Schadensersatz wegen unzulässiger Abschalteinrichtung – Thermofenster

1. **Art. 18 I, 26 I und 46 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.09.2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 385/2009 der Kommission vom 07.05.2009 geänderten Fassung in Verbindung mit Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 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 sind dahin auszulegen, dass sie neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II dieser Verordnung ausgestattet ist.**

2. **Das Unionsrecht ist dahin auszulegen, dass es in Ermangelung einschlägiger unionsrechtlicher Vorschriften Sache des Rechts des betreffenden Mitgliedstaats ist, die Vorschriften über den Ersatz des Schadens festzulegen, der dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgestatteten Fahrzeug tatsächlich entstanden ist, vorausgesetzt, dass dieser Ersatz in einem angemessenen Verhältnis zum entstandenen Schaden steht.**

EuGH (Große Kammer), Urteil vom 21.03.2023 – C-100/21 (QB/Mercedes-Benz Group AG, vormals Daimler AG)

Das vorliegende Urteil betrifft die Auslegung von Art. 18 I, 26 I und 46 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.09.2007 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, 1) in der durch die Verordnung (EG) Nr. 385/2009 der Kommission vom 07.05.2009 (ABl. 2009 L 118, 13) geänderten Fassung (im Folgenden: Rahmenrichtlinie) in Verbindung mit Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 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, 1) sowie von Art. 267 II AEUV. Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen *QB* und der *Mercedes-Benz Group AG*, vormals *Daimler AG*, einem Automobilhersteller. Gegenstand dieses Rechtsstreits ist der von *QB* geltend gemachte Anspruch auf Schadensersatz und die Berechnung dieses Schadensersatzes, der *QB* möglicherweise deshalb zusteht, weil er ein Kraftfahrzeug mit einem Dieselmotor erworben hat, in dem eine Software zu Einsatz kommt, die nicht mit den sich aus dem Unionsrecht ergebenden Vorgaben in Einklang steht und die die Abgasrückführung je nach der Außentemperatur verringert.

Sachverhalt: Am 20.03.2014 kaufte *QB* von der Auto *X*-GmbH für 29.999 € ein Gebrauchtfahrzeug Mercedes-Benz C 220 CDI, das mit einem Dieselmotor der Generation Euro 5 ausgestattet war und einen Kilometerstand von 28.591 hatte. Dieses von der *Daimler AG* in Verkehr gebrachte Fahrzeug war am 15.03.2013 erstmals zugelassen worden.

Es ist mit einer Motorsteuerungssoftware ausgerüstet, die die Abgasrückführung verringert, wenn die Außentemperaturen unter einer gewissen Schwelle liegen, was eine Erhöhung der Stickstoffoxid(NO_x)-Emissionen zur Folge hat. Die Abgasrückführung ist somit nur dann voll wirksam, wenn die Außentemperatur nicht unter diese Schwelle sinkt (im Folgenden: Thermofenster). Unterhalb welcher konkreten Außentemperatur die Abgasrückführung reduziert wird und in welchem Umfang dies erfolgt, ist zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens streitig.

QB erhob beim LG Ravensburg (Deutschland), dem vorlegenden Gericht, Klage auf Ersatz des Schadens, den die *Mercedes-Benz Group AG* dadurch verursacht habe, dass sie das in Rede stehende Fahrzeug mit nach Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgerüstet habe. Vor diesem Gericht ist zwischen den Parteien streitig, ob das in Rede stehende Fahrzeug mit solchen unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet ist, welchen Umfang ein etwaiger Schadensersatzanspruch von *QB* hat und ob sich *QB* den Vorteil aus der Nutzung des Fahrzeugs auf die Höhe des Schadensersatzes anrechnen lassen muss.

Das vorlegende Gericht ist der Ansicht, dass das Thermofenster eine unzulässige Abschalteinrichtung i. S. von Art. 3 Nr. 10 und Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sei. Die Abgasrückführung des in Rede stehenden Fahrzeugs und damit die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems werde nämlich schon bei über 0 °C liegenden Außentemperaturen verringert, obwohl diese Temperatur innerhalb des „Bereichs der bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwartenden Bedingungen“ i. S. von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 liege.

