

Umweltrechtsklinik im Sommersemester 2025 "Kraftfahrzeugemissionen vor Gericht"

Leitung: Prof. Dr. Gerd Winter, Rechtsanwältin Dr. Roda Verheyen

Typgenehmigung – Anforderungen und Wirkung in
Bezug auf CO2-Emissionsgrenzwerte

Kerin Elea Motzkus (stud.iur.)

Inhaltsverzeichnis

Literaturverzeichnis.....	II
Ausführung.....	1
A. Einleitung	1
B. Anforderungen und Ablauf.....	1
I. Typzulassung	2
a. VO (EG) 715/2007 und VO (EU) 2018/858.....	2
b. VO (EU) 2019/631	3
II. Durchschnittswerte	4
III. Stichproben.....	5
a. Überprüfung durch die Marktüberwachungsbehörde.....	5
b. Abgrenzung zur Typgenehmigungsbehörde	6
c. Durchführungsverordnung (EU) 2023/2866	7
c. Überprüfung durch Kommission	8
d. Zusammenfassung	8
IV. Überprüfung am einzelnen Fahrzeug	9
C. Fazit	10
a. Luftqualitätsziele und Treibhausgase	10
b. Sanktionen und Maßnahmen	11
c. Zusammenfassung	11
Anlage 1	III
Erklärung	VI

Literaturverzeichnis

- Helmig, Ekkehard
EuZW – Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
„Die Übereinstimmungsbescheinigung im EU-Typengenehmigungsrecht“
Heft 2, 30.01.2023
Zit.: *Helmig* in: EuZW 2023, 61
- König, Peter,
Koehl, Felix,
Derpa, Stefan
Beck'sche Kurz-Kommentar
Straßenverkehrsrecht
Band 5
48. Auflage, 2025 München
Zit.: *Bearbeiter* in StVR, §... Rn...
- Schmidt-Kötters, Thomas,
Geber, Frederic
NVwZ – Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
„Neue Mittel im Typgenehmigungsrecht für Pkw – Ipos jure Ungültigkeit von Typgenehmigung, unionsweite Marktüberwachung und zentralisierte Behördenaufsicht“
Heft 24, 15.12.2019
Zit.: *Schmidt-Kötters/Geber* in: NVwZ 2019, 1806
- Wagner, Christian
Karagkouni, Evangelia
EuZW – Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
„Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrtzeugen: Neue Kompetenzen für die Kommission nach der TypgenehmigungsVO“
Heft 3, 11.02.2019
Zit.: *Wagner/Karagkouni* in EuZW 2019, 108

Internetquellen

Kraftfahrt-Bundesamt

URL:
https://www.kba.de/DE/Themen/Typgenehmigung/Typgenehmigungserteilung/typgenehmigungserteilung_node.html
(Zuletzt abgerufen am 18.07.2025)
Zit.: *KBA* zur Typgenehmigungserteilung

Kraftfahrt-Bundesamt

URL:
https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Allgemein/marktueberwachung_allgemein_node.html
(Zuletzt abgerufen am 19.09.2025)
Zit.: *KBA* zur Marktüberwachungsbehörde

Ausführung

A. Einleitung

Im Bereich des Klimaschutzes wurden sowohl auf internationaler Ebene durch das Pariser Übereinkommen als auch auf nationaler Ebene ambitionierte Zielvorgaben, insbesondere das Erreichen der Klimaneutralität, normiert. Gleichwohl erscheint die tatsächliche Zielerreichung bislang ungewiss. Einen maßgeblichen Anteil an den Treibhausgasemissionen leistet weiterhin der Verkehrssektor, der sich als besonders emissionsintensiv erweist. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die bislang ergriffenen regulatorischen Maßnahmen im Verkehrssektor hinreichend sind, um einen wirksamen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen zu leisten. In diesem Zusammenhang kommt der Typgenehmigung von Fahrzeugen eine besondere Bedeutung zu. Es ist zu prüfen, ob die rechtlichen Anforderungen an die Typgenehmigung sowie deren Verfahrensablauf („B“) ein effektives Steuerungsinstrument zur Begrenzung der CO₂-Emissionen darstellen oder ob die bestehende Regelungslage insoweit Defizite aufweist („C“).

