹⁰ Transport and Environment, „Mind the Gap! Why official car fuel economy figures don't match up to reality“, S. 21 ff, abrufbar unter http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Real%20World%20Fuel%20Consumption%20v15_final.pdf.

¹¹ Kommission, Pressemitteilung „Kommission begrüßt Vereinbarung der Mitgliedstaaten für belastbare Prüfungen der Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen“, 28.10.2015, abrufbar unter http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5945_de.htm.

¹² Kommission, Pressemitteilung „Kommission begrüßt Vereinbarung der Mitgliedstaaten für belastbare Prüfungen der Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen“, 28.10.2015, abrufbar unter http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5945_de.htm.

¹³ Kommission, Joint Research Centre, „Analysing on-road emissions of light-duty vehicles with Portable Emission Measurement Systems (PEMS)“, 2011, S. iii, abrufbar unter http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/2011_pems_jrc_62639_en.pdf.

¹⁴ MONITOR vom 03.12.2015, „Jetzt auch Opel? Deutlich überhöhte Abgaswerte bei Opel Zafira“, abrufbar unter <http://www1.wdr.de/daserste/monitor/sendungen/opel-108.html>.

3. Auslegung von Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Im Folgenden soll überprüft werden, ob ein Überschreiten der Grenzwerte durch ein Kfz im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) im Prüfstand ohne vorherige Konditionierung den Vorschriften des Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 widerspricht. Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bestimmt, dass der Hersteller das Fahrzeug so ausrüstet, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

3.1. Bedeutung des Prüfverfahrens

Fraglich ist, wie die Vorgabe des Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu verstehen ist, insbesondere im Hinblick auf den Begriff der normalen Betriebsbedingungen. Dem Wortlaut nach scheint mit Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte im Straßenverkehr vorgeschrieben zu werden, also die Einhaltung beim alltäglichen Betrieb eines Kfz. Für ein solches Verständnis könnte die EntschlieÙung des Europäischen Parlaments vom 27. Oktober 2015 zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie herangezogen werden. Dort schreibt das Parlament, dass die Hersteller gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dazu verpflichtet sind, ihre Fahrzeuge so auszustatten, dass sie unter normalen Betriebsbedingungen den Emissionsanforderungen entsprechen.¹⁵ Die Deutsche Umwelthilfe argumentiert in Bezug auf den Begriff der „normalen Nutzungsbedingungen“, der in Art. 4 Abs. 2 UAbs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Verwendung findet, die Vorschrift gelte „*nicht nur fürs Labor, sondern auch für die Straße, da der Autohalter sein Fahrzeug üblicherweise auch auf der Straße und nicht in Prüflaboren fährt.*“¹⁶

In einer der seltenen Ausführungen zu Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in der rechtswissenschaftlichen Literatur wird Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 so verstanden, dass es für die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte auf den realen Fahrbetrieb, das wahre Leben, ankommt.¹⁷ Allerdings wird dem angefügt, dass der Emissionsausstoß nach den einschlägigen Umsetzungsvorschriften nicht durch Tests auf der Straße, sondern mittels einer Kontrolle im Labor geprüft wird.¹⁸ Da das Emissionsverhalten eines Kfz momentan in Europa nur im Labor nach dem rechtlich vorgegebenen Prüfverfahren kontrolliert wird, geht es bei der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 de-facto um eine Einhaltung der Grenzwerte im Prüfverfahren. In einem Factsheet der Kommission steht diesbezüglich: „*Nach den Typgenehmigungsvorschriften müssen Pkw die*

¹⁵ Europäisches Parlament, EntschlieÙung des Europäischen Parlaments vom 27. Oktober 2015 zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (2015/2865(RSP)), abrufbar unter <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P8-TA-2015-0375+0+DOC+PDF+V0//DE>.

¹⁶ Deutsche Umwelthilfe, Pressemitteilung vom 19.1.2016, Deutsche Umwelthilfe beantragt Widerruf der Typgenehmigung für Opel Zafira 1.6 CDTi wegen zu hoher Stickoxid-Emissionen, abrufbar unter http://deregac-tie.be/polopoly_fs/1.2550639!file/160119_Pressemitteilung_Zafira%20Final.pdf.

¹⁷ Krohn/Wolf, EU-Abgasgrenzwerte: Vom Labor ins wahre Leben, ZUR 2015, S. 65.

¹⁸ Krohn/Wolf, EU-Abgasgrenzwerte: Vom Labor ins wahre Leben, ZUR 2015, S. 65.