Außerdem sei auf den ersten Blick die in Art. 5 II lit. a dieser Verordnung vorgesehene Ausnahme nicht auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbar, da nur unmittelbare Beschädigungsrisiken, die zu einer konkreten Gefahr während des Betriebs des Fahrzeugs führten, geeignet seien, die Nutzung einer Abschalteinrichtung zu rechtfertigen (EuGH, Urt. v. 17.12.2020 – C-693/18, EU:C:2020:1040 Rn. 114 – CL-CV u. a.). Das vorlegende Gericht bezweifelt jedoch, dass ein Thermofenster, das den Zweck habe, Ablagerungen im Motor, also Verschleiß zu verhindern, die strengen Anwendungsvoraussetzungen dieser Ausnahme erfüllt.

QB könnte ein Schadensersatzanspruch nach § 823 II BGB zustehen, für den einfache Fahrlässigkeit genüge. Diese Bestimmung setze jedoch den Verstoß gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz voraus, was nach der Rechtsprechung des BGH (Deutschland) bedeute, dass dieses Gesetz dazu dienen solle, einen Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Insoweit genüge es, dass dieses Gesetz mit dem Ziel erlassen worden sei, diesem Einzelnen oder diesem Personenkreis einen rechtlichen Schutz zu verleihen, auch wenn es in erster Linie das Interesse der Allgemeinheit im Auge habe. Außerdem setze diese Bestimmung voraus, dass sich im konkreten Schaden die Gefahr verwirklicht habe, vor der dieses Gesetz schützen sollte, und dass die konkret geschädigte(n) Person(en) vom persönlichen Schutzbereich des betreffenden Gesetzes erfasst seien. Daher stellt sich das vorlegende Gericht die Frage, ob Art. 18 I, 26 I und 46 der Rahmenrichtlinie i. V. mit Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 außer auf den Schutz allgemeiner Interessen auch auf den Schutz der Interessen eines einzelnen Erwerbers eines nicht unionsrechtskonformen Fahrzeugs abzielen, insbesondere wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 II dieser Verordnung ausgestattet ist.

Zu diesen Fragen gebe es in der deutschen Rechtsprechung und Literatur unterschiedliche Auslegungen. Der BGH sei der Auffassung, dass die zur Harmonisierung der technischen Anforderungen an Fahrzeuge erlassenen Unionsrechtsakte vor allem auf eine hohe Verkehrssicherheit sowie einen hohen Gesundheits- und Umweltschutz abzielten. Zudem ziele Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht auf den Schutz des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts des einzelnen Fahrzeugerwerbers ab. Dagegen seien mehrere Landgerichte der Auffassung, dass Art. 18 I, 26 I und Art. 46 der Rahmenrichtlinie sowie Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auch den individuellen Schutz des Käufers eines Fahrzeugs bezweckten. Eines der Ziele der Übereinstimmungsbescheinigung sei nämlich gemäß Anhang IX der Rahmenrichtlinie, dass der Hersteller eines Fahrzeugs dem Käufer dieses Fahrzeugs versichere, dass dieses zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit den in der Union geltenden Rechtsvorschriften übereinstimme. Diese Bescheinigung bezwecke auch, das behördliche Zulassungsverfahren und den freien Warenverkehr innerhalb der Union zu erleichtern.

Falls davon ausgegangen würde, dass die oben genannten Bestimmungen nur allgemeine Rechtsgüter und nicht die besonderen Erwerberinteressen schützen, fragt sich das vorlegende Gericht außerdem, ob es nach dem Grundsatz der Effektivität geboten sein könnte, jedes schuldhafte (fahrlässige oder vorsätzliche) Handeln eines Fahrzeugherstellers in Bezug auf das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2017 ausgestattet seien, dadurch zu sanktionieren, dass der betreffende Erwerber einen auf die deliktische Haftung dieses Herstellers gestützten Schadensersatzanspruch geltend machen könne. Nach Ansicht des LG Stuttgart (Deutschland) beruhe die Anwendbarkeit von § 823 II BGB darauf, dass es im Interesse einer effektiven Durchsetzung des Unionsrechts geboten sei, die maßgeblichen Bestimmungen des Unionsrechts mit zivilrechtlichen Sanktionen zu versehen.