B. Anforderungen und Ablauf

Eine Typgenehmigung ist laut Kraftfahrt-Bundesamt die Bestätigung der Genehmigungsbehörde vor Inverkehrbringen, dass „[...] ein in größerer Anzahl herstellter Typ gleichartiger Fahrzeuge oder Fahrzeugteile den gesetzlichen Mindeststandards an Sicherheit und Umweltverhalten entspricht.“¹. Die Anforderungen für die Erteilung einer solchen Genehmigung ergeben sich grundsätzlich aus Rechtsakten der Europäischen Union. Hauptsächlich aus der VO (EG) 715/2007² und der VO (EU) 2018/858³. Ergänzend tritt die VO (EU)

¹ KBA zur Typgenehmigungserteilung.

² Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emission von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zur Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge.

³ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG.

2019/631⁴ i.V.m. der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2866⁵, welches konkret die CO2-Emission eines Fahrzeugs mit in den Typgenehmigungsprozess einbindet.

I. Typzulassung

Zunächst ist zu betrachten, welche Anforderungen konkret an die Typzulassung gestellt werden und welcher Bezug zu den Treibhausgasen, insbesondere CO2, hergestellt wird.

a. VO (EG) 715/2007 und VO (EU) 2018/858

Der Zweck der Typgenehmigung nach den VO (EG) 715/2007 und VO (EU) 2018/858 ist die Einhaltung der Luftqualitätsziele durch die Regulierung bzw. Minimierung von Schadstoffemissionen (Art. 1 VO (EG) 715/2007). Die VO (EU) 2018/858 konkretisiert die Typgenehmigung durch das Festlegen von Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderung für die Genehmigung.⁶

Die Typgenehmigung wird nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 715/2007 dann erteilt, wenn die Anforderungen der Verordnung eingehalten wurden. Insbesondere die Tabelle in Anhang I muss hinsichtlich der Emissionsgrenzwerte eingehalten und bei Erteilung der Genehmigung berücksichtigt werden. Bei den Grenzwerten handelt es sich um die sogenannten Euro-5 und Euro-6-Normen. Umfasst sind davon Schadstoffe wie Kohlenstoffmonoxid und Stickstoff.⁷ Art. 10 VO (EG) 715/2007 ermächtigt die nationalen Behörden die Typgenehmigung zu erteilen oder abzulehnen. In Deutschland ist das Kraftfahrt-Bundesamt dafür zuständig.⁸ Ergänzt und Ausgeweitet werden die zu erfüllenden Vorgaben durch die VO (EU) 2018/858: Gemäß Art. 5 dieser Verordnung müssen die Werte bzw. Vorschriften aus Anhang II für eine

⁴ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung).

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2023/2866 der Kommission vom 15. Dezember 2023 zur Umsetzung der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung der Verfahren zur Überprüfung der CO2-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte von in Betrieb befindlichen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge).

⁶ Derpa in StVR, Vorbemerkung zum EG-FGV, Rn. 3.

⁷ Vgl. VO (EG) 715/2007 Anhang I, Tabelle 1 und Tabelle 2.

⁸ KBA zur Typgenehmigungserteilung.

Genehmigung erfüllt sein. Die in sekundär und tertiären Rechtsakten der EU festgelegten Einzelheiten zu den technischen Anforderungen, werden in der Tabelle aus Anhang II aufgezählt und zugeordnet.⁹

Die VO (EU) 2018/858 regelt u.a. die Übereinstimmungsbescheinigung, durch welche die Typgenehmigung praktisch wird. Geregelt ist die Übereinstimmungsbescheinigung in Art. 36 - 38 VO (EU) 2018/858 und in Anhang IX. Der Hersteller wird verpflichtet zu jedem Fahrzeug eine Bescheinigung, in Papierform (Art. 36 VO (EU) 2018/858) oder elektronisch (Art. 37 VO (EU) 2018/858), auszustellen. Die Übereinstimmungsbescheinigung wird vom Hersteller an den Fahrzeugkäufer ausgestellt und erklärt dadurch, dass das Fahrzeug den unionsrechtlichen Vorschriften zur Typgenehmigung entspricht. Dadurch kann das Fahrzeug im Verkehr zugelassen werden.¹⁰ D.h. es wird die Übereinstimmung des einzelnen Fahrzeugs mit dem genehmigten Fahrzeugtyp bescheinigt.

b. VO (EU) 2019/631

Art. 1 Abs. 1 VO (EU) 2019/631 normiert unionsweit verbindliche Anforderungen an die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge. Ziel der Regelung ist es, einen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu leisten.

