

TE OGH 2025/3/19 9Ob1/25z

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 19.03.2025

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Rekursgericht durch den Senatspräsidenten Mag. Ziegelbauer als Vorsitzenden sowie die Hofrätinnen und Hofräte Dr. Hargassner, Mag. Korn, Dr. Stiefsohn und Dr. Wallner-Friedl in der Rechtssache der klagenden Partei S*, vertreten durch Poduschka Partner Anwaltsgesellschaft mbH in Linz, gegen die beklagten Parteien 1. W* GmbH & Co KG, *, und 2. V* AG, *, vertreten durch Pressl Endl Heinrich Bamberger Rechtsanwälte GmbH in Salzburg, wegen Vertragsaufhebung und 30.863,24 EUR sA, über den Rekurs der zweitbeklagten Partei gegen den Beschluss des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 18. November 2024, GZ 11 R 27/24f-62, womit infolge Berufung der klagenden Partei das gegenüber der zweitbeklagten Partei ergangene Urteil des Landesgerichts Linz vom 31. Juli 2024, GZ 3 Cg 26/21k-54, aufgehoben wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Das Verfahren wird bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) über die Vorabentscheidungsersuchen des Obersten Gerichtshofs vom 19. Februar 2025, 7 Ob 163/24g, und vom 27. Februar 2025, 8 Ob 99/24b, unterbrochen.

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

Text

Begründung:

[1] Die Klägerin erwarb am 2. 9. 2017 bei der Erstbeklagten das Gebrauchtfahrzeug A* A4 2.0 TDI Sport zum Kaufpreis von 35.700 EUR. In diesem Fahrzeug ist ein 2,0 l Dieselmotor des Typs EA288 mit 110 kW/150 PS verbaut, der der Euroabgasnorm 6 zu entsprechen hat. Die Zweitbeklagte ist die Motorenentwicklerin. Fahrzeugherstellerin und Motorenherstellerin ist die A* AG.

[2] Das Fahrzeug verfügt an abgasrelevanten Komponenten über einen Oxi-Kat, ein Hochdruck-AGR, ein Niederdruck-AGR, einen Dieselpartikelfilter und einen SCR-Katalysator. Einige der Fahrzeuge dieses Typs sind auch mit einem Ammoniak-Sperrkatalysator ausgerüstet. Ob dieser im gegenständlichen Fahrzeug verbaut ist, kann nicht festgestellt werden. Das Fahrzeug weist gegenüber Fahrzeugen anderer Hersteller ein relativ weit bedatetes Thermofenster auf. Zudem wird in größeren Seehöhen die Abgasrückführung reduziert. Ob im Fahrzeug auch eine „Taxifunktion“ aktiviert ist, kann nicht festgestellt werden.

[3] Die Klägerin begehrte – gestützt auf das Vorliegen unzulässiger Abschalteinrichtungen im Sinn von Art 5 Abs 2 der VO 715/2007/EG – die Aufhebung des mit der Erstbeklagten abgeschlossenen Kaufvertrags

sowie von beiden Beklagten die Zahlung von 30.863,24 EUR sA (Kaufpreis abzüglich eines Benützungsentgelts von 4.836,76 EUR) Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs, hilfsweise die Zahlung von 10.710 EUR als Preisminderung von 30 % und die Feststellung der Haftung der beklagten Parteien für zukünftige Schäden aus dem Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung. [3] Die Klägerin begehrte – gestützt auf das Vorliegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen im Sinn von Artikel 5, Absatz 2, der VO 715/2007/EG – die Aufhebung des mit der Erstbeklagten abgeschlossenen Kaufvertrags sowie von beiden Beklagten die Zahlung von 30.863,24 EUR sA (Kaufpreis abzüglich eines Benützungsentgelts von 4.836,76 EUR) Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs, hilfsweise die Zahlung von 10.710 EUR als Preisminderung von 30 % und die Feststellung der Haftung der beklagten Parteien für zukünftige Schäden aus dem Einbau der unzulässigen Abschaltvorrichtung.

[4] Die Beklagten bestritten das Vorliegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen und einen Schaden der Klägerin.

[5] Das Erstgericht wies das Klagebegehren gegenüber beiden Beklagten ab.

