

TE OGH 2025/9/30 8Ob91/25b

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 30.09.2025

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch die Senatspräsidentin Mag. Malesich als Vorsitzende sowie die Hofräte MMag. Matzka, Dr. Stefula, Dr. Thunhart und Mag. Dr. Sengstschmid als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei U*, vertreten durch Mag. Bianka-Simona Lupasteanu, Rechtsanwältin in Wien, gegen die beklagte Partei S* S.p.A., *, Italien, vertreten durch die bpv Hügel Rechtsanwälte GmbH in Wien, wegen 26.400 EUR sA und Feststellung, infolge der ordentlichen Revision der beklagten Partei (Revisionsinteresse 13.200 EUR) gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 20. März 2025, GZ 1 R 26/25m-46.1, mit dem das Urteil des Landesgerichts Wels vom 2. Jänner 2025, GZ 43 Cg 41/23t-41, bestätigt wurde, den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Das Revisionsverfahren wird bis zu den Entscheidungen des Gerichtshofs der Europäischen Union über die ihm vom Obersten Gerichtshof am 19. Februar 2025 zu 7 Ob 163/24g (EuGH C-175/25, N S gegen Volkswagen), am 27. Februar 2025 zu 8 Ob 99/24b (EuGH C-182/25, TS gegen Volkswagen) sowie am 18. März 2025 zu 10 Ob 71/24z (EuGH C-251/25, FP gegen Volkswagen) und zu 10 Ob 11/25b (C-252/25, JT gegen Volkswagen) gestellten Anträge auf Vorabentscheidung nach Art 267 AEUV unterbrochen. Das Revisionsverfahren wird bis zu den Entscheidungen des Gerichtshofs der Europäischen Union über die ihm vom Obersten Gerichtshof am 19. Februar 2025 zu 7 Ob 163/24g (EuGH C-175/25, NS gegen Volkswagen), am 27. Februar 2025 zu 8 Ob 99/24b (EuGH C-182/25, TS gegen Volkswagen) sowie am 18. März 2025 zu 10 Ob 71/24z (EuGH C-251/25, FP gegen Volkswagen) und zu 10 Ob 11/25b (C-252/25, JT gegen Volkswagen) gestellten Anträge auf Vorabentscheidung nach Artikel 267, AEUV unterbrochen.

Die Fortsetzung des Verfahrens erfolgt nur auf Antrag.

Text

Begründung:

[1] Der Kläger erwarb am 25. 6. 2021 von einem Händler in Österreich um 88.000 EUR ein am 10. 3. 2020 erstmals zum Verkehr zugelassenes, gebrauchtes und einen Kilometerstand von ca 1.575 aufweisendes Wohnmobil der Marke F*, dessen Basisfahrzeug von der Beklagten hergestellt und worin ein 2,3 l-Dieselmotor mit der Motorbezeichnung F1AGL411C mit 110 kW/150 PS verbaut wurde („Klagsfahrzeug“). Es fällt in den Anwendungsbereich der VO (EG) Nr 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. 6. 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 (ABI L 171/1 vom 29. 6. 2007; künftig: VO 715/2007/EG); das Klagsfahrzeug unterliegt der Abgasnorm Euro 6b-NSK. [1] Der Kläger erwarb am 25. 6. 2021 von einem Händler in Österreich um 88.000 EUR ein am 10. 3. 2020 erstmals zum Verkehr zugelassenes,

gebrauchtes und einen Kilometerstand von ca. 1.575 aufweisendes Wohnmobil der Marke F*, dessen Basisfahrzeug von der Beklagten hergestellt und worin ein 2,3 l-Dieselmotor mit der Motorbezeichnung F1AGL411C mit 110 kW/150 PS verbaut wurde („Klagsfahrzeug“). Es fällt in den Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 715 aus 2007, des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. 6. 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 Amtsblatt, L 171/1 vom 29. 6. 2007; künftig: VO 715/2007/EG); das Klagsfahrzeug unterliegt der Abgasnorm Euro 6b-NSK.