Die Einhaltung der vorgegeben CO₂-Emissionsgrenzwerte erfolgt über die Berechnung sogenannter Flottengrenzwerte¹¹, die nach Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Anhang I VO (EU) 2019/631 zu ermitteln sind und nicht überschritten werden dürfen. Im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens wird nach dem WLTP-Messverfahren¹² der spezifische CO₂-Ausstoß des jeweiligen Fahrzeugs bestimmt. Dieser individuelle Messwert dient als Grundlage für die Berechnung und Kontrolle der herstellerbezogenen Flottengrenzwerte und ist daher von zentraler Bedeutung für die praktische Umsetzung der Verordnung. Nach Art. 7 Abs. 1 VO (EU) 2019/631 haben die einzelnen Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass die spezifischen CO₂-Emissionen

⁹ Schmidt-Kötters/Geber in: NVwZ 2019,1809.

¹⁰ Helmig in: EuZW 2023,61.

¹¹ VO (EU) 2019/631, aufgeführte nachstehender Gründe Nr. 38 und Nr. 42.

¹² Anhang I Teil A der VO (EU) 2019/631.

von Fahrzeugen ohne Typgenehmigung ermittelt und in die Übereinstimmungsbescheinigung eingetragen werden.

Damit ist die Messung und Dokumentation der CO2-Emissionen sowohl Voraussetzung für die Erteilung oder Versagung der Typgenehmigung als auch für die Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung. Primärer Regelungszweck ist allerdings die Sicherstellung der unionsrechtlich vorgegebenen Flottengrenzwerte und damit die Durchsetzung der klima- und umweltpolitischen Zielsetzung der Verordnung.

II. Durchschnittswerte

Nach Art. 7 VO (EU) 2019/631 sollen durch die Typgenehmigungsbehörde Durchschnittswerte ermittelt und an die Europäische Kommission weitergeleitet werden. Art. 7 Abs. 2 VO (EU) 2019/631 verpflichtet die Behörde die in Anhang II Teil A und Anhang III Teil A aufgeführten Angaben beim Hersteller bis zum 28. Februar jeden Jahres zu ermitteln und an die Kommission zu übermitteln. Nach Art. 7 Abs. 4 VO (EU) 2019/631 berechnet die Kommission anhand dieser Daten bis spätestens zum 30. Juni jedes Jahres für jeden Hersteller die durchschnittlichen spezifischen CO2-Emissionen¹³, die Zielvorgaben¹⁴ für diese spezifischen Emissionen und die Differenz zwischen dem Durchschnittswert der CO2-Emission und der Zielvorgabe. Diese Berechnung und der jeweilige Durchschnittswert werden dann dem jeweiligen Hersteller übermittelt. Zudem wird ein öffentlich einsehbares Verzeichnis über diese Werte geführt.

Gemäß Art. 7 Abs. 9 VO (EU) 2019/631 wird die Typgenehmigungsbehörde dazu verpflichtet jegliche Abweichungen der CO2-Emissionen von der Übereinstimmungsbescheinigung der bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen der Kommission zu melden. Die Abweichungen werden durch regelmäßig gemessene Stichproben ermittelt (Art. 13 Abs. 2 und 3 VO (EU) 2019/631). Diese Abweichungen werden bei der Berechnung der spezifischen

¹³ Art. 3 Abs. 1 a) und h) der VO (EU) 2019/631.

¹⁴ Art. 3 Abs. 1 j), Art. 4 der VO (EU) 2019/631.

CO2-Emissionen (s.o.) durch die Kommission berücksichtigt (Art. 7 Abs. 9 VO (EU) 2019/631).

Bei einer Abweichung zwischen Zielvorgabe und Durchschnittswert wird nach Art. 8 Abs. 1 VO (EU) 2019/631 von der Kommission jährlich eine Abgabe erhoben. Weitere Konsequenzen oder rechtliche Folgen gibt es im Zusammenhang mit der Ermittlung des Durchschnittswerts für den Hersteller oder gar für das einzelne Fahrzeug nicht.

III. Stichproben

a. Überprüfung durch die Marktüberwachungsbehörde

Außerdem werden in regelmäßigen Abständen durch die Marktüberwachungsbehörde Stichproben zur Kontrolle der Einhaltung der Grenzwerte gemessen.

