

Rechtssache C-693/18

Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

29. Oktober 2018

Vorlegendes Gericht:

Juge d’instruction du tribunal de grande instance de Paris
(Frankreich)

Datum der Vorlageentscheidung:

26. Oktober 2018

Staatsanwaltschaft:

Procureur de la République de Paris

... [nicht übersetzt]

AUSLEGUNGERSUCHEN

... [nicht übersetzt] [Angaben zum Untersuchungsgericht] [**Or. 2**]

ANONYMISIERUNG DES ERSUCHENS

1 ... [nicht übersetzt] [Angaben zum Verfahren]

2 Der vom Ermittlungsverfahren betroffene Beschuldigte ist ein Automobilhersteller, der Fahrzeuge im französischen Hoheitsgebiet vertreibt und im Folgenden als „Gesellschaft X“ bezeichnet werden soll.

PARTEIEN DES AUSGANGSRECHTSSTREITS UND IHRE VERTRETER

– Procureur de la République de PARIS (Staatsanwaltschaft Paris)

– Gesellschaft X, Zeugin mit Rechtsbeistand, deren Kontaktdaten in einem gesonderten Dokument übermittelt werden sollen.

– Liste der Nebenkläger, die in einem gesonderten Dokument übermittelt wird.

* * *

- 3 Parallel zum vorliegenden Ersuchen werden dem Gerichtshof der Europäischen Union mit dem heutigen Tage drei weitere ähnliche Ersuchen übermittelt, die sich auf andere Automobilhersteller beziehen, die Fahrzeuge im französischen Hoheitsgebiet vertreiben. [Rechtssachen C-690/18 bis C-692/18] **[Or. 3]**

GEGENSTAND DES RECHTSSTREITS UND RELEVANTER SACHVERHALT

- 4 Am 28. September 2015 brachte der für Verkehr zuständige Vizepräsident des Regionalrates Ile de France bei der Staatsanwaltschaft Paris Handlungen eines Automobilherstellers zur Anzeige, der im französischen Hoheitsgebiet Fahrzeuge in Verkehr gebracht hatte, die mit einer Software ausgestattet sind, die geeignet ist, die Ergebnisse von Kontrollen der Emission von Schadstoffen, insbesondere von NO_x (Stickstoffoxiden), vor dem Inverkehrbringen dieser Fahrzeuge zu verfälschen, wobei er sich auf Informationen stützte, von denen er aus den Medien erfahren hatte.
- 5 Am 2. Oktober 2015 befasste die Staatsanwaltschaft Paris das Zentralamt zur Bekämpfung von Umweltschäden und für Gesundheit (OCLAESP) mit diesem Sachverhalt, den sie als schweren Betrug einstufte, und forderte eine Untersuchung über die Bedingungen, unter denen die betreffenden Fahrzeuge auf dem französischen Markt in Verkehr gebracht worden waren.
- 6 Parallel dazu hatte der Nationale Untersuchungsdienst (Service National des Enquêtes, im Folgenden: SNE) der Generaldirektion für Wettbewerb[, Verbraucherschutz] und Betrugsbekämpfung (Direction Générale de la Concurrence[, de la Consommation] et de la Répression des Fraudes) (DGCCRF) auf Ersuchen der Ministerin für Ökologie im Rahmen eigener Befugnisse Untersuchungen über denselben Sachverhalt angestellt, um festzustellen, ob im französischen Hoheitsgebiet vertriebene Fahrzeuge mit einer solchen Software ausgestattet waren.
- 7 In seinem an die Staatsanwaltschaft Paris gerichteten Feststellungsprotokoll vom 11. Februar 2016 wies der SNE auf den Rechtsrahmen für die Teilzulassung von Fahrzeugen im Zusammenhang mit der Emission von Schadstoffen hin und beschrieb die Funktionsweise des EGR (Exhaust Gas Recirculation)-Ventils.
- 8 Im Rahmen der Teilzulassung im Zusammenhang mit der Emission von Schadstoffen werden die Fahrzeuge nach einem Protokoll getestet, dessen Parameter regulatorisch genau festgelegt sind (Drehzahlprofil, Temperatur, Vorbehandlung des Fahrzeugs). Das für den Zulassungstest verwendete Drehzahlprofil wird NEDC (New [E]uropean [D]riving [C]ycle) bzw. NEFZ genannt und besteht in der Wiederholung von vier Stadtfahrzyklen, gefolgt von einem außerstädtischen Fahrzyklus. **[Or. 4]**