[2] Neben einer innermotorischen Abgasrückführung (AGR, die jenen Teil des Abgasstroms betrifft, der in den Motor zurückgeführt wird) über das Abgasrückführungsventil und den AGR-Kühler sowie das AGR-Rohr verfügt das Klagsfahrzeug über einen NOx-Speicherkatalysator zur Abgasnachbehandlung (betrifft jenen Teil des Abgasstroms, der nicht zurückgeführt wird). Es handelt sich um kein Fahrzeug mit einem SCR-System (AdBlue). Das Klagsfahrzeug ist mit einem „Thermofenster“ ausgestattet, welches die Abgasrückführung bei sich verändernden Umgebungs- bzw. Außentemperaturen reduziert. Im konkreten Fall ist die Abgasrückführung in einem Ansauglufttemperaturbereich zwischen +9°C und +45°C unkorrigiert aktiv, darunter bzw. darüber wird sie reduziert und letztlich überhaupt beendet; die Abrampung beginnt also bei etwa +6°C Umgebungslufttemperatur und unter +1°C Umgebungslufttemperaturen findet keine Abgasrückführung mehr statt. Die europäische Jahresdurchschnittstemperatur beträgt +12°C; die mittlere Umgebungslufttemperatur im deutschsprachigen oder österreichischen Raum beträgt +9,9°C. Die Typgenehmigung erfolgt nach dem NEFZ-Test und ist bei diesem Test ein Kaltstart bei der Typ1-Prüfung vorgesehen. Der Motor des Klagsfahrzeugs hält den Grenzwert von 125 mg/km NOx beim NEFZ-Test (kalt) ein. Bei allen Motor- und Umgebungszuständen, die nicht in die Prämissen der Typ-1-Prüfung fallen, stößt der streitgegenständliche Motortyp ein Vielfaches des NOx-Grenzwerts aus; im realen Straßenbetrieb kann der Grenzwert von 125 mg/km NOx mit dem Klagsfahrzeug nicht eingehalten werden. Bei den von der Beklagten hergestellten und in Umlauf gebrachten Motoren gibt es keine Zykluserkennung wie beim Hersteller VW: Die Motorsteuerung und somit die Emissionsstrategie beim Klagsfahrzeug arbeitet unabhängig davon, ob sich das Fahrzeug am Prüfstand befindet oder im realen Straßenverkehr bewegt wird, und unterscheidet nicht zwischen Prüfzyklus und Realbetrieb. Ob das Klagsfahrzeug mit einer Abgas- bzw. NOx-Reduktionsstrategie (Verringerung/Abschaltung) ausgestattet ist, welche die Abgasrückführung nach Ende der Typ-1-Prüfung bzw. nach einer Fahr- und Betriebszeit des Motors von 22 Minuten erheblich reduziert oder überhaupt unterbindet, konnte nicht festgestellt werden.

[3] Wenn im Jahr 2021 zwei absolut gleiche Fahrzeuge angeboten worden wären, eines davon mit einer verordnungskonformen Software und ein zweites mit einer unzulässigen Software, dann hätte das Wohnmobil mit der illegalen Software um etwa 10 % billiger angeboten werden müssen, damit dieses gleich gerne und gleich wahrscheinlich gekauft worden wäre, allerdings nur, wenn ein geprüftes, verordnungskonformes und freigegebenes Software-Update binnen einer Jahresfrist in Aussicht gestellt worden wäre, weil bei solchen Fahrzeugen eine üblicherweise lange Benützungsdauer vorliegt. Bei Offenlegung der Manipulation ohne eines alsbaldigen Software-Updates hätte das Wohnmobil mit der illegalen Software um etwa 15 % billiger angeboten werden müssen, damit dieses gleich gerne und gleich wahrscheinlich gekauft worden wäre.

