



# Sammlung der Rechtsprechung

**Rechtssache C-128/20**

**GSMB Invest GmbH & Co. KG  
gegen  
Auto Krainer GesmbH**

(Vorabentscheidungsersuchen des Landesgerichts Klagenfurt, Österreich)

**Urteil des Gerichtshofs (Große Kammer) vom 14. Juli 2022**

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Rechtsangleichung – Verordnung (EG) Nr. 715/2007 – Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen – Art. 3 Nr. 10 – Art. 5 Abs. 1 und 2 – Abschaltvorrichtung – Kraftfahrzeuge – Dieselmotor – Schadstoffemissionen – Emissionskontrollsystem – In das Motorsteuergerät integrierte Software – Abgasrückführventil (AGR-Ventil) – Durch ein ‚Thermofenster‘ begrenzte Reduzierung der Stickstoffoxid (NOx)-Emissionen – Verbot der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern – Art. 5 Abs. 2 Buchst. a – Ausnahme von diesem Verbot“

1. *Rechtsangleichung – Kraftfahrzeuge – Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen – Verordnung Nr. 715/2007 – Abschaltvorrichtung – Begriff – Einrichtung, die entsprechend der Außentemperatur und den Höhenmetern die Wirkung des Abgasrückführungssystems der betreffenden Fahrzeuge bei normalem Fahrzeugbetrieb verringert – Einbeziehung (Verordnung Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates, Art. 3 Nr. 10, Art. 4 Abs. 2 und Art. 5 Abs. 1)*

(vgl. Rn. 32, 33, 36, 40-43, 46, 47, Tenor 1)

2. *Rechtsangleichung – Kraftfahrzeuge – Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen – Verordnung Nr. 715/2007 – Pflichten der Hersteller hinsichtlich der Typgenehmigung – Verbot der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern – Ausnahmen – Einrichtung, die den Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet – Bedeutung – Einrichtung, die entsprechend der Außentemperatur und den Höhenmetern die Wirkung des Abgasrückführungssystems der Fahrzeuge bei normalem Fahrzeugbetrieb verringert – Nichteinbeziehung (Verordnung Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates, Art. 5 Abs. 2 Buchst. a)*

(vgl. Rn. 50-56, 61-65, 67-70, Tenor 2)

## Zusammenfassung

Dem Ziel, ein hohes Umweltschutzniveau in der Europäischen Union sicherzustellen, wird u. a. durch den Erlass von Maßnahmen zur Begrenzung der Schadstoffemissionen Rechnung getragen. In diesem Sinne wurden Kraftfahrzeuge immer strengeren Vorschriften unterworfen, insbesondere mit Erlass der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung<sup>1</sup>. Mit dieser Verordnung sollen u. a. die Stickstoffoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen bei Dieselfahrzeugen deutlich gemindert werden, damit die Luftqualität verbessert und die Luftverschmutzungsgrenzwerte eingehalten werden.

Die drei vorliegenden Rechtssachen betreffen den Kauf von Fahrzeugen, die mit einer in das Motorsteuergerät integrierten Software ausgestattet waren, welche außerhalb von bestimmten Temperaturbedingungen und ab einer bestimmten Höhe des Fahrbetriebs die Wirkung des Abgasrückführungssystems verringert, was zu einer Überschreitung der in der Verordnung Nr. 715/2007 festgelegten Emissionsgrenzwerte für NO<sub>x</sub> führt.

Infolge eines Updates der in das Motorsteuergerät integrierten Software wird nämlich die Abgasreinigung bei einer Außentemperatur von unter 15 Grad Celsius und bei einer Außentemperatur von über 33 Grad Celsius sowie bei einer Höhe des Fahrbetriebs von mehr als 1 000 Metern (im Folgenden: Thermofenster) abgeschaltet. Außerhalb dieses Fensters wird die Abgasrückführrate im Verlauf von 10 Grad Celsius und oberhalb von 1 000 Höhenmetern im Verlauf von 250 Höhenmetern linear auf 0 verringert, was eine Erhöhung der NO<sub>x</sub>-Emissionen über die durch die Verordnung Nr. 715/2007 festgelegten Grenzwerte zur Folge hat.