- 9 Das EGR-Ventil ist eine der Technologien, die von den Fahrzeugherstellern verwendet werden, um die endgültigen NO_x-Emissionen zu steuern und zu verringern. Die Gesellschaft X verwendet diese Technologie in den [fraglichen] Motoren. Es handelt sich um ein System, das darin besteht, einen Teil der Abgase von Verbrennungsmotoren in den Gasansaugkrümmer, d. h. den Lufteinlass des Motors, umzuleiten, um die Stickstoffoxidemissionen zu verringern.
- 10 Das System einer Reinigung durch Rückführung der Abgase besteht aus einem Leitungsrohr, durch das sich die Abgase zum Einlass umleiten lassen und das mit einem Wärmetauscher, der dazu bestimmt ist, die Verbrennungsgase abzukühlen, und einem EGR-Ventil ausgestattet ist, das den Durchfluss wieder in den Einlass eingeführter Verbrennungsgase reguliert.
- 11 Die Öffnung dieses Ventils wird durch den Motorsteuerungsrechner gesteuert. Der Motorsteuerungsrechner bezeichnet das an Bord befindliche Informationssystem, das physische Einrichtungen innerhalb des Fahrzeugs steuert. Der Rechner steuert Aktoren nach Maßgabe der von den Sensoren gelieferten Informationen. Diese Aktoren kontrollieren den Zustand der verschiedenen mechanischen Motorelemente. So steuert der Motorsteuerungsrechner, der nach Maßgabe der von den verschiedenen Sensoren gesammelten Informationen (Geschwindigkeit, Motortemperatur ...) Befehle an den Stellantrieb des EGR-Ventils sendet, die Öffnung des EGR-Ventils, von der die Wirksamkeit der Abgasreinigung abhängt, in Echtzeit. Der Öffnungsgrad des EGR-Ventils wird somit durch den Rechner und letztlich durch den Quellencode der in ihm enthaltenen Software gesteuert.
- 12 Die Gesellschaft X lehnte es unter Geltendmachung von Vertraulichkeitsgründen ab, den Ermittlern den Quellencode der [fraglichen] Motorsteuerungsrechner zu übermitteln.
- 13 Der SNE fügte seinem Bericht die auf Ersuchen der französischen Ministerin für Ökologie durchgeführten Tests und Prüfungen bei, mit denen die UTAC (Union Technique de l'Automobile, du motorcycle et du Cycle) (Technischer Verband für Automobile, Motorräder und Fahrräder), das einzige in Frankreich für die Durchführung von Tests für die Typgenehmigung von Fahrzeugen zugelassene Labor, beauftragt worden war. Mit diesen Tests sollte ermittelt werden, ob sich ein Betrugsverdacht bei den Abgastests feststellen ließ. Mehrere Fahrzeuge des Herstellers X wurden diesen Tests unterzogen, und die Techniker stellten fest, dass die NO_x-Emissionen bei einigen von ihnen um ein Vielfaches (den Faktor 2, 3,2, 3,4 bzw. 3,6 je nach Fahrzeug) erhöht waren, wenn man den Anfang des NEFZ-Drehzahlprofils wegließ. **[Or. 5]**
- 14 Das IFPEN (Institut Français du Pétrole Energies Nouvelles) (Französisches Institut für Erdöl und Neue Energien) wurde auf Ersuchen der Ministerin für Ökologie mit der Durchführung ergänzender Tests von drei Fahrzeugen beauftragt, um das Verhalten bestimmter mechanischer Motorelemente in Abhängigkeit von einer gegebenen Fahrsituation zu beobachten, wobei u. a. der Öffnungsgrad des EGR-Ventils gemessen wurde. Diese Tests ließen die

Feststellung zu, dass die NO_x-Emissionen dank der deutlich größeren Öffnung des EGR-Ventils speziell dann abgesenkt wurden, wenn eine Zulassungsphase ermittelt wurde.

- 15 ... [nicht übersetzt]
- 16 ... [nicht übersetzt]
- 17 ... [nicht übersetzt] [Lokalisierung der mutmaßlichen Rechtsverletzung in Frankreich] **[Or. 6]**
- 18 ... [nicht übersetzt] [Bei] den Ermittlern [ging] ... [nicht übersetzt] ein 30 Seiten starkes, auf Bitte der Gesellschaft X erstelltes Rechtsdokument ein, mit dem nachgewiesen werden sollte, dass das Abgasrückführungssystem (AGR, auf Englisch EGR) nicht als „Manipulationsvorrichtung“ bzw. „Abschalteinrichtung“ im Sinne der europäischen Rechtsvorschriften anzusehen war (siehe unten „Standpunkt der betreffenden Gesellschaft“).
- 19 Diese Untersuchungen führten zur Einleitung eines Ermittlungsverfahrens, mit dem am 19. Februar 2016 drei Untersuchungsrichter betraut wurden.
- 20 Ein Rechtsgutachten wurde in Auftrag gegeben, um eine Auswertung des Ergebnisses der von der Verwaltungsbehörde durchgeführten Tests vorzunehmen sowie alle weiteren technischen Analysen zur Beschreibung des Mechanismus der streitigen Software und zur Untersuchung seiner Wirkungen hinsichtlich des erhöhten NO_x-Ausstoßes in die Atmosphäre durch die mit dieser Software ausgestatteten Fahrzeuge durchzuführen.
- 21 In seinem am 26. April 2017 vorgelegten Bericht erläuterte der Gutachter, dass die Emissionskontrollsysteme nach dem Geist der Vorschriften bei normalem Fahrbetrieb einsatzbereit sein sollten. Die in der Untersuchung festgestellten Manipulationen zeigten, dass das EGR-Ventil in den Fahrzeugen der Marke A der gleichen Serie, wie sie untersucht und beschlagnahmt worden sei, nicht gemäß dem der Zulassung entsprechenden Modus gesteuert werde. Wie die von der UTAC durchgeführten Tests zeigten, ließen sich die Emissionsgrenzwerte im Normalbetrieb-Modus nicht einhalten. Nach Auffassung des Gutachters handelte es sich dabei um einen anormalen – weil außergewöhnlichen – Betriebsmodus, der eine Zulassung des Fahrzeugs ermögliche. Mit anderen Worten hätte es ohne Ermittlung des Zulassungszyklus keine Zulassung gegeben. Im Normalbetrieb-Modus werde die Abgasreinigungsanlage verändert und ihre Wirksamkeit gemindert.
- 22 Der beauftragte Gutachter schloss auf das Vorhandensein einer Einrichtung zur Ermittlung des Zulassungsverfahrens und zur Anpassung der Funktionsweise des Verbrennungsabgasrückführungssystems zwecks Erlangung der Zulassung sowie auf eine sich aus dieser Manipulation ergebende Erhöhung der Stickstoffoxidemissionen bei Fahrzeugen im Normalbetrieb. Er fügte hinzu, dass, wenn das EGR-Ventil im realen Verkehr im Einklang mit der für die

