

TE OGH 2025/4/2 5Ob217/24h

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 02.04.2025

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten Mag. Wurzer als Vorsitzenden sowie die Hofrätinnen und Hofräte Mag. Painsi, Dr. Weixelbraun-Mohr, Dr. Steger und Dr. Pfurtscheller als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei A*, vertreten durch Dr. Günter Niebauer, Rechtsanwalt in Wien, gegen die beklagten Parteien 1. G* GmbH, *, vertreten durch Raits Dalus Rechtsanwälte GmbH in Salzburg, 2. M* AG, *, vertreten durch CMS Reich-Rohrwig Hainz Rechtsanwälte GmbH in Wien, wegen 38.312 EUR sA, infolge der Revision der zweitbeklagten Partei (Revisionsinteresse: 37.112 EUR) gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 26. September 2024, GZ 1 R 111/24k-71, mit dem das Urteil des Landesgerichts Salzburg vom 10. Juni 2024, GZ 57 Cg 15/21s-63, teilweise abgeändert wurde, den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Das Verfahren wird bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) über die vom Obersten Gerichtshof am 19. Februar 2025 zu 7 Ob 163/24g und am 27. Februar 2025 zu 8 Ob 99/24b gestellten und zu C-175/25 und C-182/25 des Europäischen Gerichtshofs behandelten Anträge auf Vorabentscheidung unterbrochen.

Nach Vorliegen der Vorabentscheidung wird das Verfahren von Amts wegen fortgesetzt.

Text

Begründung:

[1] Der Kläger erwarb am 27. 7. 2018 von der Erstklagten einen Vorführrwagen Mercedes-Benz SLC 250d mit einem Kilometerstand von 10.015 km um 39.000 EUR. Im Fahrzeug ist ein Dieselmotor des Typs OM 651 verbaut. Die Zweitbeklagte ist Motor- und Fahrzeugherstellerin. Das Fahrzeug ist nach Euro 6 akkreditiert und darf daher einen NOx-Grenzwert von 80 mg/km nicht überschreiten. Das Fahrzeug war von einem verpflichtenden Rückruf des Kraftfahrtbundesamts betroffen, wofür ein Software-Update zur Verfügung stand, das im Zuge einer § 57a-Überprüfung am 24. April 2020 auf das Fahrzeug aufgespielt wurde. [1] Der Kläger erwarb am 27. 7. 2018 von der Erstklagten einen Vorführrwagen Mercedes-Benz SLC 250d mit einem Kilometerstand von 10.015 km um 39.000 EUR. Im Fahrzeug ist ein Dieselmotor des Typs OM 651 verbaut. Die Zweitbeklagte ist Motor- und Fahrzeugherstellerin. Das Fahrzeug ist nach Euro 6 akkreditiert und darf daher einen NOx-Grenzwert von 80 mg/km nicht überschreiten. Das Fahrzeug war von einem verpflichtenden Rückruf des Kraftfahrtbundesamts betroffen, wofür ein Software-Update zur Verfügung stand, das im Zuge einer Paragraph 57 a, -, Ü, b, e, r, p, r, ü, f, u, n, g, am 24. April 2020 auf das Fahrzeug aufgespielt wurde.

[2] Das Fahrzeug weist neben einer Abgasrückführung (AGR) weitere Abgasnachbehandlungssysteme wie einen Oxi Kat, einen Partikelfilter und einen SCR Kat auf.

[3] Der Kläger begehrte die Zahlung von 38.213 EUR Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs. Dieses weise eine unzulässige Abschalteinrichtung auf, sodass der Entzug der Zulassung drohe. Das rechtswidrige und schuldhafte Verhalten der Mitarbeiter der Zweitbeklagten habe ihn zum Kauf des Fahrzeugs verleitet und in die Irre geführt. Der Vertragsabschluss sei sittenwidrig herbeigeführt worden. Auch nach dem Software-Update sei eine unzulässige Abschalteinrichtung in Form eines den Schadstoffausstoß massiv beeinflussenden Thermofensters vorhanden, sodass ihm ein Anspruch auf Naturalrestitution zustehe. Für die Benützung des Fahrzeugs sei ein Benützungsentgelt von 688 EUR vom Kaufpreis abzuziehen.

[4] Gegenstand des Revisionsverfahrens ist nur mehr der Anspruch gegenüber der Zweitbeklagten. Diese beantragte die Abweisung der Klage mit dem Einwand, im Fahrzeug sei keine unzulässige Abschalteinrichtung, insbesondere kein unzulässiges Thermofenster verbaut, weil die AGR zwischen -5 Grad Celsius und 40 Grad Celsius voll aktiv sei. Das Klagefahrzeug halte alle vorgeschriebenen NOx-Grenzwerte ein. Eine temperaturabhängige Steuerung, die auf der Straße und auch am Prüfstand funktioniere, sei keine Abschalteinrichtung. Ein Verschulden der Zweitbeklagten wurde bestritten, zumal sie die Temperaturabhängigkeit der Abgasrückführung offengelegt und die zuständigen Typengenehmigungsbehörden diese Fahrzeug- und Motortype genehmigt hätten. Die Beklagte habe daher von einer Zulässigkeit der temperaturgesteuerten Abgasrückführung ausgehen dürfen.