[4] Der Kläger begehrte am 30. 11. 2022 – gestützt auf §§ 874, 1295 Abs 2 ABGB, Schutzgesetzverletzung nach § 1311 Satz 2 ABGB sowie Vorliegen eines Vertrags mit Schutzwirkung zugunsten Dritter – die Rückzahlung von 30 % des seinerzeitigen Kaufpreises, somit 26.400 EUR, sowie die Feststellung der Haftung der Beklagten für künftige, aus dem Fahrzeugkauf entstehende Schäden. Das Klagsfahrzeug weise unionsrechtlich unzulässige Abschalteinrichtungen auf, nämlich eine temperaturgesteuerte Abgasrückführung (Thermofenster) und eine Vorrichtung, dass nach einer Fahrzeit von 22 Minuten die Abgasnachbehandlung überhaupt abgeschaltet werde. Wenn der Kläger davon gewusst hätte, hätte er um den Klagsbetrag weniger bezahlt. [4] Der Kläger begehrte am 30. 11. 2022 – gestützt auf Paragraphen 874, 1295, Absatz 2, ABGB, Schutzgesetzverletzung nach Paragraph 1311, Satz 2 ABGB sowie Vorliegen eines Vertrags mit Schutzwirkung zugunsten Dritter – die Rückzahlung von 30 % des seinerzeitigen Kaufpreises, somit 26.400 EUR, sowie die Feststellung der Haftung der Beklagten für künftige, aus dem Fahrzeugkauf entstehende Schäden. Das Klagsfahrzeug weise unionsrechtlich unzulässige Abschalteinrichtungen auf, nämlich eine temperaturgesteuerte Abgasrückführung (Thermofenster) und eine Vorrichtung, dass nach einer Fahrzeit von 22 Minuten die Abgasnachbehandlung überhaupt abgeschaltet werde. Wenn der Kläger davon gewusst hätte, hätte er um den Klagsbetrag weniger bezahlt.

[5] Die Beklagte bestritt das Klagebegehren und das Vorhandensein unzulässiger Abschalteinrichtungen. Das Thermofenster sei technisch notwendig und von +9°C bis +45°C voll aktiv. Das Klagsfahrzeug halte alle Emissionsgrenzwerte ein.

[6] Das Erstgericht gab der Klage im Umfang von 13.200 EUR statt, wogegen es das restliche Zahlungs- sowie das Feststellungsbegehren abwies (was unangefochten blieb). Das konkrete Thermofenster sei eine unzulässige Abschalteinrichtung, sodass das Auto um 15 % weniger wert gewesen sei als vom Kläger bezahlt.

[7] Das Berufungsgericht bestätigte dieses Urteil. Da dem Kläger der Nachweis einer unzulässigen Abschalteinrichtung gelungen sei, wäre es Sache der Beklagten gewesen, die Zulässigkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit durch das Zusammenwirken mehrerer den Schadstoffausstoß reduzierender Komponenten zu behaupten und zu beweisen.

[8] Das Berufungsgericht ließ die ordentliche Revision „zur Klarstellung“ zu, ob durch die (oben im Spruch erwähnten) Vorabentscheidungsersuchen zu 7 Ob 163/24g und 8 Ob 99/24b die frühere Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs in Frage gestellt werde, dass ein Fahrzeughersteller – so er sich darauf berufen wolle – zumindest ein Zusammenwirken mehrerer Komponenten des Emissionskontrollsystems (unabhängig von der Behauptungs- und Beweislast einer dadurch bewirkten Kompensierung der verminderten Wirksamkeit einzelner Komponenten) behaupten müsse.

[9] Mit ihrer ordentlichen Revision beantragt die Beklagte die Abänderung im klagsabweisenden Sinn, hilfsweise die Aufhebung.

[10] Der Kläger beantragt, das Rechtsmittel als unzulässig zurückzuweisen, hilfsweise ihm nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

[11] Das Revisionsverfahren ist zu unterbrechen:

[12] Der Oberste Gerichtshof hat unlängst eine Reihe von Fahrzeugen anderer Hersteller betreffende Fragen zur Vorabentscheidung nach Art 267 AEUV dem Gerichtshof der Europäischen Union vorgelegt, und zwar: [12] Der Oberste Gerichtshof hat unlängst eine Reihe von Fahrzeugen anderer Hersteller betreffende Fragen zur Vorabentscheidung nach Artikel 267, AEUV dem Gerichtshof der Europäischen Union vorgelegt, und zwar:

- am 19. 2. 2025 zu 7 Ob 163/24g (= RS0135300 [T1]), EuGH C-175/25, NS gegen Volkswagen (ebenso jeweils am 18. 3. 2025 zu 10 Ob 71/24z und ähnlich zu 10 Ob 11/25b):