Zulassung festgelegten Funktionsweise funktioniert hätte, diese Fahrzeuge – insbesondere im Stadtverkehr – netto (etwa die Hälfte) weniger Stickstoffoxide und dafür vermutlich ein wenig (etwa 5%) mehr Kohlenmonoxid, unverbrannte Kohlenwasserstoffe und Kohlendioxid erzeugt hätten. Auch ihr Verbrauch, ihre Leistung, und ihr Fahrverhalten wären vermutlich geringfügig reduziert gewesen. Wartungsarbeiten wären häufiger erforderlich und kostspieliger gewesen.

- 23 Der Gutachter legte schließlich dar, dass das EGR-[Ventil] eine Einrichtung zur Kontrolle der Umweltverschmutzung sei in dem Sinne, dass Motoren allein zu dem Zweck mit ih[m] ausgerüstet würden, die NO_x-Emissionen zu verringern, dass die Verkleinerung seiner Öffnung die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringere und somit in einer Erhöhung der NO_x-Emissionen zum Ausdruck komme und dass diese Verkleinerung bei normalem Fahrbetrieb erfolge. Dafür kämen das Fehlen von neutralen Gasen in der Verbrennungskammer und vor allem der freie Durchfluss in der Turbine des Turboladers durch ein höheres Beschleunigungsvermögen des Motors, aber auch durch ein größeres Leistungspotenzial zum Ausdruck. Dies zeige sich auch in einer geringeren Verschmutzung der Einlassleitungen, der Ventile und der Verbrennungskammer, was zur Langlebigkeit und Zuverlässigkeit des Motors beitrage.
- 24 Die Gesellschaft X wurde am 28. März 2017 vor die Untersuchungsrichter vorgeladen. Sie kam dieser Vorladung nach und erhielt in Erwartung der ergänzenden Untersuchungsergebnisse den Status einer Zeugin mit Rechtsbeistand. Sie verweigerte in diesem Stadium die Aussage.
- 25 Die Justizbehörden des Landes, in dem die Gesellschaft X ihren Sitz hat, weigerten sich, die von den französischen Untersuchungsrichtern angeforderten Untersuchungsergebnisse, insbesondere die Einzelheiten über die Methoden zur Kalibrierung der [fraglichen] Motoren ... [nicht wiedergegeben], zu übermitteln. Auch die Gesellschaft X weigerte sich, diese Ergebnisse zu übermitteln.
- 26 Seit der Einleitung des vorliegenden Ermittlungsverfahrens wegen arglistiger Täuschung über wesentliche Eigenschaften und die durchgeführten Kontrollen im Februar 2016 haben im Rahmen dieses Verfahrens bereits mehr als 1 200 Personen die Zulassung als Nebenkläger beantragt. [Or. 8]

AUF DEN SACHVERHALT DES RECHTSSTREITS ANWENDBARES NATIONALES RECHT

- 27 **Einordnung nach der Anklageschrift vom 19. Februar 2016:** ... [nicht übersetzt] seit dem 1. September 2009 ... [nicht übersetzt] die Käufer von Fahrzeugen, die mit [dem fraglichen] Dieselmotor ausgestattet sind, über die wesentlichen Eigenschaften der Fahrzeuge und die durchgeführten Kontrollen getäuscht zu haben, wobei hinzukommt, dass infolge der Taten der Gebrauch der Waren nunmehr eine Gefährdung der Gesundheit von Mensch und Tier darstellt. ... [nicht übersetzt – Angaben zum Verfahren]

- 28 Strafbar nach ... [nicht übersetzt] [dem] Code de la consommation (Verbraucherschutzgesetzbuch) ... [nicht übersetzt] und ... [nicht übersetzt] [dem] Code pénal (Strafgesetzbuch) [Aufzählung der genannten Bestimmungen].

