

TE OGH 2025/3/26 6Ob138/24y

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 26.03.2025

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Hon.-Prof. Dr. Gitschthaler als Vorsitzenden sowie die Hofrätinnen und Hofräte Dr. Hofer-Zeni-Rennhofer, Dr. Faber, Mag. Pertmayr und Dr. Weber in der Rechtssache der klagenden Parteien G* G*, geboren am *, vertreten durch Poduschka Partner Anwaltsgesellschaft mbH in Linz, gegen die beklagte Partei V AG, HRB *, Deutschland, vertreten durch Pressl Endl Heinrich Bamberger Rechtsanwälte GmbH in Salzburg, wegen 12.535,50 EUR sA, im Verfahren über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Landesgerichts St. Pölten als Berufungsgericht vom 22. Mai 2024, GZ 21 R 27/24i-38, womit das Urteil des Bezirksgerichts Amstetten vom 12. Dezember 2023, GZ 40 C 92/21v-34, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung denDer Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Hon.-Prof. Dr. Gitschthaler als Vorsitzenden sowie die Hofrätinnen und Hofräte Dr. Hofer-Zeni-Rennhofer, Dr. Faber, Mag. Pertmayr und Dr. Weber in der Rechtssache der klagenden Parteien G* G*, geboren am *, vertreten durch Poduschka Partner Anwaltsgesellschaft mbH in Linz, gegen die beklagte Partei römisch fünf AG, HRB *, Deutschland, vertreten durch Pressl Endl Heinrich Bamberger Rechtsanwälte GmbH in Salzburg, wegen 12.535,50 EUR sA, im Verfahren über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Landesgerichts St. Pölten als Berufungsgericht vom 22. Mai 2024, GZ 21 R 27/24i-38, womit das Urteil des Bezirksgerichts Amstetten vom 12. Dezember 2023, GZ 40 C 92/21v-34, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Das Verfahren wird bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) über die Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Ravensburg (Deutschland) vom 27. Oktober 2023 (vom EuGH behandelt zu C-666/23, C-667/23 und C-668/23), des Obersten Gerichtshofs vom 19. Februar 2025 zu 7 Ob 163/24g und vom 27. Februar 2025 zu 8 Ob 99/24b sowie des Bezirksgerichts für Handelssachen Wien vom 27. September 2024 zu 22 C 278/20y (22 C 289/20z [richtig: 22 C 269/20z], 22 C 270/20x, vom EuGH behandelt zu C-751/24) unterbrochen.

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

Text

Begründung:

[1] Der Kläger unterzeichnete am 19. 12. 2015 als Käufer einen Kaufvertrag über ein Fahrzeug der Marke Audi A4. Dieses ist mit einem von der Beklagten entwickelten Dieselmotor des Typs EA288, ausgestattet. Um den Emissionsausstoß zu verringern, verfügt das Fahrzeug über ein System der Abgasrückführung (AGR; in

Form einer Hochdruck- und einer Niederdruck-AGR) und der aktiven Abgasnachbehandlung (SCR-Technologie/AdBlue).

[2] Die lufttemperaturgesteuerte AGR („Thermofenster“) ist von zumindest -7 Grad Celsius bis zumindest +45 Grad Celsius in Betrieb. Ob das Fahrzeug über eine sogenannte „Taxifunktion“ verfügt, die die AGR nach einem Stillstand im Leerlauf von mehr als 900 s reduziert, steht nicht fest. Weiters wird auch in einer Betriebshöhe von über rund 1.000 Metern Seehöhe die AGR-Rate reduziert oder deaktiviert (sogenannte „Höhenschaltung“). Die reduzierte Abgasrückführrate kann durch eine höhere AdBlue-Einspritzung kompensiert werden.

[3] Die Kläger begehren 30 % des bezahlten Kaufpreises als Minderwert aufgrund der im Fahrzeug verbauten Abschalteinrichtung(en), gestützt auf eine Verletzung des Art 5 der VO 715/2007/EG als Schutzgesetz. Die Organe und Repräsentanten der Beklagte hätten auch absichtlich, arglistig und sittenwidrig Manipulationen am Motor vorgenommen, und zwar im Wissen, dass sie dadurch die Verbraucher schädige. [3] Die Kläger begehren 30 % des bezahlten Kaufpreises als Minderwert aufgrund der im Fahrzeug verbauten Abschalteinrichtung(en), gestützt auf eine Verletzung des Artikel 5, der VO 715/2007/EG als Schutzgesetz. Die Organe und Repräsentanten der Beklagte hätten auch absichtlich, arglistig und sittenwidrig Manipulationen am Motor vorgenommen, und zwar im Wissen, dass sie dadurch die Verbraucher schädige.

[4] Die Beklagte bestreitet unter anderem das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung. Das behauptete absichtliche, arglistige und sittenwidrige Verhalten von Organen und Repräsentanten der Beklagten liege nicht vor. Auch im Hinblick auf die vom deutschen Kraftfahrt-Bundesamt erteilte Typengenehmigung treffe sie selbst für den Fall, dass der Beklagten eine Schutzgesetzverletzung vorzuwerfen wäre, kein Verschulden.

[5] Die Vorinstanzen wiesen das Klagebegehren ab.