Die Marktüberwachungsbehörde ist eine eigenständige nationale Behörde, d.h. unabhängig von der Genehmigungsbehörde, welche für die Durchführung der Marktüberwachung im jeweiligen Mitgliedsstaat verantwortlich ist (Art. 3 Nr. 35 VO (EU) 2018/858). Sie handelt unabhängig und unparteiisch (Art. 8 Abs. 12 VO (EU) 2018/858).

Die Marktüberwachung umfasst Tätigkeiten, welche sicherstellen, dass die auf dem Markt befindlichen Fahrzeuge mit den Anforderungen der unionsrechtlichen Vorschriften übereinstimmen und keine Gefährdung für die Gesundheit, Sicherheit, Umwelt oder andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Rechtsgüter darstellt (Art. 3 Nr. 34 VO (EU) 2018/858). Dafür führt die Marktüberwachungsbehörde gemäß Art. 8 Abs. 1 VO (EU) 2018/858 in regelmäßigen Abständen Kontrollen zur Nachprüfung an Fahrzeugen mit Typgenehmigung durch. Durchgeführt werden diese Kontrollen neben Untersuchung der Unterlagen durch Prüfung im Labor oder auf der Straße mithilfe von statistisch aussagekräftigen Stichproben. Darüber hinaus muss jeder Mitgliedsstaat jährlich mindestens eines pro 40.000 der im Vorjahr zugelassenen KfZ prüfen (Art. 8 Abs. 2 VO (EU) 2018/858).¹⁵

Stellt die Marktüberwachungsbehörde durch eine der Kontrollmaßnahmen feste, dass es hinreichende Gründe zur Annahme

¹⁵ Schmidt-Kötters/Geber in: NVwZ 2019,1809.

eine Gefährdung für Gesundheit oder Sicherheit von Menschen oder anderen im öffentlichen Interesse schützenswerten Aspekten gibt, aufgrund der Nicht-Einhaltung der unionsrechtlichen Vorgaben, so kommt es zu einer Neubewertung des Fahrzeuges (Art. 51 VO (EU) 2018/858). Wird durch die Neubewertung festgestellt, dass eine derartige Gefährdung vorliegt, fordert die Marktüberwachungsbehörde den Hersteller auf, alle Maßnahmen zur Korrektur zu treffen, damit die Gefahr beim Inverkehrbringen des Fahrzeuges behoben ist (Art. 52 Abs. 1 VO (EU) 2018/858). Stellt die Marktüberwachungsbehörde fest, dass das Fahrzeug nicht mit den Vorschriften übereinstimmt dabei jedoch keine ernste Gefahr besteht, wird nach Art. 52 Abs. 2 VO (EU) 2018/858 der Hersteller dazu aufgefordert innerhalb einer angemessenen Frist alle erforderlichen Abhilfemaßnahmen zur Behebung zu ergreifen. Werden diese Maßnahmen nicht getroffen oder die gesetzte Frist nicht eingehalten, so ergreifen die nationalen Behörden alle nötigen Vorkehrungen, um das betroffene Fahrzeug auf dem Markt zu beschränken, einzuschränken oder zu untersagen (Art. 52 Abs. 3 VO (EU) 2018/858). Diese Schutzklausen greifen gemäß Art. 13 Abs. 3 VO (EU) 2019/631 auch hinsichtlich der Einhaltung und Überprüfung der CO2-Emissionsgrenzwerten.

b. Abgrenzung zur Typgenehmigungsbehörde

Die Kontrollbefugnisse der Marktüberwachungsbehörde im Rahmen des Typgenehmigungsrechts beziehen sich im Wesentlichen auf die Einhaltung der Euro-5 und Euro-6-Normen. Ihr Aufgabenbereich ist damit von dem der Typgenehmigungsbehörde abzugrenzen.

Dies ergibt sich zunächst daraus, dass die VO (EU) 2018/858 als Rahmverordnung im Bereich der Fahrzeugtypgenehmigung zu verstehen ist, die ergänzend zur Marktüberwachungsverordnung VO (EU) 2019/1020¹⁶ greift. Die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen stützt sich auf die VO (EU) 2019/1020 i.V.m. der VO (EU) 2018/858 als sektorspezifische Rahmverordnung.¹⁷ Daraus folgt, dass die

¹⁶ Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011.

¹⁷ KBA zur Marktüberwachungsbehörde.

Marktüberwachungsbehörde primär mit der Überprüfung der Einhaltung der in der VO (EU) 2018/858 niedergelegten technischen Anforderungen und insbesondere der Euro-5 und Ero-6-Norm betraut sind.