Für den Fall, dass *QB* einen Schadensersatzanspruch nach § 823 II BGB haben sollte, fragt sich das vorlegende Gericht, ob es für die praktische Wirksamkeit der im vorliegenden Fall anwendbaren Bestimmungen des Unionsrechts erforderlich sei, dass eine Anrechnung von Nutzungsvorteilen auf diesen Schadensersatzanspruch unterbleibe oder nur in eingeschränktem Umfang erfolge. Zu dieser Frage gebe es in der deutschen Rechtsprechung und Literatur ebenfalls unterschiedliche Auffassungen, auch was den Einfluss betreffe, den das Verbot ungerechtfertigter Bereicherung auf eine solche Anrechnung haben könne. In diesem Zusammenhang gehe der BGH zum einen davon aus, dass der Geschädigte im Hinblick auf das im deutschen Recht vorgesehene schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht bessergestellt werden dürfe, als er ohne das schädigende Ereignis stünde, und dass zum anderen nur die durch das Schadensereignis bedingten Vorteile auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen seien, deren Anrechnung den Schädiger nicht unangemessen entlaste. Mehrere Landgerichte seien hingegen der Auffassung, dass der aus der Nutzung eines Fahrzeugs mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gezogene Vorteil auf den Schadensersatzanspruch angerechnet werden könne.

Ferner stellt das vorlegende Gericht, das im Ausgangsverfahren als Einzelrichter entscheidet, fest, dass der originäre Einzelrichter gemäß § 348 III 1 Nr. 1 und Nr. 2 ZPO verpflichtet sei, den Rechtsstreit der Zivilkammer zur Entscheidung über eine Übernahme vorzulegen, wenn die Sache besondere Schwierigkeiten tatsächlicher oder rechtlicher Art aufweise oder grundsätzliche Bedeutung habe. Der Einzelrichter habe dabei kein Handlungsermessen. Insbesondere gehe aus der Rechtsprechung des BGH hervor, dass ein Einzelrichter, wenn er dem Gerichtshof ein Vorabentscheidungsersuchen vorlege, ohne den Rechtsstreit zuvor der Zivilkammer zur Entscheidung über eine Übernahme vorgelegt zu haben, gegen den in Art. 101 I 2 GG vorgesehenen verfassungsrechtlichen Grundsatz des gesetzlichen Richters verstoße. Das vorlegende Gericht ist jedoch der Auffassung, dass Art. 267 II AEUV einer solchen Pflicht zur Vorlage an die Zivilkammer entgegenstehe. Der Gerichtshof habe zwar in seinem Urteil vom 13.12.2018 (C-492/17, EU:C:2018:1019 – Rittinger u. a.), entschieden, dass die Vorlage eines Einzelrichters ungeachtet der Einhaltung nationaler prozessualer Vorschriften unionsrechtlich zulässig sei. Der Gerichtshof habe allerdings nicht die Frage geprüft, ob Art. 267 II AEUV einer nationalen Bestimmung entgegenstehe, die die Möglichkeit zur Vorlage eines solchen Ersuchens beschränke.

Unter diesen Umständen hat das L Ravensburg beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

> 1. Haben Art. 18 I, 26 I und 46 der Richtlinie 2007/46 i. V. mit Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auch die Zielrichtung, die Interessen individueller Erwerber von Kraftfahrzeugen zu schützen?

2. Wenn ja: Zählt dazu auch das Interesse eines individuellen Fahrzeugerwerbers, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit den unionsrechtlichen Vorgaben nicht konform ist, insbesondere kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet ist?

3. Wenn die Vorlagefrage 1 verneint wird: Ist es unvereinbar mit Unionsrecht, wenn ein Erwerber, der ungewollt ein vom Hersteller mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Verkehr gebrachtes Fahrzeug gekauft hat, zivilrechtliche deliktische Ansprüche gegenüber dem Fahrzeughersteller auf Ersatz seines Schadens, insbesondere auch einen Anspruch auf Erstattung des für das Fahrzeug bezahlten Kaufpreises Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs, nur ausnahmsweise dann geltend machen kann, wenn der Fahrzeughersteller vorsätzlich und sittenwidrig gehandelt hat?