„1. a) Sind Art 5 Abs 2 in Verbindung mit Art 3 Nr 10 VO 715/2007/EG sowie Art 3 Durchführungs-VO 692/2008/EG dahin auszulegen, dass bei einem unter die VO 715/2007/EG fallenden Dieselfahrzeug, in dem Systeme der Abgasrückführung (AGR-System) und Abgasnachbehandlung (SCR-System) verbaut sind, für die Qualifikation als Abschalteinrichtung im Sinn des Art 3 Nr 10 VO 715/2007/EG darauf abzustellen ist, ob die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit (unter Einschluss aller jeweils vorhandener Systeme der Abgasrückführung und -nachbehandlung) verringert wird, oder darauf, ob die Wirksamkeit einzelner Konstruktionsteile (zB 'Thermofenster', SCR-Katalysator) als jeweils eigene Emissionskontrollsysteme verringert wird?„1. a) Sind Artikel 5, Absatz 2, in Verbindung mit Artikel 3, Nr 10 VO 715/2007/EG sowie Artikel 3, Durchführungs-VO 692/2008/EG dahin auszulegen, dass bei einem unter die VO 715/2007/EG fallenden Dieselfahrzeug, in dem Systeme der Abgasrückführung (AGR-System) und Abgasnachbehandlung (SCR-System) verbaut sind, für die Qualifikation als Abschalteinrichtung im Sinn des Artikel 3, Nr 10 VO 715/2007/EG darauf abzustellen ist, ob die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit (unter Einschluss aller jeweils vorhandener Systeme der Abgasrückführung und -nachbehandlung) verringert wird, oder darauf, ob die Wirksamkeit einzelner Konstruktionsteile (zB 'Thermofenster', SCR-Katalysator) als jeweils eigene Emissionskontrollsysteme verringert wird?

b) Sind Art 3 Nr 10, Art 5 Abs 1 und 2 VO 715/2007/EG dahin auszulegen, dass für die Qualifikation als unzulässige Abschalteinrichtung die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter gewöhnlichen Fahrbedingungen – sei es eines einzelnen Konstruktionsteils, sei es der Gesamtheit des Systems (siehe Frage 1. a) – allein entscheidend ist, oder ist zusätzlich erforderlich, dass (zumindest) einer der in Anhang I der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte überschritten wird?b) Sind Artikel 3, Nr 10, Artikel 5, Absatz eins und 2 VO 715/2007/EG dahin auszulegen, dass für die Qualifikation als unzulässige Abschalteinrichtung die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter gewöhnlichen Fahrbedingungen – sei es eines einzelnen

Konstruktionsteils, sei es der Gesamtheit des Systems (siehe Frage 1. a) – allein entscheidend ist, oder ist zusätzlich erforderlich, dass (zumindest) einer der in Anhang römisch eins der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte überschritten wird?

2. Für den Fall, dass auf das Emissionskontrollsystem in seiner Gesamtheit abzustellen ist:

a) Ist Art 5 Abs 2 in Verbindung mit Art 3 Nr 10 VO 715/2007/EG in Bezug auf die Behauptungslast dahin auszulegen, dass der Erwerber eines Dieselfahrzeugs seiner Behauptungslast zum Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung entspricht, wenn er vorbringt, dass ein Konstruktionsteil (zB 'Thermofenster') vorliegt, das die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter gewöhnlichen Fahrbedingungen verringert, und trifft dann den Hersteller die Behauptungslast dafür, dass das Gesamtsystem insgesamt zu keiner Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems führt, oder muss der Käufer auch vorbringen, dass keine anderen Konstruktionsteile vorliegen, die den nachteiligen Effekt ausgleichen? a) Ist Artikel 5, Absatz 2, in Verbindung mit Artikel 3, Nr 10 VO 715/2007/EG in Bezug auf die Behauptungslast dahin auszulegen, dass der Erwerber eines Dieselfahrzeugs seiner Behauptungslast zum Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung entspricht, wenn er vorbringt, dass ein Konstruktionsteil (zB 'Thermofenster') vorliegt, das die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter gewöhnlichen Fahrbedingungen verringert, und trifft dann den Hersteller die Behauptungslast dafür, dass das Gesamtsystem insgesamt zu keiner Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems führt, oder muss der Käufer auch vorbringen, dass keine anderen Konstruktionsteile vorliegen, die den nachteiligen Effekt ausgleichen?