Art. L.213-1 des Code de la consommation

Fassung bis zum 18. März 2014:

- 29 Mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren und einer Geldstrafe bis zu 35 000 Euro oder mit einer der beiden Strafen wird belangt, wer, sei er Vertragspartei oder nicht, den Vertragspartner täuscht oder zu täuschen sucht, gleichgültig mit welchem Mittel oder welcher Vorgehensweise, so auch durch die Vermittlung eines Dritten, über
1. die Natur, Gattung, Herkunft, die wesentlichen Eigenschaften, die Zusammensetzung oder den Gehalt an wertvollen Bestandteilen von Waren;
 2. die Menge der gelieferten Sachen oder ihre Identität durch die Lieferung einer anderen Ware als derjenigen, die Gegenstand des Vertrags ist;
 3. die Gebrauchsfähigkeit, die mit dem Gebrauch des Produkts verbundenen Risiken, die durchgeführten Kontrollen, die Art und Weise des Gebrauchs oder die entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen. [Or. 9]
- 30 Der Betrag der Geldstrafe kann im Verhältnis zu den aus der Vertragsverletzung gezogenen Vorteilen bis auf 10 % des durchschnittlichen Jahresumsatzes, berechnet über die letzten drei zum maßgeblichen Zeitpunkt bekannten Jahresumsätze, heraufgesetzt werden.

Fassung vom 19. März 2014 bis zum 30. Juni 2016:

- 31 Mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren und einer Geldstrafe von 300 000 Euro wird belangt, wer, sei er Vertragspartei oder nicht, den Vertragspartner täuscht oder zu täuschen sucht, gleichgültig mit welchem Mittel oder welcher Vorgehensweise, so auch durch die Vermittlung eines Dritten, über
1. die Natur, Gattung, Herkunft, die wesentlichen Eigenschaften, die Zusammensetzung oder den Gehalt an wertvollen Bestandteilen von Waren;
 2. die Menge der gelieferten Sachen oder ihre Identität durch die Lieferung einer anderen Ware als derjenigen, die Gegenstand des Vertrags ist;
 3. die Gebrauchsfähigkeit, die mit dem Gebrauch des Produkts verbundenen Risiken, die durchgeführten Kontrollen, die Art und Weise des Gebrauchs oder die entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen.

- 32 Der Betrag der Geldstrafe kann im Verhältnis zu den aus der Vertragsverletzung gezogenen Vorteilen bis auf 10 % des durchschnittlichen Jahresumsatzes, berechnet über die letzten drei zum maßgeblichen Zeitpunkt bekannten Jahresumsätze, heraufgesetzt werden.

Art. L.213-2 des Code de la consommation

Fassung bis zum 18. März 2014:

- 33 Die Strafen nach Art. L.213-1 werden auf das Doppelte heraufgesetzt, wenn
1. infolge der Straftaten nach dem genannten Artikel der Gebrauch der Ware nunmehr eine Gefährdung der Gesundheit von Mensch und Tier darstellt,
 2. die vollendete oder versuchte Straftat nach Art. L.213-1 begangen worden ist
 - a) mit Hilfe von Gewichten, Messgeräten und sonstigen falschen oder ungenauen Instrumenten,
 - b) mittels Handlungen oder Verfahren, die Analyse-, Dosierungs-, Wiege- oder Messvorgänge verfälschen oder die Zusammensetzung, das Gewicht oder das Volumen der Waren in betrügerischer Weise verändern sollen, selbst wenn die Handlungen oder Verfahren im Vorfeld dieser Vorgänge liegen, oder aber **[Or. 10]**
 - c) mittels betrügerischer Angaben, die an einen früheren und genauen Vorgang glauben machen sollen.

Fassung vom 19. März 2014 bis zum 30. Juni 2016:

- 34 I.- Die Strafen nach Art. L.213-1 werden auf eine Freiheitsstrafe von fünf Jahren und eine Geldstrafe von 600 000 Euro heraufgesetzt, wenn die vollendete oder versuchte Straftat nach demselben Art. L.213-1 begangen worden ist
1. mit Hilfe von Gewichten, Messgeräten und sonstigen falschen oder ungenauen Instrumenten,
 2. mittels Handlungen oder Verfahren, die Analyse-, Dosierungs-, Wiege- oder Messvorgänge verfälschen oder die Zusammensetzung, das Gewicht oder Volumen der Waren in betrügerischer Weise verändern sollen, selbst wenn die Handlungen oder Verfahren im Vorfeld dieser Vorgänge liegen, oder
 3. mittels betrügerischer Angaben, die an einen früheren und genauen Vorgang glauben machen sollen.

- 35 II.- Die Strafen nach Art. L.213-1 werden auf eine Freiheitsstrafe von sieben Jahren und eine Geldstrafe von 750 000 Euro heraufgesetzt, wenn die vollendete oder versuchte Straftat nach demselben Art. L.213-1
1. eine Gefährdung der Gesundheit von Mensch und Tier durch den Gebrauch der Ware zur Folge gehabt hat,
 2. bandenmäßig begangen worden ist.

