



Vorabentscheidungsersuchen des Landesgerichts Salzburg (Österreich), eingereicht am 18. August 2025 – TF gegen Volkswagen AG

(Rechtssache C-553/25, Volkswagen)

(C/2025/5942)

Verfahrenssprache: Deutsch

Vorlegendes Gericht

Landesgericht Salzburg

Parteien des Ausgangsverfahrens

Kläger: TF

Beklagte: Volkswagen AG

Vorlagefragen

- 1.a. Sind Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ⁽¹⁾ in Verbindung mit Art. 3 Nr. 10 derselben Verordnung sowie Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ⁽²⁾ dahin auszulegen, dass bei einem unter die Verordnung Nr. 715/2007 fallenden Fahrzeug mit Dieselmotor, in dem Systeme der Abgasrückführung (AGR-System) und Abgasnachbehandlung (SCR-System) verbaut sind, für die Qualifikation als Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Z. 10 derselben Verordnung darauf abzustellen ist, ob die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems in seiner Gesamtheit (unter Einschluss aller jeweils vorhandenen Systeme der Abgasrückführung und -nachbehandlung) verringert wird, oder darauf, ob die Wirksamkeit einzelner Konstruktionsteile (z. B. „Thermofenster“, SCR-Katalysator) als jeweils eigene Emissionskontrollsysteme verringert wird?
- 1.b. Sind Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung Nr. 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 dieser Verordnung angeführten Emissionsgrenzwerte überschritten wird?
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 der Verordnung Nr. 715/2007 in Bezug auf die Behauptungslast dahin auszulegen, dass der Erwerber eines Dieselfahrzeuges seiner Behauptungslast zum Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung entspricht, wenn er vorbringt, dass ein Konstruktionsteil (z. B. „Thermofenster“) vorliegt, das die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter gewöhnlichen Fahrbedingungen verringert, und trifft dann der 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?

⁽¹⁾ Verordnung 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).

⁽²⁾ Verordnung der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates 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. 2008, L 199, S. 1).

- 2.b. Ist Art. 5 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 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 der Verordnung Nr. 715/2007 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 der Verordnung Nr. 715/2007 in Verbindung mit Art. 3 der Verordnung Nr. 692/2008 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 Verordnung Nr. 715/2007 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 der Verordnung Nr. 715/2007 dahin auszulegen, dass nicht der klagende Käufer, sondern der beklagte Fahrzeughersteller die Beweislast für die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte im Realbetrieb trägt?
-