4. Wenn ja: Ist es unionsrechtlich geboten, dass ein zivilrechtlicher deliktischer Ersatzanspruch des Fahrzeugerwerbers gegen den Fahrzeughersteller bei jeglichem schuldhaften (fahrlässigen oder vorsätzlichen) Handeln des Fahrzeugherstellers in Bezug auf das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet ist, gegeben ist?

5. Unabhängig von der Beantwortung der Vorlagefragen 1 bis 4: Ist es unvereinbar mit Unionsrecht, wenn sich im nationalen Recht der Fahrzeugerwerber einen Nutzungsvorteil für die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs anrechnen lassen muss, wenn er vom Hersteller im Wege des deliktischen Schadensersatzes die Erstattung des Kaufpreises eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Verkehr gebrachten Fahrzeugs Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs verlangt?

6. Wenn nein: Ist es unvereinbar mit Unionsrecht, wenn dieser Nutzungsvorteil sich am vollen Kaufpreis bemisst, ohne dass ein Abzug wegen des aus der Ausstattung mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung resultierenden Minderwerts des Fahrzeugs und/□oder im Hinblick auf die vom Erwerber ungewollte Nutzung eines nicht unionsrechtskonformen Fahrzeugs abgezogen wird?

> 7. Unabhängig von der Beantwortung der Vorlagefragen 1 bis 6: Ist § 348 III ZPO, soweit diese Regelung sich auch auf den Erlass von Vorlagebeschlüssen gemäß Art. 267 II AEUV bezieht, unvereinbar mit der Vorlagebefugnis der nationalen Gerichte gemäß Art. 267 II AEUV und daher auf den Erlass von Vorlagebeschlüssen nicht anzuwenden?

Der EuGH hat die Vorlagefragen wie aus dem Leitsatz ersichtlich beantwortet.

Aus den Gründen: *Zu den Anträgen auf Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens*

[39] Im Anschluss an die Verlesung der Schlussanträge des Generalanwalts haben die deutsche Regierung und die *Mercedes-Benz Group AG* mit Schriftsätzen, die am 11.07. beziehungsweise am 14.07.2022 bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen sind, nach Art. 83 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs die Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens beantragt.

[40] Zur Stützung ihres Antrags macht die *Mercedes-Benz Group AG* im Wesentlichen geltend, dass der Generalanwalt in Nummer 49 seiner Schlussanträge zu Unrecht die Auffassung vertreten habe, dass der Besitz eines Fahrzeugs, das durch Schadstoffemissionen, die die festgelegten Grenzwerte überschritten, die Umweltschutzvorschriften der Union nicht einhalte, zu einem immateriellen Schaden dieses Käufers führe. Das Vorliegen eines etwaigen immateriellen Schadens sei vom vorlegenden Gericht nicht aufgeworfen und zwischen den Parteien nicht erörtert worden.

[41] In ihrem Antrag trägt die deutsche Regierung im Wesentlichen vor, dass zum einen die Schlussanträge des Generalanwalts auf neuen Gesichtspunkten beruhten, die zwischen den Parteien noch nicht erörtert worden seien, da sie sich auf Anhang IX der Rahmenrichtlinie und dessen Abschnitt 0 bezögen. Zum anderen bezweifelt die deutsche Regierung die Gültigkeit dieses Abschnitts 0.

[42] Des Weiteren sei sie mit den Schlussanträgen des Generalanwalts insofern nicht einverstanden, als sie die Beziehungen zwischen der Rahmenrichtlinie und der Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.05.1999 zu bestimmten Aspekten des Verbrauchsgüterkaufs und der Garantien für Verbrauchsgüter (ABl. 1999 L 171, 12) verkennten. Zum einen sei es mit der allgemeinen Systematik dieser letztgenannten Richtlinie unvereinbar, dem Verbraucher bereits bei einfacher Fahrlässigkeit einen Schadensersatzanspruch zuzuerkennen. Zum anderen könne in der Übereinstimmungsbescheinigung im Sinne der Rahmenrichtlinie keine Garantie des Herstellers gesehen werden.