b) Ist Art 5 Abs 2 in Verbindung mit Art 3 Nr 10 VO 715/2007/EG im Fall der Behauptungslast des Käufers für das Gesamtsystem und der daraus im nationalen Recht resultierenden Beweislast dahin auszulegen, dass selbst eine nationale Regelung, die den Hersteller in diesem Fall zur Mitwirkung an der Ermittlung des Sachverhalts verpflichtet, dennoch nicht dem Unionsrecht, insbesondere dem Effektivitätsgrundsatz, entspricht, sodass deshalb insoweit unionsrechtlich der Hersteller die Beweislast zu tragen hat? b) Ist Artikel 5, Absatz 2, in Verbindung mit Artikel 3, Nr 10 VO 715/2007/EG im Fall der Behauptungslast des Käufers für das Gesamtsystem und der daraus im nationalen Recht resultierenden Beweislast dahin auszulegen, dass selbst eine nationale Regelung, die den Hersteller in diesem Fall zur Mitwirkung an der Ermittlung des Sachverhalts verpflichtet, dennoch nicht dem Unionsrecht, insbesondere dem Effektivitätsgrundsatz, entspricht, sodass deshalb insoweit unionsrechtlich der Hersteller die Beweislast zu tragen hat?

3. Sind Art 3 Nr 10, Art 4 Abs 2, Art 5 Abs 1 und Abs 2 VO 715/2007/EG (iVm Art 3 Durchführungs-VO 692/2008/EG) dahin auszulegen, dass die Bauteile eines Dieselfahrzeugs, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sein müssen, dass die Einhaltung der in Anhang I der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte nicht nur bei den vorgeschriebenen Tests im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens (hier: Neuer Europäischer Fahrzyklus-Test), sondern auch unter tatsächlichen Fahrbedingungen bei normaler Nutzung des Fahrzeugs (im Realbetrieb) gewährleistet ist? 3. Sind Artikel 3, Nr 10, Artikel 4, Absatz 2, Artikel 5, Absatz eins und Absatz 2, VO 715/2007/EG in Verbindung mit Artikel 3, Durchführungs-VO 692/2008/EG) dahin auszulegen, dass die Bauteile eines Dieselfahrzeugs, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sein müssen, dass die Einhaltung der in Anhang römisch eins der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte nicht nur bei den vorgeschriebenen Tests im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens (hier: Neuer Europäischer Fahrzyklus-Test), sondern auch unter tatsächlichen Fahrbedingungen bei normaler Nutzung des Fahrzeugs (im Realbetrieb) gewährleistet ist?“

- am 27. 2. 2025 zu 8 Ob 99/24b (= RS0135307 [T1]), EuGH C-182/25, TS gegen Volkswagen:

„1.a. Sind Art 5 Abs 2 VO 715/2007/EG in Verbindung mit Art 3 Nr 10 VO 715/2007/EG sowie Art 3 Durchführungs-VO 692/2008/EG dahin auszulegen, dass bei einem unter die VO 715/2007/EG fallenden Fahrzeug mit Dieselmotor, in dem „1.a. Sind Artikel 5, Absatz 2, VO 715/2007/EG in Verbindung mit Artikel 3, Nr 10 VO 715/2007/EG sowie Artikel 3, Durchführungs-VO 692/2008/EG dahin auszulegen, dass bei einem unter die VO 715/2007/EG fallenden Fahrzeug mit Dieselmotor, in dem

- ein Stickoxidspeicherkatalysator samt Dieselpartikelfilter und weiters

- nur ein (in seiner Steuerung und Wirksamkeit von verschiedenen Faktoren wie Umgebungstemperatur, Leistungsanforderung, Gaspedalstellung, Drehmoment, Seehöhe, Sauerstoffgehalt der Umgebungsluft, Fahrverhalten des Fahrers sowie Temperatur am und im Triebwerk und im Abgasrückführungssystem selbst abhängiges) System der