- 36 III.- Geldstrafen nach diesem Artikel können im Verhältnis zu den aus der Vertragsverletzung gezogenen Vorteilen bis auf 10 % des durchschnittlichen Jahresumsatzes, berechnet über die letzten drei zum maßgeblichen Zeitpunkt bekannten Jahresumsätze, heraufgesetzt werden.

Art. L.213-6 des Code de la consommation

- 37 Juristische Personen, die unter den in Art. 121-2 des Strafgesetzbuchs vorgesehenen Voraussetzungen für die in den Art. L.213-1 bis L.213-4 beschriebenen strafbaren Handlungen für strafrechtlich verantwortlich erklärt worden sind, werden zusätzlich zu der nach den Modalitäten des Art. 131-38 des Strafgesetzbuchs verhängten Geldstrafe mit den Strafen nach Art. 131-39 Nrn. 2 bis 9 desselben Gesetzbuchs belangt.

AUF DEN VORLIEGENDEN FALL ANWENDBARES UNIONSRECHT

- 38 Im Rahmen der 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 ... [nicht übersetzt]:

Kapitel I („Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen“) Art. 3 Nr. 10 der vorerwähnten Verordnung [bestimmt]:

- 39 „10. ‚Abschalteinrichtung‘ [bezeichnet] 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;“

Kapitel II („Pflichten des Herstellers für die Typgenehmigung“) Art. 5 Abs. [1 und] 2 der vorerwähnten Verordnung [bestimmt]:

- 40 „Anforderungen und Prüfungen

1. Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.
2. Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn:
 - a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;
 - b) die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist;
 - c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuff[Or. 12] emissionen im Wesentlichen enthalten sind.“

BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

- 41 Der im vorliegenden Fall in Rede stehende Rechtsmechanismus der arglistigen Täuschung bestünde, wenn er gewählt würde, darin, die Käufer von Fahrzeugen der in der Anklageschrift genannten Marken, die mit [dem fraglichen] Motor ausgestattet sind, über die wesentlichen Eigenschaften ihres Fahrzeugs getäuscht zu haben, hier die Nichteinhaltung der europäischen Verordnung Nr. 715/2007 ... [nicht übersetzt], die durch das Vorhandensein einer nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung verbotenen und in Art. 3 Nr. 10 derselben Verordnung definierten Abschaltvorrichtung im Fahrzeug zum Ausdruck kommt und in einer Programmierung des auf das EGR-Ventil einwirkenden Motorrechners besteht, mit der sich der Zulassungszyklus ermitteln lässt, damit das System zur Kontrolle der NOx-Emissionen während dieses Zyklus und nicht bei normalem Fahrbetrieb aktiviert wird.
- 42 In Anbetracht der im Jahr 2012 ergangenen Entscheidung des Internationalen Krebsforschungszentrums (IARC) über die Einstufung der Abgase von Dieselmotoren als erwiesene Kanzerogene wird darüber hinaus der erschwerende Umstand berücksichtigt, dass die Nutzung von Dieselfahrzeugen infolge der Taten nunmehr eine Gefahr für die Gesundheit von Mensch und Tier darstellt.
- 43 Die zur Einwirkung auf die Funktionsweise des Emissionskontrollsystems verwendeten Einrichtungen können verschiedene Formen annehmen. Angesichts dieser Vielfalt technischer Konzepte muss ermittelt werden können, ob eine bestimmte Einrichtung eine Abschaltvorrichtung („defeat device“) im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 darstellt. Unter die Definition einer Abschaltvorrichtung in Art. 3 Nr. 10 dieses Rechtsakts fallen jedoch verschiedene

Begriffe, hinsichtlich derer der Juge d’instruction du tribunal de grande instance de Paris über die Auslegung des Gerichtshofs der Europäischen Union verfügen möchte, um zu erfahren, ob diese Vorschriften auf den vorliegenden Fall Anwendung finden.

- 44 Da die in Betracht gezogene Einstufung als arglistige Täuschung auf einer Auslegung der vorerwähnten europäischen Verordnung beruht, hat der Juge d’instruction du tribunal de grande instance de Paris beschlossen, den Gerichtshof mit einer Frage nach der Auslegung der Art. 3 Nr. 10 und 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu befassen, da er eine Entscheidung des Gerichtshofs für erforderlich hält, um **[Or. 13]** sowohl über eine mögliche Anklageerhebung als auch die Frage entscheiden zu können, ob das Verfahren nach Abschluss der Untersuchungen an das erkennende Gericht zu verweisen ist oder nicht, und diese Auslegungsfrage einerseits neu und von allgemeinem Interesse für die einheitliche Anwendung des Unionsrechts ist und die bestehende Rechtsprechung andererseits nicht für die nötige Aufklärung zu sorgen scheint.