Grenzwerte „unter normalen Betriebsbedingungen“ einhalten. In der Praxis wird dabei so vorgegangen, dass ein Prüfzyklus entwickelt wird, mit dem das Fahrzeug in allen Gängen gefahren und dabei auf die Einhaltung der Grenzwerte für den Prüfzyklus geprüft wird.“¹⁹

Nach Art. 11 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG²⁰ wird die Einhaltung der technischen Vorschriften der Richtlinie und der in ihrem Anhang IV aufgeführten Rechtsakte durch geeignete Prüfungen nachgewiesen, die von den Technischen Diensten der Mitgliedstaaten durchgeführt werden. In Anhang IV wird auch die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 aufgeführt. Die Einhaltung des Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird mithin durch geeignete Prüfungen nachgewiesen. Die Einhaltung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird durch das momentan in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und der UN/ECE Regelung Nr. 83 normierte Prüfverfahren kontrolliert.

Das Prüfverfahren im Rahmen der Typgenehmigung dient zur Kontrolle der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte. Da die Einhaltung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nur im Prüfverfahren kontrolliert wird, werden die Vorgaben durch die Prüfbedingungen konkretisiert. Die Wertung, dass die Einhaltung von Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 durch das Prüfverfahren kontrolliert wird und die normalen Betriebsbedingungen folglich durch das Prüfverfahren konkretisiert worden sind, findet in der Regelung Bestätigung, dass ein Kfz-Modell dann keine Typgenehmigung erhält, wenn es im Prüfverfahren die Emissionsgrenzwerte überschreitet. Nach Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 weist der Hersteller für die EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen nach, dass die Fahrzeuge den Prüfanforderungen entsprechen, die in den Anhängen der Verordnung genannt sind. Gemäß Art. 3 Abs. 6 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 gewährleistet der Hersteller, dass die bei der Emissionsprüfung ermittelten Werte unter den in dieser Verordnung angegebenen Prüfbedingungen den geltenden Grenzwert nicht überschreiten. Nach Art. 10 Abs. 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 versagen die nationalen Behörden die EG-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen. Entscheidend sind stets die Messwerte von Emissionen im Prüfverfahren.

Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 benennt ausweislich der vorangestellten Kapitelüberschrift Voraussetzungen einer Typgenehmigung. Die Typgenehmigung beruht auf den Prüfverfahren, welche u. a. in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und der UN/ECE Regelung Nr. 83 spezifiziert werden. Folglich wird Art. 5 Abs. 1 durch die Regelungen zum Prüfverfahren konkretisiert. Sofern der Hersteller die Emissionsgrenzwerte in dem vorgeschriebene Prüfverfahren einhält, hat er den Anforderungen der EG-Typgenehmigung aus Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 entsprochen. Wenn ein Kfz-Modell aufgrund des Prüfverfahrens eine Typgenehmigung

¹⁹ Kommission, Factsheet – Fragen und Antworten zu Emissionsgrenzwerten für Luftschadstoffe, 25.9.2015, abrufbar unter http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-5705_de.htm.

²⁰ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, ABl. 2007, L 263/1, konsolidierte fassung abrufbar unter <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONS-LEG:2007L0046:20110224:DE:PDF>.

als Verordnungs-konform erhalten hat, kann dem Hersteller kein Verstoß gegen die Verordnungsvorgaben vorgeworfen werden (es sei denn er hat das Prüfverfahren manipuliert, zum Beispiel durch eine Abschalt einrichtung).

Diese Rechtsansicht findet in verschiedenen Stellungnahmen der Kommission Bestätigung. Die Kommission schreibt beispielsweise in ihrem Factsheet zu Emissionsgrenzwerten für Luftschadstoffe: *„Derzeit können die Emissionen von Stickoxiden (NOx) von Dieselfahrzeugen, die auf der Straße gemessen werden, die im vorgeschriebenen NEFZ gemessenen in der Realität deutlich übersteigen, obwohl sie in den meisten Fällen wahrscheinlich den geltenden Rechtsvorschriften entsprechen.“*²¹ Allein aufgrund erhöhter Emissionswerte, die auf der Straße gemessen werden, kann noch kein Verstoß gegen die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angenommen werden. Der Grund dafür ist, dass die Hersteller aufgrund der die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 konkretisierenden Vorschriften die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte allein in dem vorgegebenen Prüfverfahren sicherstellen müssen.

