



Presse und Information

Gerichtshof der Europäischen Union

PRESSEMITTEILUNG Nr. 41/22

Luxemburg, den 3. März 2022

Schlussanträge des Generalanwalts in der Rechtssache C-873/19
Deutsche Umwelthilfe (Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge)

Generalanwalt Rantos: Anerkannte Umweltvereinigungen müssen eine EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge, die mit möglicherweise verbotenen „Abschalteinrichtungen“ ausgestattet sind, vor Gericht anfechten können

Ein sogenanntes „Thermofenster“ kann nur unter engen Voraussetzungen zulässig sein

Das Kraftfahrt-Bundesamt (Deutschland), die in Deutschland für die Erteilung der EG-Typgenehmigung¹ zuständige Behörde, genehmigte für Fahrzeuge des Automobilherstellers Volkswagen AG, die mit einem Dieselmotor der Generation Euro 5² ausgerüstet sind, eine in den Rechner zur Motorsteuerung integrierte Software, die bei bestimmten äußeren Temperaturen die Abgasrückführung reduziert (Thermofenster)³, was eine Erhöhung der Stickoxidemissionen (NOx) zur Folge hat.

Die Deutsche Umwelthilfe, eine in Deutschland anerkannte Umweltvereinigung, erhob gegen diese Entscheidung Klage beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht (Deutschland) und machte geltend, dass es sich bei dieser Software um eine nach der EU-Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6)⁴ verbotene „Abschalteinrichtung“ handle.

Dem Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht zufolge fehlt der Deutschen Umwelthilfe nach deutschem Recht die Klagebefugnis zur Anfechtung der Entscheidung des Kraftfahrt-Bundesamtes. Sie sei durch diese Entscheidung nämlich nicht in ihren Rechten verletzt. Durch diese Entscheidung werde auch kein eine ortsfeste Anlage betreffendes Vorhaben zugelassen, sondern ein Produkt.

Dieses Gericht möchte daher vom Gerichtshof erstens wissen, ob das Übereinkommen von Aarhus⁵ in Verbindung mit dem von der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verbürgten Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf verlangt, dass eine solche Vereinigung eine Verwaltungsentscheidung, mit der die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt wird, im Hinblick auf das Verbot von Abschalteinrichtungen vor den nationalen Gerichten anfechten kann.

¹ Die EG-Typgenehmigung ist ein Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht.

² Es handelt sich um Kraftfahrzeuge des Modells VW Golf Plus TDI, die mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 der Generation Euro 5 mit einem Hubraum von 2 Litern ausgestattet sind.

³ Dieses Thermofenster entspricht, wie der Generalanwalt ausführt, demjenigen, das Gegenstand der Rechtssachen [C-128/20](#), GSMB Invest, [C-134/20](#), Volkswagen, sowie [C-145/20](#), Porsche Inter Auto und Volkswagen, war, in denen er am 23. September 2021 seine Schlussanträge vorgelegt hat (siehe Pressemitteilung [Nr. 162/21](#)).

⁴ 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, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 vom 18. Juli 2008 (ABl. 2008, L 199, S. 1)

⁵ Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten, das am 25. Juni 1998 in Aarhus (Dänemark) unterzeichnet und mit dem Beschluss 2005/370/EG des Rates vom 17. Februar 2005 im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt wurde (ABl. 2005, L 124, S. 1).

Für den Fall, dass diese Frage bejaht wird, möchte das Gericht zweitens wissen, ob die „Notwendigkeit“ einer Abschaltvorrichtung wie des Thermofensters, die ihre Verwendung zulässig machen könnte, nach dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung für die betreffenden Fahrzeuge zu beurteilen ist und ob weitere Umstände zu berücksichtigen sind, die zur Zulässigkeit einer solchen Abschaltvorrichtung führen könnten.

In seinen Schlussanträgen von heute schlägt **Generalanwalt Athanasios Rantos** vor, die erste Frage zu bejahen.

Seiner Auffassung nach **muss eine anerkannte Umweltvereinigung, die nach nationalem Recht zur Einlegung von Rechtsbehelfen berechtigt ist, eine Verwaltungsentscheidung, mit der eine EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt wird, die möglicherweise gegen das Verbot von Abschaltvorrichtungen verstößt, vor einem innerstaatlichen Gericht anfechten können.**

Das Übereinkommen von Aarhus verpflichtet in Verbindung mit der Charta die Mitgliedstaaten nämlich dazu, **einen wirksamen gerichtlichen Schutz der durch das Umweltrecht der Union garantierten Rechte zu gewährleisten.**

Die aus dem Unionsumweltrecht hervorgegangenen Rechtsvorschriften sind in den meisten Fällen auf das allgemeine Interesse und nicht auf den alleinigen Schutz der Rechtsgüter Einzelner gerichtet. Es ist Aufgabe gerade der Umweltvereinigungen, dieses Allgemeininteresse zu schützen.

Darüber hinaus ist die Bestimmung des Unionsrechts, nach der Abschaltvorrichtungen, von Ausnahmefällen abgesehen, verboten sind, in den Mitgliedstaaten unmittelbar anwendbar und als Teil der Bestimmungen des innerstaatlichen Umweltrechts anzusehen.

Ihre praktische Wirksamkeit verlangt, wie der Generalanwalt ausführt, bei einer Prüfung unter dem Blickwinkel des Grundrechts auf effektiven gerichtlichen Rechtsschutz, anerkannten Umweltvereinigungen das Recht zu gewährleisten, **eine Verwaltungsentscheidung anzufechten, mit der die EG-Typgenehmigung erteilt wird.** Keine von der Union anerkannte dem Gemeinwohl dienende Zielsetzung scheint einem solchen Zugang zu den Gerichten entgegenstehen zu können.

Zur zweiten Frage ist der Generalanwalt der Auffassung, dass **die „Notwendigkeit“ einer Abschaltvorrichtung zum Schutz des Motors vor Beschädigungen oder Unfall und für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs, die zu ihrer Zulässigkeit führen könnte, nicht anhand des Stands der Technik im Zeitpunkt der Erteilung der EG-Typgenehmigung zu beurteilen ist.**

Die Verordnung verfolgt nämlich einen technikneutralen Ansatz. Die Automobilhersteller haben somit einfach die technischen Vorrichtungen anzuwenden, damit diese Grenzwerte eingehalten werden, ohne dass die eingesetzte Technik zwangsläufig die bestmögliche sein müsste oder vorgeschrieben wäre.

Besteht keine „Notwendigkeit“ für die Abschaltvorrichtung⁶, gibt es darüber hinaus keine anderen Umstände, die zur Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung führen könnten, so dass für die Prüfung der Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung **keine anderen Umstände als diese „Notwendigkeit“ zu berücksichtigen sind.**

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

⁶ Und soweit die beiden anderen in der Verordnung vorgesehenen Ausnahmen von dem Verbot von Abschaltvorrichtungen, wie im vorliegenden Fall, nicht zur Anwendung kommen.

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

*Filmaufnahmen von der Verlesung der Schlussanträge sind verfügbar über
„[Europe by Satellite](#)“ ☐ ☎ (+32) 2 2964106*