Rechtliche Beurteilung

[6] Das Verfahren über die Revision der Beklagten ist zu unterbrechen. Im Revisionsverfahren werden unter anderem Fragen zur Behauptungs- und Beweislast hinsichtlich der Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit, zum Einwand des Rechtsirrtums insbesondere in Bezug auf eine erteilte Genehmigung durch die zuständige Behörde und zur Erheblichkeit der Einhaltung der Grenzwerte im Realbetrieb angesprochen.

[7] 1. Das Landgericht Ravensburg (Deutschland) hat in den Verfahren 20331/19 (ua), 20229/20 (ua) und 20232/20 (ua) am 27. 10 2023 dem EuGH (von diesem behandelt zu C-666/23, C-667/23 und C-668/23) folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„1. Kann der Schadenersatzanspruch des Fahrzeugerwerbers gegen den Fahrzeughersteller wegen fahrlässigen Inverkehrbringens eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 mit der Begründung verneint werden, „1. Kann der Schadenersatzanspruch des Fahrzeugerwerbers gegen den Fahrzeughersteller wegen fahrlässigen Inverkehrbringens eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Artikel 5, Absatz 2, VO (EG) Nr. 715 aus 2007, mit der Begründung verneint werden,

a) dass ein unvermeidbarer Verbotsirrtum des Herstellers vorliege?

wenn ja:

b) dass der Verbotsirrtum für den Hersteller unvermeidbar sei, da die für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständige Behörde die eingebaute Abschalteinrichtung tatsächlich genehmigt hat?

wenn ja:

c) dass der Verbotsirrtum für den Hersteller unvermeidbar sei, da die Rechtsauffassung des Fahrzeugherstellers von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden

wäre (hypothetische Genehmigung)?“c) dass der Verbotsirrtum für den Hersteller unvermeidbar sei, da die Rechtsauffassung des Fahrzeugherstellers von Artikel 5, Absatz 2, der Verordnung (EG) Nr. 715 aus 2007, bei entsprechender Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder für anschließende Maßnahmen zuständigen Behörde bestätigt worden wäre (hypothetische Genehmigung)?“

[8] 2. Im Verfahren 7 Ob 163/24g hat der Oberste Gerichtshof am 19. 2. 2025 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 Abschaltvorrichtung 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 Abschaltvorrichtung 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 Abschaltvorrichtung 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 Abschaltvorrichtung 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 Abschaltvorrichtung 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 Abschaltvorrichtung 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?“

[9] 3. Im Verfahren 8 Ob 99/24b hat der Oberste Gerichtshof am 27. 2. 2025 dem EuGH folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„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 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 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 Abschaltvorrichtung 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 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 Dieselfahrzeuges 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 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 Abschaltvorrichtung 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 Abschaltvorrichtung 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 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 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 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 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 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 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 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 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?“

[10] 4. Im Verfahren 22 C 278/20y (22 C 289/20z [20 C 269/20z], 22 C 270/20x) hat das Bezirksgericht für Handelssachen Wien dem EuGH (C-751/24 [Gebrüder Weiss]) folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„Sind die Bestimmungen der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und

Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl L 263/1 vom 9. 10. 2007) iVm Art 5 Abs 2 der Verordnung (EG) Nr 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zur Reparatur und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl L 171/1 vom 29. 6. 2007) im Lichte des Urteils vom 31. 3. 2023, Mercedes-Benz Group (C-100/21, EU:C:2023:229) dahin auszulegen, dass sie die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dem Hersteller des in diesem Fahrzeug verbauten Motors schützen, wenn dieser Motor von seinem Hersteller mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinn von Art 5 Abs 2 der Verordnung Nr 715/2007 ausgestattet worden ist, jedoch der Hersteller des Fahrzeugs im Sinn von Art 3 Nr 27 der RL 2007/46 nicht der Hersteller des Motors, sondern eine zu 100 % im wirtschaftlichen Eigentum des Motorherstellers stehende Tochtergesellschaft ist?“ „Sind die Bestimmungen der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge Amtsblatt , L 263/1 vom 9. 10. 2007) in Verbindung mit Artikel 5, Absatz 2, der Verordnung (EG) Nr 715 aus 2007, des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zur Reparatur und Wartungsinformationen für Fahrzeuge Amtsblatt , L 171/1 vom 29. 6. 2007) im Lichte des Urteils vom 31. 3. 2023, Mercedes-Benz Group (C-100/21, EU:C:2023:229) dahin auszulegen, dass sie die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dem Hersteller des in diesem Fahrzeug verbauten Motors schützen, wenn dieser Motor von seinem Hersteller mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinn von Artikel 5, Absatz 2, der Verordnung Nr 715 aus 2007, ausgestattet worden ist, jedoch der Hersteller des Fahrzeugs im Sinn von Artikel 3, Nr 27 der RL 2007/46 nicht der Hersteller des Motors, sondern eine zu 100 % im wirtschaftlichen Eigentum des Motorherstellers stehende Tochtergesellschaft ist?“

[11] 5. Der vorliegende Rechtsstreit gegen die auch hier beklagte Motorherstellerin betrifft den selben Motortyp, sodass die Beantwortung dieser Fragen für die Entscheidung von Relevanz ist.

[12] 6. Der Oberste Gerichtshof hat von einer allgemeinen Wirkung der Vorabentscheidung 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

E144154

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2025:0060OB00138.24Y.0326.000

Im RIS seit

25.04.2025

Zuletzt aktualisiert am

25.04.2025

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