[6] Das Berufungsgericht gab der Berufung der Klägerin gegenüber der Zweitbeklagten Folge, hob das angefochtene Urteil, das gegenüber der Erstbeklagten unbekämpft in Rechtskraft erwachsen ist, im Umfang der Klagsabweisung gegenüber der Zweitbeklagten auf und verwies die Rechtssache insofern zur neuerlichen Entscheidung nach Verfahrensergänzung an das Erstgericht zurück.

[7] In seiner rechtlichen Beurteilung führte es ua aus, dass die unterschiedlichen Systeme der – von Thermofenster, Höhenabschaltung und SCR-Betriebstemperatur beeinflussten – Abgasrückführung und das System der Abgasnachbehandlung durch den – bei Erreichen der vollen SCR-Temperatur voll funktionsfähigen – SCR-Katalysator als Bestandteile des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit zu beurteilen seien. Die Wechselwirkung zwischen der Abgasnachbehandlung im Rahmen des SCR-Systems und der Abgasrückführung deute für sich noch nicht ohne weiteres auf eine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems hin. Denn wenngleich die Abgasrückführung ab dem Erreichen der SCR-Betriebstemperatur reduziert werde, gehe aus den Feststellungen auch hervor, dass die dadurch herbeigeführte höhere Primär-NO_x-Emission gerade durch das bei Erreichen der vollen (Betriebs-)Temperatur voll funktionsfähige SCR-System (immerhin:) „weitestgehend“ kompensiert werden könne, weil die (infolge der Reduktion der Abgasrückführung) zusätzlich entstandene Primär-NO_x-Emission diesfalls durch das SCR-System wiederum reduziert werde. Konkrete Feststellungen darüber, inwieweit die durch das SCR-System („weitestgehend“) bewirkte Kompensation der höheren Primär-NO_x-Emission tatsächlich eine Verringerung der Gesamtwirksamkeit des Emissionskontrollsystems bzw ein („kaum“ gegebenes) Ansteigen der Gesamtemission verhindere und welchen spezifischen Temperaturbereich das im Fahrzeug implementierte Thermofenster konkret aufweise, fehlten. Jedoch könne vorerst dahingestellt bleiben, ob in Bezug auf das Zusammenwirken des SCR-Systems mit der Abgasrückführung und in Bezug auf das Thermofenster eine Abschaltvorrichtung vorliege, weil dem Kläger jedenfalls der Nachweis gelungen sei, dass die Höhenabschaltung eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art 3 Z 10 VO 715/2007/EG sei. Da die Zweitbeklagte nicht nachweisen habe können, dass diese Abschaltvorrichtung unter eine der Ausnahmen des Art 5 Abs 2 VO 715/2007/EG falle, sei von deren Unzulässigkeit auszugehen. [7] In seiner rechtlichen Beurteilung führte es ua aus, dass die unterschiedlichen Systeme der – von Thermofenster, Höhenabschaltung und SCR-Betriebstemperatur beeinflussten – Abgasrückführung und das System der Abgasnachbehandlung durch den – bei Erreichen der vollen SCR-Temperatur voll funktionsfähigen – SCR-Katalysator als Bestandteile des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit zu beurteilen seien. Die Wechselwirkung zwischen der Abgasnachbehandlung im Rahmen des SCR-Systems und der Abgasrückführung deute für sich noch nicht ohne weiteres auf eine Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems hin. Denn wenngleich die Abgasrückführung ab dem Erreichen der SCR-Betriebstemperatur reduziert werde, gehe aus den Feststellungen auch hervor, dass die dadurch herbeigeführte höhere Primär-NO_x-Emission gerade durch das bei Erreichen der vollen (Betriebs-)Temperatur voll funktionsfähige SCR-System (immerhin:) „weitestgehend“ kompensiert werden könne, weil die (infolge der Reduktion der Abgasrückführung) zusätzlich entstandene Primär-NO_x-Emission diesfalls durch das SCR-System wiederum reduziert werde. Konkrete Feststellungen darüber, inwieweit die durch das SCR-System