Abgasreduktion (AGR-System) verbaut ist, welches

- ein 'Thermofenster' (eine temperaturabhängige Reduktion der AGR-Rate), bezüglich dessen zwar feststeht, dass die AGR-Rate bei Temperaturen unter -24°C und über +70°C reduziert wird, allerdings nicht feststellbar ist, ob eine Reduktion der AGR-Rate auch innerhalb des Temperaturbereiches von -24°C bis +70°C stattfindet,

- eine 'Höhenschaltung' (eine Reduktion der AGR-Rate in einer Betriebshöhe von über 1.000 Metern über dem Meeresspiegel), und

- eine 'Taxischaltung' (eine Reduktion der AGR-Rate bei einem Betrieb im Leerlauf über einen Zeitraum von mehr als 15 Minuten)

aufweist, für die Qualifikation als Abschalteinrichtung im Sinne von Art 3 Z 10 VO 715/2007/EG darauf abzustellen ist, aufweist, für die Qualifikation als Abschalteinrichtung im Sinne von Artikel 3, Ziffer 10, VO 715/2007/EG darauf abzustellen ist,

i. ob die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit (unter Einschluss aller jeweils vorhandenen Systeme der Abgasrückführung und -nachbehandlung) verringert wird,

oder darauf,

ii. ob die Wirksamkeit einzelner Konstruktionsteile (zB 'Thermofenster', SCR-Katalysator) als jeweils eigene Emissionskontrollsysteme verringert wird?

1.b. Sind Art 3 Nr 10, Art 5 Abs 1 und 2 VO 715/2007/EG dahin auszulegen, dass 1.b. Sind Artikel 3, Nr 10, Artikel 5, Absatz eins und 2 VO 715/2007/EG dahin auszulegen, dass

i. es sich bei der Wendung in Art 3 Nr 10 VO 715/2007/EG '...unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind...' i. es sich bei der Wendung in Artikel 3, Nr 10 VO 715/2007/EG '...unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind...'

- um einen Teil der Tatbestandsvoraussetzungen für das Vorliegen einer Abschalteinrichtung, oder

- um eine diesbezügliche Ausnahmeregelung vom Bestehen einer Abschalteinrichtung oder Verbotsausnahme, welche erst beim Nachweis des Nichtvorliegens solcher Bedingungen die Zulässigkeit einer Abschalteinrichtung bewirkt,

handelt?

ii. für die Qualifikation als unzulässige Abschalteinrichtung die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems eines Dieselfahrzeuges unter gewöhnlichen Fahrbedingungen – sei es eines einzelnen Konstruktionsteiles, sei es der Gesamtheit des Systems (siehe Frage 1.a.) – allein entscheidend ist, oder ist zusätzlich erforderlich, dass (zumindest) einer der in Anhang I der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte überschritten wird?

ii. für die Qualifikation als unzulässige Abschalteinrichtung die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems eines Dieselfahrzeuges unter gewöhnlichen Fahrbedingungen – sei es eines einzelnen Konstruktionsteiles, sei es der Gesamtheit des Systems (siehe Frage 1.a.) – allein entscheidend ist, oder ist zusätzlich erforderlich, dass (zumindest) einer der in Anhang römisch eins der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte überschritten wird?

iii. eine Abschalteinrichtung jedenfalls dann zulässig im Sinne des Art 3 Z 10 VO 715/2007/EG ist, wenn unter tatsächlichen Fahrbedingungen bei normaler Nutzung des Fahrzeuges die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems eines Dieselfahrzeuges zwar verringert wird, jedoch die in Anhang I der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte eingehalten werden? iii. eine Abschalteinrichtung jedenfalls dann zulässig im Sinne des Artikel 3, Ziffer 10, VO 715/2007/EG ist, wenn unter tatsächlichen Fahrbedingungen bei normaler Nutzung des Fahrzeuges die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems eines Dieselfahrzeuges zwar verringert wird, jedoch die in Anhang römisch eins der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte eingehalten werden?