Bestätigt wird dies durch Art. 9 Abs. 1 EU (VO) 2018/858, der die Marktüberwachungsbehörde ausdrücklich zur Kontrolle der Einhaltung eben dieser Verordnung ermächtigt. Werden hierbei Verstöße oder Nichteinhaltungen der Euro-5 bzw. Euro-6-Norm festgestellt, können die Behörden die in den Art. 51 – 56 VO (EU) 2018/858 vorgesehenen Schutzklauselmaßnahmen anordnen.¹⁸

Demgegenüber verweist Art. 13 Abs. 3 VO (EU) 2019/631 auf die genannten Schutzklauseln als Maßnahmen, welche von der Typgenehmigungsbehörde zu ergreifen sind, sofern eine Überschreitung der CO2-Grenzwerte festgestellt werden. Die Kontrolle der CO2-Grenzwerte fällt damit in die Zuständigkeit der Typgenehmigungsbehörde und ist vom Aufgabenbereich der Marktüberwachungsbehörde abzugrenzen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Marktüberwachungsbehörde für die Kontrolle der Einhaltung der VO (EU) 2018/858 und damit insbesondere der Euro-5 bzw. Euro-6-Normen zuständig ist, während die Typgenehmigungsbehörde die Einhaltung der CO2-Grenzwerte gemäß der VO (EU) 2019/631 überwachen.

c. Durchführungsverordnung (EU) 2023/2866

In Verbindung mit VO (EU) 2019/631 regelt die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2866 die Sicherstellung und Überprüfung der realen CO2-Emission im Zusammenhang mit der Übereinstimmungsbescheinigung (Ar. 1 VO (EU) 2023/2866). Dabei soll jährlich mindestens 2% der Fahrzeugfamilien, welche in den letzten drei Jahren eine Typgenehmigung erhalten haben, zu überprüfen (Art. 3 Abs. 1 VO (EU) 2023/2866). Gemäß Art. 8 und Art. 11 i.V.m. Anhang I der Durchführungsverordnung soll eine statistische Auswertung der CO2-Emission stattfinden, indem das durchschnittliche CO2 Verhältnis

¹⁸ Wagner/Karagkouni in EuZW 2019,108.

berechnet wird und die geltenden Grenzwerte überprüft werden. Diese Auswertung wird gemäß Art. 14 der Durchführungsverordnung in einem Prüfbericht zusammengefasst und innerhalb von 20 Tagen an den Hersteller übermittelt. Dieser hat gemäß Art. 15 wiederum 20 Tage Zeit auf den Bericht in Form einer Stellungnahme zu reagieren. Keine Reaktion impliziert eine automatische Zustimmung (Art. 15 Abs. 2 VO (EU) 2023/2866). Zudem ermöglicht Art. 16 VO (EU) 2866/2023 der Kommission die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers (Vgl. Art. 7 Abs. 4 VO (EU) 2019/631) zu berichtigen bzw. neu anzupassen.

c. Überprüfung durch Kommission

Neben den nationalen Marktüberwachungsbehörden ergreift auch die Kommission Maßnahmen zur Kontrolle und Überprüfung. Sie organisiert und führt auf eigene Kosten Prüfungen und Inspektionen durch, um die Übereinstimmung mit den unionsrechtlichen Vorgaben zu überprüfen (Art. 9 Abs. 1 VO (EU) 2018/858). Dabei kann auch diese Kontrolle in Ausgestaltung von Stichproben durchgeführt werden. Sie führt außerdem eine Bewertung der Verfahren von den Genehmigungsbehörden durch (Art. 10 Abs. 1 VO (EU) 2018/858).

Die Mitgliedsstaaten sollen gemäß Art. 84 Abs. 1 VO (EU) 2018/858 erforderliche und verhältnismäßige Sanktionen im Falle eines Verstoßes gegen die Verordnung erheben.

d. Zusammenfassung

Die Entnahme von Stichproben durch die Marktüberwachungsbehörde oder durch die Kommission können demzufolge im Einzelfall zu einer Einschränkung auf dem Markt oder der Typgenehmigung führen, mindestens aber zur Aufforderung der Egreifung erforderlicher Maßnahmen seitens des Herstellers.¹⁹ Mögliche Sanktionen in Form von Bußgeldern können von der Europäischen Kommission gemäß Art. 85 VO (EU) 2018/858 gegenüber dem Hersteller verhängt werden. Ebenso gelten die Sanktionen der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2866 gegenüber dem Hersteller. Ein direktes Verbot für das

¹⁹ Kapitel XI, Schutzklauseln, Art 51 – 52 der Verordnung (EU) 2018/858.