[43] Hierzu ist festzustellen, dass die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union und die Verfahrensordnung keine Möglichkeit für die in Art. 23 der Satzung bezeichneten Beteiligten vorsehen, eine Stellungnahme zu den Schlussanträgen des Generalanwalts einzureichen (EuGH, Urt. v. 16.11.2021 – C-748/19 bis C-754/19, EU:C:2021:931 Rn. 30 m. w. Nachw. – Prokuratura Rejonowa w Mi?sku Mazowieckim u. a.).

[44] Im Übrigen stellt der Generalanwalt nach Art. 252 II AEUV öffentlich in völliger Unparteilichkeit und Unabhängigkeit begründete Schlussanträge zu den Rechtssachen, in denen nach der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union seine Mitwirkung erforderlich ist. Der Gerichtshof ist weder an diese Schlussanträge noch an deren Begründung gebunden. Dass ein Beteiligter nicht mit den Schlussanträgen des Generalanwalts einverstanden ist, kann folglich unabhängig von den darin untersuchten Fragen für sich genommen kein Grund sein, der die Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens rechtfertigt (EuGH, Urt. v. 16.11.2021 – C-748/19 bis C-754/19, EU:C:2021:931 Rn. 31 m. w. Nachw. – Prokuratura Rejonowa w Mi?sku Mazowieckim u. a.).

[45] Zwar kann der Gerichtshof gemäß Art. 83 seiner Verfahrensordnung jederzeit nach Anhörung des Generalanwalts die Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens beschließen, insbesondere dann, wenn er sich für unzureichend unterrichtet hält, wenn eine Partei nach Abschluss des mündlichen Verfahrens eine neue Tatsache unterbreitet hat, die von entscheidender Bedeutung für die Entscheidung des Gerichtshofs ist, oder wenn ein zwischen den Beteiligten nicht erörtertes Vorbringen entscheidungserheblich ist.

[46] Im vorliegenden Fall verfügt der Gerichtshof jedoch über alle Informationen, die für seine Entscheidung erforderlich sind, und es ist kein Vorbringen entscheidungserheblich, das nicht zwischen den Beteiligten erörtert worden wäre. Die in Randnummer 39 des vorliegenden Urteils genannten Anträge auf Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens enthalten auch keine neue Tatsache, die von entscheidender Bedeutung für die Entscheidung wäre, die der Gerichtshof in der vorliegenden Rechtssache zu treffen hat.

[47] Der Gerichtshof gelangt deshalb nach Anhörung des Generalanwalts zu der Auffassung, dass kein Grund besteht, die Wiedereröffnung des Verfahrens zu beschließen.

Zu den Vorlagefragen

Zulässigkeit

[48] Mit seiner siebten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 267 II AEUV dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung entgegensteht, nach der ein Einzelrichter unter anderem wegen der grundsätzlichen Bedeutung einer Rechtssache, mit der er befasst ist, verpflichtet ist, diese Sache einer aus drei Richtern bestehenden Zivilkammer vorzulegen und davon abzusehen, im Rahmen dieser Sache selbst dem Gerichtshof ein Vorabentscheidungsersuchen vorzulegen.

[49] Die *Mercedes Benz Group AG* macht geltend, die siebte Frage sei unzulässig, da der Gerichtshof im Rahmen eines nach Art. 267 AEUV eingereichten Vorabentscheidungsersuchens nicht dazu befugt sei, über die Vereinbarkeit von nationalem Recht mit Unionsrecht zu entscheiden.

[50] Die deutsche Regierung hält eine Antwort des Gerichtshofs auf diese Frage für die Entscheidung des vorlegenden Gerichts über den Ausgangsrechtsstreit für nicht erforderlich.

[51] Nach Ansicht der Kommission ist die Frage, ob das nationale Recht einem Einzelrichter erlaubt, dem Gerichtshof eine Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen, für die Entscheidung dieses Rechtsstreits, der das Bestehen eines Schadensersatzanspruchs betreffe, der vom Käufer eines Fahrzeugs gegen einen Fahrzeughersteller geltend gemacht werde, da das Fahrzeug eine nach Art. 5 II der Verordnung Nr. 715/2007 unzulässige Abschalteinrichtung enthalte, irrelevant. Außerdem sei diese Frage hypothetisch, da aus dem Vorlagebeschluss hervorgehe, dass der Ausgangsrechtsstreit zum Zeitpunkt der Vorlage an den Gerichtshof nicht mit einem Rechtsmittel angefochten worden sei.