STANDPUNKT DER BETREFFENDEN GESELLSCHAFT

Zusammenfassende technische Darstellung der Einrichtung durch die Rechtsanwälte der Gesellschaft X, wie sie aus einem den Ermittlern übermittelten Rechtsvermerk hervorgeht (... [nicht wiedergegeben]):

- 45 Die Hersteller von Kraftfahrzeugen ... [nicht übersetzt] müssen eine EU-Typgenehmigung erhalten haben, bevor sie solche Fahrzeuge in der Europäischen Union in Verkehr bringen.
- 46 Zu den einzuhaltenden Rechtsakten gehört die 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 (Verordnung [EG] Nr. 715/2007).
- 47 Für die EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen muss der Hersteller gemäß Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 nachweisen, dass dieses Fahrzeug den Prüfanforderungen entspricht, die in den Anhängen III bis VIII, X bis XII, XIV, XVI und XX dieser Verordnung genannt sind.
- 48 Nach Anhang III Abschnitt 2.5 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 betragen die Emissionsgrenzwerte für Stickstoffoxide 180 mg/km (Anhang I Tabelle 1 der Verordnung [EG] Nr. 715/2007) bei Euro 5-Fahrzeugen und 80 mg/km (Anhang I Tabelle 2 der Verordnung [EG] Nr. 715/2007) bei Euro 6-Fahrzeugen. **[Or. 14]**
- 49 Technisch gehört die Abgasrückführung (AGR, im Englischen EGR) zu den sogenannten innermotorischen Maßnahmen. Im Verlauf des AGR-Vorgangs werden die Abgase aus dem Abgassystem des Motors über ein

Abgasrückführventil in das Einlasssystem des Motors eingeführt und ersetzen einen Teil des Kraftstoffs. Dies führt u. a. zu einer Verringerung der Stickstoffoxidemissionen. Es ist zwischen dem AGR und der Nachbehandlung der Abgase zu unterscheiden.

- 50 Im [fraglichen] EU5-Dieselmotor gibt es zwei Funktionsmodi für die Abgasrückführung: Im Abgasrückführmodus 1 (im Folgenden: AGR-Modus 1) ist die Abgasrückführrate (im Folgenden: AGR-Rate) vergleichsweise hoch, während die AGR-Rate des Abgasrückführmodus 0 (im Folgenden: AGR-Modus 0) niedriger ist. Da sich die AGR-Rate auf die Menge an Stickstoffoxidemissionen auswirkt, ist davon auszugehen, dass die Stickstoffoxidemissionen im AGR-Modus 0 höher sind als im AGR-Modus 1. Um von einem AGR-Modus zum anderen zu wechseln, muss der für Prüfungen unter Laborbedingungen vorgeschriebene NEFZ vollständig durchgeführt werden, mit einer kleinen Toleranzmarge (höchstens 1 bis 2 % mehr oder weniger der für den NEFZ spezifizierten Werte). Führt das Fahrzeug diesen NEFZ vollständig durch und hält dabei von Beginn an die Distanz und die Dauer ein, ist der AGR-Modus 1 aktiv; andernfalls ist das Fahrzeug automatisch im AGR-Modus 0.
- 51 Im realen Fahrbetrieb ist es fast unmöglich, den synthetischen Fahrzyklus des NEFZ durchzuführen, der ausschließlich zur Durchführung unter Laborbedingungen konzipiert worden ist. Allein wegen der Zwänge im Zusammenhang mit dem Verkehr, der Sicherheit, der Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer, der verschiedenen Fahrgewohnheiten, usw., ist es höchst unwahrscheinlich, dass der sehr künstliche NEFZ, der aus fünf genau festgelegten Betriebskennlinien besteht, bei normalem Fahrbetrieb von irgendjemandem durchgeführt werden kann.
- 52 Aufgrund der genauen und detaillierten Spezifikationen des NEFZ hinsichtlich Dauer, Geschwindigkeit und Distanz wird der NEFZ daher nur im Rahmen des synthetischen Fahrzyklus – unter Laborbedingungen auf dem Rollenprüfstand, also außerhalb des [Or. 15] realen Verkehrs – durchgeführt. Daher findet der AGR-Modus 1 sozusagen nur bei Prüfungen Anwendung, die unter Laborbedingungen durchgeführt werden, während der AGR-Modus 0 bei normalem Fahrbetrieb aktiv ist.

Konsequenzen, die von den Rechtsanwälten der Gesellschaft X aus den vorerwähnten Bestimmungen der europäischen Verordnung gezogen werden

- 53 Die Definition einer „Abschalteinrichtung“ in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 lässt an eine Wirkung der Einrichtung auf einen beliebigen Teil des Emissionskontrollsystems denken, durch die die Wirksamkeit dieses Systems bei normalem Fahrzeugbetrieb verringert wird. Dies bedeutet nach Auffassung der Rechtsanwälte, dass eine Manipulationsvorrichtung/Abschalteinrichtung nur dann vorliegt, wenn:

- i) die Messung bestimmter Parameter (z. B. der Geschwindigkeit) zur Folge hat:
 - ii) eine Deaktivierung oder ganz allgemein eine Wirkung auf ein Element des Emissionskontrollsystems, durch die:
 - iii) die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.
- 54 Eine Abschaltvorrichtung ist, worauf ihre englische Bezeichnung „defeat device“ eindeutig hinweist, als eine Einrichtung anzusehen, die eine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems hervorruft, wenn bei normalem Fahrbetrieb bestimmte Parameter erreicht werden.
- 55 Vom seinem Aufbau oder Zweck her bestätigt Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, insbesondere die in Satz 2 dieses Absatzes aufgezählten Ausnahmen, dass der Begriff der Abschaltvorrichtung auf ein typisches Beispiel für die Deaktivierung eines Teils des Emissionskontrollsystems bei normalem Fahrbetrieb abstellt, wodurch die Wirksamkeit dieses Systems verringert wird.
- 56 Im Rahmen des in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a und b ausgesprochenen Verbots werden einige Fälle aufgeführt, in denen eine Abschaltvorrichtung [Or. 16] ausnahmsweise zulässig ist. Diese Ausnahmen greifen, wenn:
- „a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;
 - b) die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist“.

Diese beiden Ausnahmen betreffen den normalen Fahrbetrieb. Sie gestatten die Verwendung einer Abschaltvorrichtung in bestimmten spezifischen Phasen des normalen Fahrbetriebs.

- 57 Umgekehrt bedeutet das, dass eine solche Einrichtung in den anderen Phasen des normalen Fahrbetriebs nicht zulässig ist. Dies steht voll und ganz im Einklang mit der Wortlautauslegung der oben wiedergegebenen Definition einer Abschaltvorrichtung, in der lediglich von einer Wirkung auf Elemente des Emissionskontrollsystems die Rede ist, durch die die Wirksamkeit dieses Systems bei normalem Fahrbetrieb verringert wird.
- 58 Die Überschrift von Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 veranschaulicht, dass dieser Artikel zum einen allgemeine Anforderungen an die Fahrzeuge und zum anderen Prüfungsanforderungen aufstellt. In Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 geht es lediglich um den normalen Fahrbetrieb. Gemäß Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 rüstet der Hersteller das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich

beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug „unter normalen Betriebsbedingungen“ dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

- 59 Das Verbot der Verwendung von Abschaltvorrichtungen kommt gleich anschließend, d. h. im unmittelbar folgenden Absatz, in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Daher steht das Verbot dieser Einrichtungen im Zusammenhang mit einer Deaktivierung des Systems „unter normalen Betriebsbedingungen“. Die vorstehende Auslegung ergibt sich u. a. aus der Stellung von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 im allgemeinen Aufbau der Verordnung, da dieser Absatz eine Präzisierung von Art. 5 Abs. 1 darstellt, der ihm unmittelbar vorausgeht. **[Or. 17]**
- 60 Außerdem findet sich die besagte absichtliche Trennung in Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wieder. Nach dem genannten Abs. 3 wird die Kommission mit dem Erlass spezifischer (d. h. präzisierender) Vorschriften über die besonderen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung sowie mit der Festlegung von Anforderungen zur Umsetzung von Abs. 2, die eine Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung bewirken, beauftragt. Die Formulierung unterstreicht hier, dass zwischen Verfahren zur Prüfung von Fahrzeugen und Anforderungen für die Typgenehmigung einerseits und dem in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehenen Verbot der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, durch die die Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen verringert werden, andererseits, zu unterscheiden ist.
- 61 Zusammenfassend gilt das in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehene Verbot von Abschaltvorrichtungen für Vorrichtungen, die bei normalem Fahrbetrieb und unter bestimmten besonderen Bedingungen – beispielsweise bei Überschreitung einer bestimmten Geschwindigkeit oder bei Einschaltung der Klimaanlage oder Heizung – einen Teil des Emissionskontrollsystems deaktivieren (oder seine Funktion verändern) und damit die Wirksamkeit dieses Systems bei normalem Fahrbetrieb verringern.

Anwendung auf das AGR-System: Es handelt es nicht um eine Abschaltvorrichtung

- 62 Bei normalem Fahrbetrieb verringert das AGR-System die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter bestimmten besonderen Bedingungen nicht (d. h. führt nicht zu einer „Deaktivierung“ dieses Systems). Der für das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung typische Fall, dass beispielsweise das Emissionskontrollsystem deaktiviert oder seine Wirksamkeit verringert wird, wenn das Fahrzeug eine bestimmte Geschwindigkeit überschreitet, die Klimaanlage eingeschaltet oder eine andere Auslöseschwelle erreicht wird, tritt nicht ein.