Weiterfahren oder die weiterlaufende Benutzung der Fahrzeuge, bei denen eine Überschreitung festgestellt wurde, wird durch die Verordnung nicht geregelt. Eine rechtliche Konsequenz für das einzelne Fahrzeug bleibt weiterhin aus.

IV. Überprüfung am einzelnen Fahrzeug

Die Sanktionen und Rechtsfolgen der VO (EG) 617/2007 und VO (EU) 2018/858 beziehen sich hauptsächlich auf Überschreitungen und Verstöße vor Erteilung der Typgenehmigung oder richten sich gegen den Hersteller. Dabei bleibt die Frage offen, was nach dem Inverkehrbringen der einzelnen Fahrzeuge überprüft bzw. kontrolliert wird und ob es für den einzelnen Verbraucher Konsequenzen im Falle einer Überschreitung der Grenzwerte gibt.

Für eine regelmäßige Messung von Abgaswerten und der Einhaltung der Grenzwerte käme die regelmäßige Untersuchung von Kraftfahrzeugen nach § 29 StVZO in Betracht. Zur Klärung der Frage, ob bei den Hauptuntersuchungen i.S.d des StVZO eine Messung der CO2-Werte durchgeführt wird, wurde DEKRA Bremen kontaktiert.²⁰

Aus der Antwort von DEKRA²¹ lässt sich vor allem eins entnehmen: Es findet keine Messung der CO2-Abgase im Zuge der Hauptuntersuchung oder der Abgasuntersuchung statt. Die Abgasmessungen beziehen sich ausschließlich auf die Euro-6-Normen und die Kontrolle der Kohlenstoffmonoxid Emissionen. Dies findet seine Grundlage in der Anlage VIII des StVZO, sowie hauptsächlich in § 47 StVZO, welche bei der Untersuchung der Abgase eines Kraftfahrzeuges auf die VO (EG) 715/2007 verweist, d.h. auf die Umweltschädlichen Abgase i.S.d. der Luftqualitätsreinhaltung. Die Folge in Form der Nichterteilung einer Prüfplakette greift nur dann, wenn eine der in Euro-6-Norm verankerten Abgase überschritten wird. In Bezug auf CO2 bleibt eine derartige Folge aus. Die CO2-Messungen finden zum einen im Rahmen der Erteilung einer Typgenehmigung statt, d.h. begrenzt auf die Prüfung vor dem Inverkehrbringen der Fahrzeuge. Zum anderen werden bei der Entnahme von Stichproben durch die Marktüberwachungsbehörde die

²⁰ Siehe Anlage 1.

²¹ Siehe Anlage 1.

CO2-Emissionen geprüft und ausgewertet. Doch auch hierbei handelt es sich um eine Überprüfung losgelöst von der Untersuchung durch den TÜV. Demzufolge wird das Fahrzeug nicht aus dem Verkehr gezogen. Ebenso wenig sehen die Europäischen Rechtsakte ein Fahr-Verbot für Fahrzeuge vor.

Eine Überprüfung am einzelnen Fahrzeug durch den TÜV findet demzufolge nicht statt.

C. Fazit

Anhand der Verordnungen und der rechtlichen Rahmbedingungen zur Erteilung der Typgenehmigung und der Überprüfung bzw. Kontrolle der CO2-Emissionsgrenzwerte ist fraglich, ob dies eine geeignete Maßnahme zur Erhaltung der Klimaschutzziele darstellt. Genauer: Stellt die Typgenehmigung eine geeignete rechtliche Grundlage dar, um die Emission im Verkehrssektor weiter zu regulieren?