2. Für den Fall, dass im Sinne der zu Punkt 1. gestellten Fragen auf das Emissionskontrollsystem in seiner Gesamtheit abzustellen ist:

2.a. Ist Art 5 Abs 2 in Verbindung mit Art 3 Nr 10 VO 715/2007/EG in Bezug auf die Behauptungslast dahin auszulegen, dass der Erwerber eines Dieselfahrzeuges seiner Behauptungslast zum Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung entspricht, wenn er vorbringt, dass ein Konstruktionsteil (zB 'Thermofenster') vorliegt, das die

Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter gewöhnlichen Fahrbedingungen verringert, und trifft dann den Fahrzeughersteller die Behauptungslast dafür, dass das Gesamtsystem insgesamt zu keiner Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems führt, oder muss der Käufer auch vorbringen, dass keine anderen Konstruktionsteile vorliegen, die den nachteiligen Effekt ausgleichen? 2.a. Ist Artikel 5, Absatz 2, in Verbindung mit Artikel 3, Nr 10 VO 715/2007/EG in Bezug auf die Behauptungslast dahin auszulegen, dass der Erwerber eines Dieselfahrzeuges seiner Behauptungslast zum Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung entspricht, wenn er vorbringt, dass ein Konstruktionsteil (zB 'Thermofenster') vorliegt, das die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter gewöhnlichen Fahrbedingungen verringert, und trifft dann den Fahrzeughersteller die Behauptungslast dafür, dass das Gesamtsystem insgesamt zu keiner Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems führt, oder muss der Käufer auch vorbringen, dass keine anderen Konstruktionsteile vorliegen, die den nachteiligen Effekt ausgleichen?

2.b. Ist Art 5 Abs 2 in Verbindung mit Art 3 Nr 10 VO 715/2007/EG in Bezug auf die Beweislast dahin auszulegen, dass eine nationale Regelung, nach der den klagenden Käufer die Beweislast für das Vorliegen einer Abschalteneinrichtung und somit nicht nur dafür trifft, dass ein Konstruktionsteil im Fahrzeug verbaut ist, das die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter gewöhnlichen Fahrbedingungen verringert, sondern auch dafür, dass keine anderen Konstruktionsteile verbaut sind, die diesen nachteiligen Effekt ausgleichen, aber der beklagte Fahrzeughersteller zur Mitwirkung an der Ermittlung des Sachverhaltes verpflichtet ist – wobei die Konsequenz einer Nicht-Mitwirkung nur darin liegt, dass das Gericht diesen Umstand in seine freie Beweiswürdigung einfließen lässt –, gegen Unionsrecht verstößt, sodass bei der Feststellung des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit eine Zuweisung der Beweislast hierfür an den beklagten Fahrzeughersteller unionsrechtlich geboten ist? 2.b. Ist Artikel 5, Absatz 2, in Verbindung mit Artikel 3, Nr 10 VO 715/2007/EG in Bezug auf die Beweislast dahin auszulegen, dass eine nationale Regelung, nach der den klagenden Käufer die Beweislast für das Vorliegen einer Abschalteneinrichtung und somit nicht nur dafür trifft, dass ein Konstruktionsteil im Fahrzeug verbaut ist, das die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter gewöhnlichen Fahrbedingungen verringert, sondern auch dafür, dass keine anderen Konstruktionsteile verbaut sind, die diesen nachteiligen Effekt ausgleichen, aber der beklagte Fahrzeughersteller zur Mitwirkung an der Ermittlung des Sachverhaltes verpflichtet ist – wobei die Konsequenz einer Nicht-Mitwirkung nur darin liegt, dass das Gericht diesen Umstand in seine freie Beweiswürdigung einfließen lässt –, gegen Unionsrecht verstößt, sodass bei der Feststellung des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit eine Zuweisung der Beweislast hierfür an den beklagten Fahrzeughersteller unionsrechtlich geboten ist?