Diese drei Rechtssachen bilden eine Fortsetzung zum Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. (Abschalteinrichtung für Dieselmotoren) (im Folgenden: Urteil CLCV)<sup>2</sup>, in dessen Rahmen der Gerichtshof erstmals den Begriff „Abschalteinrichtung“ im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007<sup>3</sup> ausgelegt und bestimmt hat, inwieweit eine solche Einrichtung im Hinblick auf jene Bestimmung dieser Verordnung<sup>4</sup> unzulässig ist, die Ausnahmen vom Verbot einer Abschalteinrichtung vorsieht, zu denen die Notwendigkeit zählt, den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund haben die drei österreichischen Gerichte den Gerichtshof gefragt, ob eine Software wie die in Rede stehende eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007 darstellt. Für den Fall, dass dies zu bejahen ist, stellen sich diese Gerichte die Frage, ob diese Software auf der Grundlage der Ausnahme vom Verbot solcher Einrichtungen, die auf der Notwendigkeit beruht, den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, zugelassen werden kann. Schließlich möchten die vorlegenden Gerichte für den Fall, dass diese Software unzulässig ist, wissen, ob ihre

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 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 (ABl. 2007, L 171, S. 1).

<sup>2</sup> Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007.

<sup>3</sup> Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. (Abschalteinrichtung für Dieselmotoren) (C-693/18, EU:C:2020:1040).

<sup>4</sup> Im Sinne von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007. Diese Bestimmung definiert eine „Abschalteinrichtung“ als „ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird“.

Verwendung aufgrund der Richtlinie über den Verbrauchsgüterkauf und die Garantien für Verbrauchsgüter<sup>5</sup> zur Auflösung des Kaufvertrags wegen Vertragswidrigkeit des Fahrzeugs führen kann.

Mit drei Urteilen, die in Großer Kammer verkündet worden sind, hat der Gerichtshof zunächst entschieden, dass die in Rede stehende Software die Wirkung des Emissionskontrollsystems bei normalem Fahrzeugbetrieb verringert und daher eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007 darstellt. Weiter vertritt der Gerichtshof die Ansicht, dass eine Abschalteinrichtung, die vornehmlich der Schonung von Anbauteilen wie AGR-Ventil, AGR-Kühler und Dieselpartikelfilter dient, nicht unter die Ausnahme vom Verbot solcher Einrichtungen fällt, wenn das Funktionieren dieser Bauteile keinen Einfluss auf den Schutz des Motors hat. Schließlich weist der Gerichtshof darauf hin, dass ein Fahrzeug, das mit einer solchen Einrichtung ausgerüstet ist, nicht dem Kaufvertrag im Sinne der Richtlinie über den Verbrauchsgüterkauf und die Garantien für Verbrauchsgüter entspricht, auch wenn es über eine gültige EG-Typgenehmigung verfügt, und dass dieser Mangel nicht als „geringfügig“ eingestuft werden kann, was grundsätzlich die Möglichkeit für den Käufer, den Vertrag für nichtig erklären zu lassen, ausschließen würde.

#### *Würdigung durch den Gerichtshof*

Als Erstes legt der Gerichtshof zur Klärung der Frage, ob die in Rede stehende Software eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007 darstellt, den Begriff „normaler Fahrzeugbetrieb“ aus.