- 63 Stattdessen arbeitet das AGR-System bei normalem Fahrbetrieb, d. h. nach Anlassen des Motors, im Modus 0, ohne sich in irgendeiner Weise auf die Elemente des Emissionskontrollsystems auszuwirken. Der AGR-[Or. 18] Modus 1 aktiviert sich nur unter künstlichen Laborbedingungen des synthetischen Fahrzyklus, den der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) darstellt. Diese Bedingungen sind bei normalem Fahrbetrieb nicht gegeben.
- 64 Daher sind die Kriterien für das in Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgesprochene Verbot, d. h. die Deaktivierung eines Teils des Emissionskontrollsystems bei normalem Fahrbetrieb, nicht erfüllt.
- 65 Das in 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehene Verbot erfasst keine Methoden zur Ermittlung des Zyklus.
- 66 Zwar könnte das AGR-System mit seinen Funktionsmodi 0 und 1 als eine „Methode zur Ermittlung des Zyklus“ kritisiert werden, deren Ziel darin besteht, die Funktion des Emissionskontrollsystems im Hinblick darauf zu beeinflussen, die Wirksamkeit dieses Systems im Modus 1 (partiell, d. h. lediglich hinsichtlich der Stickstoffoxidemissionen) zu erhöhen.
- 67 Dies rechtfertigt jedoch nicht die Einbeziehung dieser – in technischer Hinsicht abweichenden – Einrichtung in den Anwendungsbereich des Begriffs „Abschalteinrichtung“. Erst recht wäre es nicht gerechtfertigt, kurzerhand eine zu weite Auslegung der „de lege lata“ („in Anwendung des derzeit geltenden Rechts“)-Regel anzuwenden, um die Ermittlung des Zyklus in den Anwendungsbereich des Begriffs „Abschalteinrichtung“ einzubeziehen, und dies aus politischen Gründen.
- 68 Unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten wäre es somit ausgeschlossen, das in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehene Verbot von Abschalteinrichtungen entsprechend auf Methoden zur Ermittlung des Zyklus (die von Abschalteinrichtungen zu unterscheiden sind) anzuwenden, um eine (vermeintliche) Rechtslücke zu schließen bzw. den gegenwärtigen Unsicherheiten der Regelung oder ihrer Auslegung zu entgegenen, und dies zum Nachteil der Hersteller.
- 69 Eine Ausweitung der gegenwärtigen Bestimmungen auf Methoden zur Ermittlung des Zyklus, die in dem in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Verbot nicht vorgesehen ist [Or. 19] und dem elementaren Rechtsgrundsatz widerspricht, wonach Vorschriften klar und stabil sein müssen, ist außerdem deshalb ausgeschlossen, weil im derzeit geltenden Rechtsrahmen immer noch – und unvermeidlich – ein (bisweilen beträchtlicher) Unterschied zwischen Emissionen, die im Prüflabor gemessen worden sind, und Emissionen im realen Fahrbetrieb besteht.

VORLAGEFRAGEN

1. Auslegung des Begriffs des Konstruktionsteils

1-1: Was fällt unter den Begriff des Konstruktionsteils, der in dem eine Abschaltvorrichtung (defeat device) definierenden Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angeführt wird?

1-2: Ist ein in den Motorsteuerungsrechner integriertes oder ganz allgemein auf diesen einwirkendes Programm als Konstruktionsteil im Sinne des genannten Artikels anzusehen?

2. Auslegung des Begriffs des Emissionskontrollsystems

2-1: Was fällt unter den Begriff des Emissionskontrollsystems, der in dem eine Abschaltvorrichtung (defeat device) definierenden Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angeführt wird?

2-2: Schließt dieses Emissionskontrollsystem lediglich Technologien und Strategien zur Behandlung und Verringerung von Emissionen (u. a. [von] NO_x) nach ihrer Bildung ein oder erfasst es auch die verschiedenen Technologien und Strategien zur Begrenzung ihrer Erzeugung an der Basis wie die EGR-Technologie?

3. Auslegung des Begriffs der Abschaltvorrichtung (defeat device)

3-1: Ist eine Einrichtung, die jeden Parameter im Zusammenhang mit dem Ablauf der Typgenehmigungsverfahren nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems im Rahmen dieser Verfahren zu aktivieren oder nach oben zu modulieren und damit die Fahrzeugzulassung zu erhalten, eine Abschaltvorrichtung im [Or. 20] Sinne von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007?

3-2: Falls ja: Ist diese Abschaltvorrichtung [defeat device] nach Art. 5 Abs. 2 [der Verordnung] (EG) Nr. 715/2007 verboten?

3-3: Ist eine Einrichtung wie die in Frage 3-1 beschriebene als „Abschaltvorrichtung“ einzustufen, falls die Modulierung des Emissionskontrollsystems nach oben nicht nur in Typgenehmigungsverfahren, sondern punktuell auch dann wirksam ist, wenn die ermittelten genauen Bedingungen, unter denen das Emissionskontrollsystem in diesen Typgenehmigungsverfahren nach oben moduliert wird, im realen Verkehr gegeben sind?

4. Auslegung der Ausnahmen nach Art. 5

4-1: Was fällt unter die drei Ausnahmen nach [Kapitel II] Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007?

4-2: Könnte vom Verbot einer Abschaltvorrichtung [defeat device], die speziell in Typgenehmigungsverfahren die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems aktiviert oder nach oben moduliert, aus einem der drei in Art. 5 Abs. 2 aufgeführten Gründe abgewichen werden?

4-3: Gehört eine Verzögerung der Alterung oder der Verschmutzung des Motors zu den Erfordernissen, „um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen“ oder „den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten“, die das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Buchst. a rechtfertigen können?

Geschehen zu Paris am 26. Oktober 2018

... [nicht übersetzt]

[Unterschriften]

ARBEITSDOKUMENT