2.c. Ist Art 5 Abs 2 in Verbindung mit Art 3 Nr 10 VO 715/2007/EG dahin auszulegen, dass die Behauptungs- und Beweislast für den konkreten Temperaturbereich, in dem eine im Fahrzeugmotor vorhandene Abschalteneinrichtung in Form eines Thermofensters nicht aktiv ist, den Fahrzeughersteller trifft? 2.c. Ist Artikel 5, Absatz 2, in Verbindung mit Artikel 3, Nr 10 VO 715/2007/EG dahin auszulegen, dass die Behauptungs- und Beweislast für den konkreten Temperaturbereich, in dem eine im Fahrzeugmotor vorhandene Abschalteneinrichtung in Form eines Thermofensters nicht aktiv ist, den Fahrzeughersteller trifft?

3.a. Sind Art 3 Nr 10, Art 4 Abs 2, Art 5 Abs 1 und Abs 2 VO 715/2007/EG (in Verbindung mit Art 3 Durchführungs-VO 692/2008/EG) dahin auszulegen, dass die Bauteile eines Dieselfahrzeuges, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sein müssen, dass die Einhaltung der in Anhang I der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte nicht nur bei den vorgeschriebenen Tests im Rahmen des jeweils anzuwendenden Typgenehmigungsverfahrens (hier: Neuer Europäischer Fahrzyklus-Test), sondern auch unter tatsächlichen Fahrbedingungen bei normaler Nutzung des Fahrzeuges (im Realbetrieb) gewährleistet ist? 3.a. Sind Artikel 3, Nr 10, Artikel 4, Absatz 2, Artikel 5, Absatz eins und Absatz 2, VO 715/2007/EG (in Verbindung mit Artikel 3, Durchführungs-VO 692/2008/EG) dahin auszulegen, dass die Bauteile eines Dieselfahrzeuges, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sein müssen, dass die Einhaltung der in Anhang I der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte nicht nur bei den vorgeschriebenen Tests im Rahmen des jeweils anzuwendenden Typgenehmigungsverfahrens (hier: Neuer Europäischer Fahrzyklus-Test), sondern auch unter tatsächlichen Fahrbedingungen bei normaler Nutzung des Fahrzeuges (im Realbetrieb) gewährleistet ist?

3.b. Falls die Frage 3.a. zu bejahen ist:

Ist Art 5 Abs 2 in Verbindung mit Art 5 Abs 1 und Art 4 Abs 3 VO 715/2007/EG dahin auszulegen, dass nicht der

klagende Käufer, sondern der beklagte Fahrzeughersteller die Beweislast für die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte im Realbetrieb trägt?“Ist Artikel 5, Absatz 2, in Verbindung mit Artikel 5, Absatz eins und Artikel 4, Absatz 3, VO 715/2007/EG dahin auszulegen, dass nicht der klagende Käufer, sondern der beklagte Fahrzeughersteller die Beweislast für die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte im Realbetrieb trägt?“

[13] Auch im vorliegenden Fall erblickt der Kläger seinen Schaden (auch) im Erwerb eines Fahrzeugs, das von der beklagten Fahrzeugherstellerin mit unzulässigen Abschaltseinrichtungen versehen worden sei.

[14] Die an den Europäischen Gerichtshof herangetragenen Vorlagefragen betreffen den Kern der auch im vorliegenden Fall – für die Beurteilung des gegen die Beklagte gerichteten Schadenersatzanspruchs des Klägers – relevanten Fragen der Definition des Begriffs „Abschaltseinrichtung“ und den damit verbundenen Fragen der Beweislast.

[15] Der Oberste Gerichtshof hat von der allgemeinen Wirkung einer Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofs auszugehen und eine solche auch für andere Fälle als den unmittelbaren Anlassfall anzuwenden. Aus prozessökonomischen Gründen ist das Verfahren daher zu unterbrechen (RS0110583).

[16] Nach Vorliegen der Vorabentscheidungen wird das Verfahren nur auf Antrag einer Partei fortgesetzt werden. Eine amtswegige Fortsetzung ist nicht erforderlich, weil die Parteien zunächst selbst ihre Schlüsse aus den dann vorliegenden Vorabentscheidungen ziehen und über die Fortsetzung dieses Verfahrens disponieren können (2 Ob 2/23t; 4 Ob 92/25w; 8 Ob 83/25a).

Textnummer

E145852

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2025:0080OB00091.25B.0930.000

Im RIS seit

05.11.2025

Zuletzt aktualisiert am

05.11.2025

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at