[52] Nach ständiger Rechtsprechung ist es im Rahmen der durch Art. 267 AEUV geschaffenen Zusammenarbeit zwischen dem Gerichtshof und den nationalen Gerichten allein Sache des nationalen Gerichts, das mit dem Rechtsstreit befasst ist und in dessen Verantwortungsbereich die zu erlassende Entscheidung fällt, anhand der Besonderheiten der Rechtssache sowohl die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung für den Erlass seines Urteils als auch die Erheblichkeit der dem Gerichtshof vorzulegenden Fragen zu beurteilen. Daher ist der Gerichtshof grundsätzlich gehalten, über ihm vorgelegte Fragen zu befinden, wenn diese die Auslegung des Unionsrechts betreffen (EuGH, Urt. v. 15.07.2021 – C-709/20, EU:C:2021:602 Rn. 54 m. w. Nachw. – The Department for Communities in Northern Ireland).

[53] Infolgedessen spricht eine Vermutung für die Entscheidungserheblichkeit der Fragen zum Unionsrecht. Der Gerichtshof kann die Beantwortung einer Vorlagefrage eines nationalen Gerichts nur ablehnen, wenn die erbetene Auslegung des Unionsrechts offensichtlich in keinem Zusammenhang mit den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, wenn das Problem hypothetischer Natur ist oder wenn der Gerichtshof nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (EuGH, Urt. v. 24.11.2020 – C-510/19, EU:C:2020:953 Rn. 26 m. w. Nachw. – Openbaar Ministerie [Urkundenfälschung]).

[54] Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die siebte Frage die Auslegung von Art. 267 II AEUV betrifft und dass das vorlegende Gericht nicht erläutert hat, aus welchen Gründen die Auslegung dieser Bestimmung für die Entscheidung des Rechtsstreits, mit dem es befasst ist, erforderlich ist. Es hat nämlich lediglich erklärt, dass die Zuständigkeit des Einzelrichters zur Vorlage des vorliegenden Vorabentscheidungsersuchens angezweifelt werden könnte. Es erläutert jedoch nicht, welche Auswirkung der etwaige Verfahrensfehler, der sich daraus ergebe, dass ein Einzelrichter dem Gerichtshof eine Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt habe, ohne den Ausgangsrechtsstreit einem aus mehreren Richtern bestehenden Spruchkörper vorzulegen, auf den Vorlagebeschluss oder gegebenenfalls auf die das Verfahren beendende Entscheidung haben könnte. Insbesondere geht aus dem Vorlagebeschluss nicht hervor, dass dieser in diesem Verfahrensstadium Gegenstand eines Rechtsmittels gewesen wäre, in dessen Rahmen geltend gemacht wurde, dass er mit einem solchen Fehler behaftet ist.

[55] Daher ist die siebte Frage für unzulässig zu erklären.

Begründetheit

Vorbemerkungen

[56] Als Erstes ist darauf hinzuweisen, dass eine „Abschalteinrichtung“ in Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 definiert wird 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“.

[57] Im vorliegenden Fall geht aus dem Vorlagebeschluss hervor, dass mit der ... genannten Software ein Thermofenster eingerichtet wurde, mittels dessen die Abgasrückführung nur dann voll wirksam ist, wenn die Außentemperatur nicht unter eine bestimmte Schwelle absinkt. Hierzu führt das vorlegende Gericht aus, dass die Abgasrückführrate und damit die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems bereits ab einer Außentemperatur von über 0 °C verringert werde, das heißt einer Temperatur, die zu den Bedingungen zähle, die i. S. von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten seien.

[58] In Bezug auf ein Thermofenster, das mit dem im Ausgangsverfahren in Rede stehenden vergleichbar war, hat der Gerichtshof entschieden, dass Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit deren Art. 5 I dahin auszulegen ist, dass eine Einrichtung, die die Einhaltung der in dieser Verordnung vorgesehenen Emissionsgrenzwerte nur gewährleistet, wenn die Außentemperatur zwischen 15 °C und 33 °C liegt und der Fahrbetrieb unterhalb von 1.000 Höhenmetern erfolgt, eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne dieses Art. 3 Nr. 10 darstellt (vgl. in diesem Sinne EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-128/20, EU:C:2022:570 Rn. 47 – GSMB Invest).