a. *Luftqualitätsziele und Treibhausgase*

Den verschiedenen Verordnungen lässt sich entnehmen, dass bei der Gesetzesreglung eine Abgrenzung zwischen Luftqualitätszielen und den klimaschädlichen Treibhausgasen, insbesondere CO2, gemacht wird. VO (EG) 715/2007 und VO (EU) 2018/858 bezwecken das Erreichen der Luftqualitätsziele und die Begrenzung der Schadstoffemissionen, wobei jedoch Abstriche bei den CO2-Emissionen gemacht werden. Durch Euro-5 und Euro-6-Normen werden die Schadstoffgrenzwerte klar festgelegt und durch den TÜV überprüft. Die CO2-Emissionen werden durch die VO (EU) 2019/631 im Typgenehmigungsverfahren mit vorausgesetzt, werden aber im Nachhinein nicht am einzelnen Fahrzeug kontrolliert. Es lässt sich fragen, ob das in Anbetracht der Klimakrise und des gesetzten Ziels der Klimaneutralität noch angemessen ist, zwischen Luftqualitätszielen und Treibhausgasen zu unterscheiden. Handelt es sich nicht auch bei den CO2-Abgasen um eine Beeinträchtigung der Luftqualität, wenn diese Abgase elementar für den Klimawandel und damit für die Gesundheit der Menschen ist? Die Typgenehmigung bezieht zwar die Kontrolle der gesetzten Flottengrenzwerte mit ein und wird stichprobenartig auch nach Inverkehrbringen gemessen, jedoch fehlt es

an einer Kontrolle am Fahrzeug des einzelnen Verbrauchers. Die vorverlagerte Prüfung sollte vor allem hinsichtlich der bedeutsamen CO2-Emissionsmenge im Verkehrssektor nach dem Inverkehrbringen stattfinden. Denn eine Vorverlagerte Kontrolle wird langfristig gesehen das Problem im Verkehrssektor nicht beheben können.

b. Sanktionen und Maßnahmen

Erhält ein Hersteller eine Typengenehmigung kann er seine Fahrzeuge auf dem Binnenmarkt der EU grundsätzlich betreiben. Zudem gibt ihm die Typengenehmigung das Recht eine unbegrenzte Anzahl von Exemplaren des Typs zu produzieren und auf den Markt zu bringen.²² Durch die Typgenehmigungsbehörde und die Kommission wird die Einhaltung der CO2- Emissionen kontrolliert. Die Ausgestaltung bzw. die Erweiterung der Befugnisse der Kommission hinsichtlich der Überprüfungsmöglichkeiten durch die VO (EU) 2018/858 ist in Anbetracht der unbegrenzten Produktionsmöglichkeit des Herstellers von maßgeblicher Bedeutung. Die Möglichkeit Sanktionen in Form von Bußgeldern gegenüber dem Hersteller zu verhängen kann ein wirksames Mittel darstellen. Immerhin ist ein wirtschaftliches Minus für ein Unternehmen ein Anreiz dieses zu vermeiden.

Dennoch bleiben die Fahrzeuge, bei denen durch die Überprüfung eine Überschreitung der CO2-Grenzwerte festgestellt wurde, weiterhin im Verkehr. Das bedeutet das schädliche Treibhausgas wird weiterhin durch das einzelne Fahrzeug in die Umwelt emittiert. Sanktionen für den Verbraucher bzw. Käufer bleiben aus.

c. Zusammenfassung

Die Regelungen zur Typgenehmigung in Bezug auf CO2-Emissionen bieten Möglichkeiten, um eine strengere Regulierung der Abgase zu ermöglichen. Vor allem die Marktüberwachungsbehörde und die Kommission können diesbezüglich Wirkung zeigen. Dennoch bleibt eine konkrete und direkte Folge für das emittierende Fahrzeug aus. Deshalb ist fraglich, ob es durch bloße Geld-Abgaben oder Stichproben und die Sammlung von Daten langfristig eine effektive Möglichkeit zur

²² Schmidt-Kötters/Geber in: NVwZ 2019,1809.

Regulierung und Eindämmung der CO2-Emission darstellt oder ob die Typgenehmigung nur als ein weiterer bürokratischer Schritt für die Hersteller und Unternehmen, ohne jeglichen Anreiz zur klimaneutraleren Produktion, fungiert.

Anlage 1

E-Mail an DEKRA Bremen zur Informationsauskunft

An: bremen.automobil@dekra.com

Am 28.05.2025:

„Sehr geehrtes Bremen-DEKRA-Team,

Im Rahmen eines Projektes für mein Studium an der Universität Bremen, beschäftige ich mich mit den Flottengrenzwerten und der Erteilung von Typengenehmigungen und damit einhergehend mit der Messung der CO2 Abgase am einzelnen Kfz.