[5] Das Erstgericht verpflichtete die Zweitbeklagte dem Kläger binnen 14 Tagen 37.112 EUR sA Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs zu zahlen.

[6] Das Berufungsgericht gab der Berufung der Zweitbeklagten nur in Ansehung des Zinsenbegehrens Folge, bestätigte dieses Urteil hingegen in der Hauptsache. Die Revision ließ es mit der Begründung zu, zur Frage, wer für ein Zusammenwirken einzelner Komponenten des Emissionskontrollsystems behauptungs- und beweispflichtig sei, sei eine Klarstellung durch das Höchstgericht angezeigt. Während sich aus der Entscheidung 5 Ob 94/24w jedenfalls für den Fall, dass ein Fahrzeugkäufer das Vorliegen einer zumindest isoliert betrachtet unzulässigen Abschalteinrichtung in Form eines Thermofensters nachgewiesen habe, eine Behauptungs- und Beweispflicht des Fahrzeugherstellers ableiten lasse, könne aus den danach ergangenen Entscheidungen 9 Ob 59/24b und 10 Ob 34/24h auch das Gegenteil geschlossen werden.

[7] Mit ihrer Revision strebt die Zweitbeklagte die Abänderung im Sinn einer vollinhaltlichen Abweisung der Klage an und stellt hilfsweise einen Aufhebungsantrag.

[8] Der Kläger beantragt, der Revision keine Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

[9] Im Verfahren 7 Ob 163/24g hat der Oberste Gerichtshof dem EuGH folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

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 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 aus 2007, 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, 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, nicht dem Unionsrecht, insbesondere dem Effektivitätsgrundsatz, entspricht, sodass deshalb insoweit unionsrechtlich der Hersteller die Beweislast zu tragen hat?

3. Sind Art 3 Nr 10, 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, 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?

[10] Im Verfahren 8 Ob 99/24b hat der Oberste Gerichtshof dem EuGH folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

I.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 römisch eins.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 Temperaturbereichs 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 Abschaltvorrichtung im Sinn des Art 3 Z 10 VO 715/2007/EG darauf abzustellen ist, aufweist, für die Qualifikation als Abschaltvorrichtung im Sinn des 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,

i i. 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 Abschaltvorrichtung, oder

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

ii. für die Qualifikation als unzulässige Abschaltvorrichtung die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems eines Dieselfahrzeugs 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 in Anhang I der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte überschritten wird? ii. für die Qualifikation als unzulässige Abschaltvorrichtung die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems eines Dieselfahrzeugs 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 in Anhang römisch eins der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte überschritten wird?

iii. Eine Abschaltvorrichtung 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 Dieselfahrzeugs zwar verringert wird, jedoch die in Anhang I der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte eingehalten werden? iii. Eine Abschaltvorrichtung 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 Dieselfahrzeugs zwar verringert wird, jedoch die in Anhang römisch eins der VO 715/2007/EG angeführten Emissionsgrenzwerte eingehalten werden?

2. Für den Fall, dass im Sinn 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 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? 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 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?

2.b. Ist Art 5 Abs 2 VO 715/2007/EG 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 Abschalteinrichtung 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 Sachverhalts 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, VO 715/2007/EG 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 Abschalteinrichtung 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 Sachverhalts 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 Abschalteinrichtung 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 Abschalteinrichtung 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 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 jeweils anzuwendenden Typgenehmigungsverfahrens (hier: Neuer Europäischer Fahrzyklus-Test), sondern auch unter tatsächlichen Fahrbedingungen bei normaler Nutzung des Fahrzeugs im Normalbetrieb 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 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 jeweils anzuwendenden Typgenehmigungsverfahrens (hier: Neuer Europäischer Fahrzyklus-Test), sondern auch unter tatsächlichen Fahrbedingungen bei normaler Nutzung des Fahrzeugs im Normalbetrieb 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?

[11] Auch im hier zu beurteilenden Fall ist die Frage entscheidungswesentlich, ob angesichts des vom Kläger behaupteten (und nachgewiesenen) verbliebenen „Thermofensters“ von einer unzulässigen Abschaltvorrichtung auszugehen ist und wen die Behauptungs- und Beweislast dafür trifft, dass es in einem Dieselmotor ein Zusammenwirken einzelner Komponenten des Emissionskontrollsystems gibt, das zu einem unveränderten Funktionieren des Gesamtsystems führt. Auf diese Frage zielt auch die Zulassungsbegründung des Berufungsgerichts ab.

[12] Die Beantwortung der in den Verfahren 8 Ob 99/24b und 7 Ob 163/24g an den EuGH herangetragenen Vorlagefragen ist daher auch hier für die Beurteilung der Behauptungs- und Beweislast für ein Funktionieren des Emissionskontrollsystems „in seiner Gesamtheit“ relevant.

[13] Der Oberste Gerichtshof hat von einer allgemeinen Wirkung der Vorabentscheidungen des EuGH auszugehen und diese auch für andere Fälle als den unmittelbaren Anlassfall anzuwenden. Aus prozessökonomischen Gründen ist das Verfahren daher zu unterbrechen (RS0110583).

Textnummer

E144209

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2025:00500B00217.24H.0402.000

Im RIS seit

06.05.2025

Zuletzt aktualisiert am

06.05.2025

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