[59] In diesem Zusammenhang weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens streitig sei, unterhalb welcher konkreten Außentemperatur eine Verringerung der Abgasrückführung erfolge und in welchem Umfang. Allerdings ist im Rahmen des Verfahrens nach Art. 267 AEUV, das auf einer klaren Aufgabentrennung zwischen den nationalen Gerichten und dem Gerichtshof beruht, allein das nationale Gericht für die Feststellung und Beurteilung des Sachverhalts des Ausgangsrechtsstreits sowie die Auslegung und Anwendung des nationalen Rechts zuständig (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-128/20, EU:C:2022:570 Rn. 29 m. w. Nachw. – GSMB Invest). Es ist daher Sache des vorlegenden Gerichts, gegebenenfalls zu entscheiden, ob in Anbetracht der Klarstellungen in der in Randnummer 58 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung die ... genannte Software eine „Abschalteinrichtung“ i. S. von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 darstellt.

[60] Als Zweites ist nach Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig. Allerdings gibt es von diesem Verbot drei Ausnahmen, unter anderem diejenige in Art. 5 II lit. a, die nach Ansicht des vorlegenden Gerichts als einzige in Betracht kommt. Sie betrifft den Fall, dass „die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten“.

[61] Da er eine Ausnahme vom Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen enthält, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist Art. 5 II lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eng auszulegen (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-128/20, EU:C:2022:570 Rn. 50 – GSMB Invest).

[62] Schon dem Wortlaut dieser Bestimmung ist zu entnehmen, dass eine Abschalteinrichtung, um unter die in dieser Bestimmung enthaltene Ausnahme zu fallen, nicht nur notwendig sein muss, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen, sondern auch, um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Angesichts der Verwendung der Konjunktion „und“ in dieser Bestimmung ist diese nämlich dahin auszulegen, dass die darin vorgesehenen Voraussetzungen kumulativ sind (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-128/20, EU:C:2022:570 Rn. 61 – GSMB Invest).

[63] Das in Art. 5 II lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehene Verbot würde ausgehöhlt und jeder praktischen Wirksamkeit beraubt, wenn es zulässig wäre, dass die Hersteller Fahrzeuge allein deshalb mit solchen Abschalteinrichtungen ausstatten, um den Motor vor Verschmutzung und Verschleiß zu schützen (vgl. in diesem Sinne EuGH, Urt. v. 17.12.2020 – C-693/18, EU:C:2020:1040 Rn. 113 – CL-CV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren]).

[64] Daher kann eine Software wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende, wenn sie als Abschalteinrichtung einzustufen ist, nur dann ausnahmsweise zulässig sein, wenn nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, und diese Risiken derart schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen (vgl. in diesem Sinne EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-128/20, EU:C:2022:570 Rn. 62 – GSMB Invest).

[65] Außerdem hat der Gerichtshof in Bezug auf ein Thermofenster, das mit dem im Ausgangsverfahren in Rede stehenden vergleichbar ist, entschieden, dass es zwar zutrifft, dass Art. 5 II lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 formell keine weiteren Voraussetzungen für die Anwendung der in dieser Bestimmung vorgesehenen Ausnahme vorschreibt. Doch würde eine Abschalteinrichtung, 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 wäre, offensichtlich dem mit dieser Verordnung verfolgten Ziel, von dem diese Bestimmung nur unter ganz besonderen Umständen eine Abweichung zulässt, zuwiderlaufen und zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung des Grundsatzes der Begrenzung der NO_x-Emissionen von Fahrzeugen führen (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-128/20, EU:C:2022:570 Rn. 63 – GSMB Invest).