Dabei sind mir folgende Fragen aufgekommen, wofür mein Professor mir empfohlen hat bei Ihnen nachzufragen, ob Sie mir diese beantworten können:

1. Werden die CO2 Abgase eines Fahrzeuges regelmäßig beim TÜV gemessen?
2. Wie wird die Emission gemessen? Konkreter: Führen Sie die WLTP-Messung durch?
3. Was sind die Folgen/Konsequenzen, wenn ein Fahrzeug die CO2 Grenzwerte überschreitet?
Hat das überhaupt Auswirkungen auf das einzelne Fahrzeug?

Ich würde mich sehr über eine Antwort Ihrerseits freuen. Gerne bin ich auch bereit mich telefonisch mit Ihnen über das Thema auszutauschen.

Vielen Dank im Voraus für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen

Kerin Elea Motzkus

(Universität Bremen)“

Antwort von: markus.witkowski@dekra.com

Am: 28.05.2025

„Sehr geehrter Herr Motzkus,

vielen Dank für Ihre Anfrage. Zu Ihren Fragen:

1. Werden die CO2 Abgase eines Fahrzeuges regelmäßig beim TÜV gemessen?

Bei der wiederkehrenden Abgasuntersuchung, in der Regel in Verbindung mit der Hauptuntersuchung gemäß StVZO, werden keine CO₂ Abgasemissionen gemessen. Wir messen bei Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor den CO-Gehalt im Abgas in Volumenprozent und den Lambda-Wert. Bei Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotor messen bis Euro 6 einen Trübungswert und ab Euro 6 die Partikelanzahl im Abgas.

2. Wie wird die Emission gemessen? Konkreter: Führen Sie die WLTP-Messung durch?

Wir führen die CO₂-Messung und somit auch keine WLTP-Messung durch. Diese Messungen werden bei der DEKRA im Technologie Zentrum in Klettwitz durchgeführt.

3. Was sind die Folgen/Konsequenzen, wenn ein Fahrzeug die CO₂ Grenzwerte überschreitet?
Hat das überhaupt Auswirkungen auf das einzelne Fahrzeug?

Die Folgen / Konsequenzen können sehr groß sein, wenn CO₂ – Grenzwerte überschritten werden. Siehe dazu „Abgasskandal“ bei VW.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Witkowski

Dipl.-Ing.(FH)

Fachabteilungsleiter Prüfwesen“

Antwort von: Kerin Motzkus

Am: 03.06.2025

„Sehr geehrte Herr Witkowski,

Vielen Dank für Ihre ausführliche Antwort! Das hat mir sehr weitergeholfen.

Ich hätte zu Ihrer Antwort noch eine Nachfrage:

Habe ich das richtig verstanden, dass CO₂ Emission nicht direkt gemessen wird, sondern nur in Bezug auf die Euro-6-Norm mitgeprüft wird? In unserem Seminar beschäftigen wir uns vor allem mit der Frage, ob beim einzelnen Fahrzeug vom einzelnen Verbraucher konkret die CO₂-Emission gemessen wird und ob es dann auch für den Fahrzeughalter eine Konsequenz gibt. Wenn Sie also die CO₂-Abgase nicht einzeln bzw. nicht direkt prüfen, gibt es dementsprechend nur Konsequenzen, wenn gegen die Vorschriften der Euro-6-Norm verstößen wird - habe ich das so richtig verstanden?

Vielen Dank im Voraus für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen

Kerin Elea Motzkus

(Universität Bremen)“

Antwort von: markus.witkowski@dekra.com

Am: 04.06.2025

„Hallo Herr Motzkus,

bei der wiederkehrenden Abgasuntersuchung wird kein CO2 gemessen. Das CO2 wird nur im Abgaslabor gemessen. Diese Messung findet in der Regel nur statt, wenn die Hersteller dieses beauftragen um neue Fahrzeuge mit neuen oder geänderten EG-Typgenehmigungen in Verkehr zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Witkowski

Dipl.-Ing.(FH)

Fachabteilungsleiter Prüfwesen“

Erklärung

Hiermit versichere ich gemäß § 5 Absatz 10 Prüfungsordnung für das rechtswissenschaftliche Studium mit den Abschlüssen „Erste Juristische Prüfung“ und „Bachelor of Laws“ (LL.B.) der Universität Bremen vom 25. Oktober 2023, dass ich die Arbeit selbstständig angefertigt und andere Quellen und Hilfsmittel als die angegebenen nicht benutzt habe. Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe von Quellen kenntlich gemacht. Dies gilt auch für Internetquellen.

Bremen, 09.10.2025