Auch die deutsche Rechtsprechung hat anerkannt, dass sich die nach den EG-Messvorschriften zu ermittelnden Werte und die bei individueller Fahrweise erreichbaren Werte nicht decken müssen.²² Es ging in den Verfahren vor deutschen Gerichten zwar nicht um einen Verstoß gegen Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, sondern um die Rückabwicklung von Kfz-Kaufverträgen wegen eines erhöhten Kraftstoffverbrauchs des gekauften Kfz im alltäglichen Gebrauch verglichen mit den Herstellerangaben, die gemäß den europäischen Vorgaben im Prüfverfahren ermittelt worden waren. Trotz dieser inhaltlichen Unterschiede belegen die Urteile anschaulich, dass es bei der Erfüllung der unionsrechtlichen Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 allein auf das Prüfverfahren ankommt. 2014 entschied das Brandenburgische OLG: *„Die nach EG-Messvorschriften zu ermittelnden und nach der Pkw-EnVKV mitzuteilenden Verbrauchswerte und die bei individueller Fahrweise erreichbaren Verbrauchswerte müssen sich nicht decken. Erstere sind „Laborwerte“, letztere werden von einer Vielzahl individueller Faktoren beeinflusst. [...] Die Angabe des nach der Richtlinie ermittelten Verbrauchs ist für den Verbraucher auch nicht völlig wertlos. Zwar muss er damit rechnen, dass der tatsächliche Verbrauch erheblich höher liegt, das Messverfahren ermöglicht aber den Vergleich verschiedener Fahrzeugmodelle auf objektiver Basis. Von Herstellern und Händlern wird nicht verlangt, auf den fehlenden Realitätsbezug noch deutlicher hinzuweisen, als durch die Pkw-EnVKV vorgegeben.“*²³

3.2. Vorgaben für das Prüfverfahren

Die Vorgaben für das Prüfverfahren schreiben eine sogenannte Konditionierung des Kfz vor. Anhang 4A der UN/ECE Regelung Nr. 83 bestimmt unter 6.3. das Konditionierverfahren für eine Prüfung der Abgasemissionen nach einem Kaltstart. Im Hinblick auf die Partikelmessung ist zur Vorkonditionierung des Fahrzeugs höchstens 36 Stunden und mindestens sechs Stunden vor der Prüfung der Teil 2 des Fahrzyklus durchzuführen. Nach dieser Vorkonditionierung sind die Fahrzeuge vor der Prüfung in einem Raum einer relativ konstanten Temperatur zwischen 20 °C

²¹ Kommission, Factsheet – Fragen und Antworten zu Emissionsgrenzwerten für Luftschadstoffe, 25.9.2015, abrufbar unter http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-5705_de.htm.

²² OLG Karlsruhe. Urt. v. 1.2.2008, 1 U 97/07 und OLG Brandenburg, Urt. v. 27.3.2014, 5 U 70/12.

²³ OLG Brandenburg, Urt. v. 27.3.2014, 5 U 70/12, Rn. 19 – zitiert nach juris.

und 30 °C auszusetzen. Diese Konditionierung muss mindestens sechs Stunden lang durchgeführt werden und so lange dauern, bis die Temperatur des Motoröls und des Kühlmittels auf ± 2 K genau der Raumtemperatur entspricht. Erst dann ist der Wagen konditioniert und können die Emissionen gemessen werden.

Wenn ein Kfz im Rollprüfstand während des vorgegebenen Test-Zyklus im konditionierten Zustand die im Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 aufgelisteten Emissionsgrenzwerte überschreitet, ist es nicht so ausgerüstet, dass es unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Wenn das Kfz allerdings im nicht-konditionierten Zustand die im Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 aufgelisteten Emissionsgrenzwerte im Testzyklus überschreitet, besagt das nicht, dass das Kfz nicht so ausgerüstet ist, dass es unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Denn ohne eine Konditionierung sind die gesetzlichen Vorgaben zur Überprüfung der Emissionsgrenzwerte nicht eingehalten. Die Konditionierung ist vorgegebener Bestandteil des Prüfungsablaufs und damit Bestandteil der Prüfung, ob die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Ein Abweichen von den gesetzlichen Prüfvorgaben macht es unmöglich, Aussagen über eine Einhaltung der Normen, die durch die Prüfvorgaben konkretisiert bzw. ausgestaltet worden sind, zu treffen.