Er stellt fest, dass sich nicht nur aus dem Wortlaut der Bestimmung der Verordnung Nr. 715/2007, in der eine solche Einrichtung definiert wird<sup>6</sup>, sondern auch aus dem Zusammenhang, in dem diese Bestimmung steht, sowie aus dem mit dieser Verordnung verfolgten Ziel ergibt, dass dieser Begriff auf die Verwendung eines Fahrzeugs unter normalen Fahrbedingungen verweist, d. h. nicht nur auf seine Verwendung unter den Bedingungen, die für den Zulassungstest vorgesehen sind, der zur Zeit des Sachverhalts des Ausgangsverfahrens galt. Dieser Begriff verweist somit auf die Verwendung dieses Fahrzeugs unter tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind. Der Gerichtshof erinnert insoweit daran, dass, wie er im Urteil CLCV entschieden hat, der Einbau einer Einrichtung, die die Einhaltung der in der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehenen Grenzwerte nur während der Phase des Zulassungstests sicherstellen kann, obwohl diese Testphase normale Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs nicht nachstellen kann, der Verpflichtung zuwiderliefe, bei normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs eine wirkungsvolle Begrenzung der Emissionen sicherzustellen. Das Gleiche gilt für den Einbau einer Einrichtung, mit der diese Einhaltung nur innerhalb eines Thermofensters sichergestellt werden kann, das zwar die Bedingungen abdeckt, unter denen die Phase des Zulassungstests stattfindet, aber nicht normalen Fahrbedingungen entspricht.

<sup>5</sup> Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 zu bestimmten Aspekten des Verbrauchsgüterkaufs und der Garantien für Verbrauchsgüter (ABl. 1999, L 171, S. 12, im Folgenden: Richtlinie über den Verbrauchsgüterkauf und die Garantien für Verbrauchsgüter).

<sup>6</sup> Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007.

Unter diesen Umständen geht der Gerichtshof davon aus, dass eine Software wie die in Rede stehende, die die Einhaltung der in der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehenen Emissionsgrenzwerte nur innerhalb des Thermofensters gewährleistet, die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems „unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind,“ im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007 einschränkt. Diese Software stellt daher eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne dieser Verordnung dar<sup>7</sup>.

Als Zweites prüft der Gerichtshof die Frage, ob eine Software wie die in Rede stehende unter die in der Verordnung Nr. 715/2007<sup>8</sup> vorgesehene Ausnahme vom Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen im Hinblick auf die Notwendigkeit, den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten, fallen kann, soweit diese Einrichtung zur Schonung von Anbauteilen wie AGR-Ventil, AGR-Kühler und Dieselpartikelfilter beiträgt.

Insoweit weist der Gerichtshof darauf hin, dass die Verordnung Nr. 715/2007 Ausnahmen vom Verbot der Verwendung einer Abschalteinrichtung vorsieht, u. a. wenn „die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten“. Was zunächst den Begriff „Motor“ betrifft, hebt der Gerichtshof hervor, dass das Unionsrecht<sup>9</sup> klar zwischen einerseits dem Motor, der unter diese Ausnahme fällt, und andererseits den Parametern des Emissionsminderungssystems, die Partikelfilter und AGR umfassen, unterscheidet. Folglich handelt es sich bei dem AGR-Ventil, dem AGR-Kühler und dem Dieselpartikelfilter um vom Motor getrennte Bauteile. Was sodann die Begriffe „Unfall“ und „Beschädigung“ betrifft, geht der Gerichtshof davon aus, dass die Verschmutzung und der Verschleiß des Motors nicht als „Beschädigung“ oder „Unfall“ im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007<sup>10</sup> angesehen werden können, denn sie sind im Prinzip vorhersehbar und der normalen Funktionsweise des Fahrzeugs inhärent. Nach Ansicht des Gerichtshofs können daher nur die unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, die Verwendung einer Abschalteinrichtung nach der Verordnung Nr. 715/2007 rechtfertigen.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Ausnahme vom Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen eng auszulegen ist, geht der Gerichtshof davon aus, dass eine Abschalteinrichtung nur dann „notwendig“ im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007 ist, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden kann.

Folglich entscheidet der Gerichtshof, dass eine Abschalteinrichtung, die die Einhaltung der in der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehenen Emissionsgrenzwerte nur innerhalb des Thermofensters gewährleistet, nicht allein deshalb unter die in dieser Verordnung vorgesehene Ausnahme vom Verbot der Verwendung solcher Einrichtungen fallen kann, weil diese Einrichtung zur Schonung von Anbauteilen wie AGR-Ventil, AGR-Kühler und Dieselpartikelfilter beiträgt. Anders verhält es sich jedoch, wenn nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die

<sup>7</sup> Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007.