(„weitestgehend“) bewirkte Kompensation der höheren Primär-NO_x-Emission tatsächlich eine Verringerung der Gesamtwirksamkeit des Emissionskontrollsystems bzw ein („kaum“ gegebenes) Ansteigen der Gesamtemission verhindere und welchen spezifischen Temperaturbereich das im Fahrzeug implementierte Thermofenster konkret aufweise, fehlten. Jedoch könne vorerst dahingestellt bleiben, ob in Bezug auf das Zusammenwirken des SCR-Systems mit der Abgasrückführung und in Bezug auf das Thermofenster eine Abschalteinrichtung vorliege, weil dem Kläger jedenfalls der Nachweis gelungen sei, dass die Höhenabschaltung eine Abschalteinrichtung im Sinne des Artikel 3, Ziffer 10, VO 715/2007/EG sei. Da die Zweitbeklagte nicht nachweisen habe können, dass diese Abschalteinrichtung unter eine der Ausnahmen des Artikel 5, Absatz 2, VO 715/2007/EG falle, sei von deren Unzulässigkeit auszugehen.

[8] Die im Anhang I VO 715/2007/EG festgelegten Grenzwerte seien grundsätzlich ausschließlich für die Emissionsmessung in den festgelegten standardisierten Prüfverfahren von Relevanz. Ob die vorgegebenen NO_x-Grenzwerte im „Realbetrieb“ eingehalten würden, sei daher rechtlich nicht von Bedeutung. [8] Die im Anhang römisch eins VO 715/2007/EG festgelegten Grenzwerte seien grundsätzlich ausschließlich für die Emissionsmessung in den festgelegten standardisierten Prüfverfahren von Relevanz. Ob die vorgegebenen NO_x-Grenzwerte im „Realbetrieb“ eingehalten würden, sei daher rechtlich nicht von Bedeutung.

[9] Um die Anspruchsgrundlagen nach § 874 ABGB und § 1295 Abs 2 ABGB abschließend prüfen zu können, fehlten noch Feststellungen. Gegebenenfalls seien auch noch ergänzende Feststellungen über die konkrete Gestaltung des Thermofensters und der Wechselwirkung des SCR-Systems mit der Abgasrückführung erforderlich. [9] Um die Anspruchsgrundlagen nach Paragraph 874, ABGB und Paragraph 1295, Absatz 2, ABGB abschließend prüfen zu können, fehlten noch Feststellungen. Gegebenenfalls seien auch noch ergänzende Feststellungen über die konkrete Gestaltung des Thermofensters und der Wechselwirkung des SCR-Systems mit der Abgasrückführung erforderlich.

[10] Der Rekurs sei zulässig, weil zur Frage der Zulässigkeit der Höhenfunktion als Abschalteinrichtung noch keine höchstgerichtliche Stellungnahme vorliege.

[11] Dagegen richtet sich der Rekurs der Zweitbeklagten mit dem Abänderungsantrag, das klagsabweisende Ersturteil wieder herzustellen. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt. Im Rekurs wird zur Frage der Höhenabschaltung als unzulässige Abschalteinrichtung Stellung genommen und ua werden auch Ausführungen zur Beweislastverteilung im Zusammenhang mit der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit gemacht.

[12] Die Klägerin beantragt in ihrer Rekursbeantwortung, den Rekurs nicht zuzulassen, in eventu diesen abzuweisen.

Rechtliche Beurteilung

[13] Das Rekursverfahren ist zu unterbrechen.

[14] 1. Im Verfahren 7 Ob 163/24g hat der Oberste Gerichtshof am 19. 2. 2025 dem Gerichtshof der Europäischen Union 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/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?“

[15] 2. Im Verfahren 8 Ob 99/24b, betreffend denselben Motortyp, wurden dem EuGH folgende Fragen 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 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 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 Abschaltvorrichtung 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 Abschaltvorrichtung 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 Typpgenehmigungsverfahrens (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 Typpgenehmigungsverfahrens (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?“

[16] 3. Auch im vorliegenden Fall ist die Beantwortung dieser Vorlagefragen von Relevanz.

[1 7] 4. Der Oberste Gerichtshof hat von einer allgemeinen Wirkung der Vorabentscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union auszugehen und diese auch für andere Fälle als den unmittelbaren Anlassfall anzuwenden. Aus prozessökonomischen Gründen ist das Verfahren daher zu unterbrechen (RS0110583).

Textnummer

E144063

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2025:00900B00001.25Z.0319.000

Im RIS seit

15.04.2025

Zuletzt aktualisiert am

15.04.2025

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