3.3. Fazit

Da die Emissionsgrenzwerte für die Typgenehmigung mithilfe eines auf Unionsebene detailliert vorgegebenen Prüfverfahrens kontrolliert werden und nur die auf dem Rollprüfstand im Prüfverfahren gemessenen Werte für die Typgenehmigung eines Kfz-Modells von Bedeutung sind, wird die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 mit dem Prüfverfahren auf dem Rollprüfstand gemessen. Entscheidend für die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist die Einhaltung der Grenzwerte im normierten Prüfverfahren und dieses umfasst die Konditionierung des Kfz.

4. Auslegung von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Nachfolgend wird geprüft, inwieweit es eine verbotene Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 darstellt, wenn ein Fahrzeug ein deutlich verändertes Verhalten in der Abgasnachbehandlung (bei der Reinigung der Verbrennungsgase) zeigt, wenn es ohne vorherige Konditionierung auf dem Prüfstand getestet wird.

4.1. Definition einer Abschaltvorrichtung

Nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Als Abschaltvorrichtung gilt nach Art. 3 Abs. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 „*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*“. Die Verwendung einer Abschaltvorrichtung ist nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

nicht unzulässig, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten; die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist oder die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind.

Ein Abschaltmechanismus, wie er in Art. 3 Abs. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 definiert wird, setzt ein Konstruktionsteil voraus, welches Parameter ermittelt, um daran anknüpfend etwas im Emissionskontrollsystem zu verändern. Die Existenz eines solchen Abschaltmechanismus ist keine juristische Frage, sondern kann nur von technischen Fachleuten festgestellt werden. Die Tatsache, dass ein Kfz während des NEFZ-Zyklus im Prüfverfahren ein unterschiedliches Verhalten in der Abgasnachbehandlung aufweist (unterschiedlicher Einsatz in der Abgasrückführung und Unterschied im Einspritzverhalten im SCR-System), wenn es ohne vorherige Konditionierung getestet wird, ist bloß ein Indiz, das auf einen Abschaltmechanismus hindeuten kann. Der Unterschied im Verhalten allein stellt noch keinen Abschaltmechanismus dar. Erforderlich ist ein Geräteteil, welches die Parameter ermittelt und darauf reagiert. Erst wenn ein solcher Mechanismus in der Kfz-Software belegt worden ist, ist ein Abschaltmechanismus nach Art. 3 Abs. 10 nachgewiesen und damit ein Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

4.2. Fazit

Eine Abschalteinrichtung ist nach Art. 3 Abs. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ein Konstruktionsteil, das 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. Ein verändertes Verhalten eines Kfz in der Abgasnachbehandlung bei einem Testlauf ohne Konditionierung könnte lediglich als ein Indiz für einen solchen Abschaltmechanismus angesehen werden.

Ein Abschaltmechanismus kann nur von technischen Fachleuten festgestellt werden. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist gemäß § 2 Abs. 1 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung²⁴ Genehmigungsbehörde für Typgenehmigungen und damit in Deutschland verantwortlich für die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihres Art. 5. Das Kraftfahrt-Bundesamt untersucht momentan, ob bei verschiedenen Kraftfahrzeugen Manipulationen des Schadstoffausstoßes, insbesondere bei Stickoxiden, erfolgt sind. In einer diesbezüglichen Pressemitteilung des Kraftfahrt-Bundesamts heißt es: *„Die Untersuchungen umfassen mehr als 50 unterschiedliche Fahrzeuge in- und ausländischer Hersteller mit verschiedenen Diesel-Aggregaten, deren Schadstoffausstoß sowohl auf dem Rollenprüfstand als auch durch Portable Emissionsmesssysteme (PEMS) auf der Straße gemessen wird. Etwa zwei Drittel der Messungen wurden bereits durchgeführt. Auf Basis von Rohdaten wurden bisher zum Teil erhöhte Stickoxidwerte bei unterschiedlichen Fahr- und*

²⁴ Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge vom 3. Februar 2011 (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung), Bundesgesetzblatt (BGBl.) Teil I, 2011 Nr. 5, S. 126 ff.

Umgebungsbedingungen festgestellt. In Gesprächen mit betroffenen Herstellern und Genehmigungsbehörden werden diese Daten weiter evaluiert. Erst danach liegen rechtlich belastbare Ergebnisse vor.“²⁵ Diese Ergebnisse bleiben abzuwarten.

– Fachbereich Europa –

²⁵ Kraftfahrt-Bundesamt, Pressemitteilung, abrufbar unter http://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2011_2015/2015/Allgemein/pm29_15_nachpruefungen_kba.html?nn=646300.