<sup>8</sup> Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007.

<sup>9</sup> Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung Nr. 715/2007 (ABl. 2008, L 199, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 566/2011 der Kommission vom 8. Juni 2011 (ABl. 2011, L 158, S. 1), Anhang I.

<sup>10</sup> Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007.

durch eine Fehlfunktion eines dieser Bauteile verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen. Eine Abschaltvorrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist, kann jedenfalls nicht unter die in der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehene Ausnahme fallen.

Im Übrigen stellt der Gerichtshof klar, dass der Umstand, dass eine Abschaltvorrichtung im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007 nach der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs bei einer Nachbesserung<sup>11</sup> eingebaut wurde, für die Beurteilung der Frage, ob die Verwendung dieser Einrichtung nach dieser Verordnung<sup>12</sup> unzulässig ist, unerheblich ist.

An dritter und letzter Stelle beschäftigt sich der Gerichtshof mit der Frage, ob die Verwendung einer Software aufgrund der Richtlinie über den Verbrauchsgüterkauf und die Garantien für Verbrauchsgüter zur Auflösung des Kaufvertrags wegen Vertragswidrigkeit des Fahrzeugs führen kann.

Hierzu stellt der Gerichtshof zum einen fest, dass die Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 2007/46<sup>13</sup> fallen, einer Typgenehmigung bedürfen, und zum anderen, dass diese Typgenehmigung nur erteilt werden kann, wenn der fragliche Fahrzeugtyp den Bestimmungen der Verordnung Nr. 715/2007, insbesondere denen über Schadstoffemissionen entspricht. Außerdem legt der Hersteller nach der Richtlinie 2007/46<sup>14</sup> in seiner Eigenschaft als Inhaber einer EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge jedem vollständigen, unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung bei. Diese Bescheinigung ist für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs zwingend vorgeschrieben<sup>15</sup>. Wenn ein Verbraucher ein Fahrzeug erwirbt, das zur Serie eines genehmigten Fahrzeugtyps gehört und somit mit einer Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist, kann er vernünftigerweise erwarten, dass die Verordnung Nr. 715/2007 bei diesem Fahrzeug eingehalten wird, und zwar auch ohne spezifische Vertragsklauseln.

Folglich ist der Gerichtshof der Auffassung, dass ein in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 715/2007 fallendes Kraftfahrzeug nicht im Sinne der Richtlinie über den Verbrauchsgüterkauf und die Garantien für Verbrauchsgüter die „Qualität“ aufweist, „die bei Gütern der gleichen Art üblich ist und die der Verbraucher vernünftigerweise erwarten kann“<sup>16</sup>, wenn es, obwohl es über eine gültige EG-Typgenehmigung verfügt und daher im Straßenverkehr verwendet werden kann, mit einer Abschaltvorrichtung ausgestattet ist, deren Verwendung nach der Verordnung Nr. 715/2007<sup>17</sup> verboten ist.

<sup>11</sup> Im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 1999/44.

<sup>12</sup> Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007.

<sup>13</sup> Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. 2007, L 263, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1229/2012 der Kommission vom 10. Dezember 2012 (ABl. 2012, L 353, S. 1).

<sup>14</sup> Nach Art. 18 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46.

<sup>15</sup> Gemäß Art. 26 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46.

<sup>16</sup> Art. 2 Abs. 2 Buchst. d der Richtlinie 1999/44.

<sup>17</sup> Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007.

Schließlich stellt der Gerichtshof klar, dass eine Vertragswidrigkeit, die darin besteht, dass ein Fahrzeug mit einer Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, deren Verwendung nach der Verordnung Nr. 715/2007 verboten ist, nicht als „geringfügig“<sup>18</sup> eingestuft werden kann, selbst wenn der Verbraucher – falls er von der Existenz und dem Betrieb dieser Einrichtung Kenntnis gehabt hätte – dieses Fahrzeug dennoch gekauft hätte.

<sup>18</sup> Nach Art. 3 Abs. 6 der Richtlinie 1999/44.