[66] Der Gerichtshof ist daher zu dem Ergebnis gelangt, dass eine solche Abschalteinrichtung nicht im Sinne dieser Bestimmung notwendig ist. Ließe man zu, dass eine solche Abschalteinrichtung unter die in Art. 5 II lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehene Ausnahme fallen könnte, würde dies nämlich dazu führen, dass diese Ausnahme während des überwiegenden Teils eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen anwendbar wäre, sodass der in Art. 5 I-I 1 dieser Verordnung aufgestellte Grundsatz des Verbots solcher Abschalteinrichtungen in der Praxis weniger häufig zur Anwendung kommen könnte als diese Ausnahme (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-128/20, EU:C:2022:570 Rn. 64 f. – GSMB Invest).

[67] Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, die Tatsachenfeststellungen zu treffen, die für die Anwendung der in den Rn. 60 bis 66 des vorliegenden Urteils genannten Voraussetzungen erforderlich sind.

Zur ersten und zur zweiten Frage

[68] Mit seinen ersten beiden Fragen, die zusammen zu beantworten sind, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 18 I, 26 I und 46 der Rahmenrichtlinie i. V. mit Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dahin auszulegen sind, dass sie neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet ist.

[69] Dem Vorabentscheidungsersuchen ist zu entnehmen, dass diese Fragen vor dem Hintergrund gestellt werden, dass nach Auffassung des vorlegenden Gerichts die Geltendmachung des in § 823 II BGB vorgesehenen Schadensersatzanspruchs durch den individuellen Käufer eines nicht unionsrechtskonformen Kraftfahrzeugs einen Verstoß gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz voraussetzt.

[70] In Bezug auf Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist darauf hinzuweisen, dass das mit dieser Verordnung verfolgte Ziel, wie sich aus ihren Erwägungsgründen 1 und 6 ergibt, darin besteht, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte insbesondere die Stickstoffoxid(NO_x)-Emissionen bei Dieselkraftfahrzeugen zu mindern (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-128/20, EU:C:2022:570 Rn. 43 m. w. Nachw. – GSMB Invest). Das in Art. 5 II 1 dieser Verordnung aufgestellte Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, zielt gerade darauf ab, die Emissionen von Schadstoffen zu begrenzen und auf diese Weise zu dem mit dieser Verordnung verfolgten Ziel des Umweltschutzes beizutragen (vgl. in diesem Sinne EuGH, Urt. v. 08.11.2022 – C-873/19, EU:C:2022:857 Rn. 57 – Deutsche Umwelthilfe [Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen]).

[71] Es ist daher davon auszugehen, dass diese Bestimmung ebenso wie die Verordnung, zu der sie gehört, ein allgemeines Ziel verfolgt, das darin besteht, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen.

[72] Wie der Generalanwalt in Nummer. 40 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, trägt die in Art. 4 III der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehene Pflicht der Hersteller, dem Fahrzeugkäufer beim Kauf ein Schriftstück mit Angaben über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch auszuhändigen, zur Verfolgung dieses Ziels bei. Wie dem 17. Erwägungsgrund dieser Verordnung entnommen werden kann, zielt diese Pflicht nämlich darauf ab, dass die Verbraucher und Anwender zu dem Zeitpunkt, zu dem sie ihre Kaufentscheidung treffen, objektive und genaue Informationen zur mehr oder weniger starken Umweltbelastung der Fahrzeuge erhalten.

[73] Für die Beantwortung der ersten beiden Fragen ist allerdings die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in den Kontext zu setzen, in den sie sich einfügt. Art. 5 dieser Verordnung ist nicht nur im Hinblick auf die verschiedenen Bestimmungen dieser Verordnung zu prüfen, sondern auch im Hinblick auf den Regelungsrahmen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen innerhalb der Union, in den sich die Verordnung einfügt (vgl. in diesem Sinne EuGH, Urt. v. 17.12.2020 – C-693/18, EU:C:2020:1040 Rn. 75 – CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren]).

[74] Art. 3 Nr. 5 der Rahmenrichtlinie definierte die „EG-Typgenehmigung“ eines Fahrzeugs wie des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden als „Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser [Rahmenrichtlinie] und der in Anhang IV oder XI [der Rahmenrichtlinie] aufgeführten Rechtsakte entspricht“. Dieser Anhang IV („Für die EG-Typgenehmigung von Fahrzeugen anzuwendende Vorschriften“) verwies in seinem Teil I („Aufstellung der Rechtsakte für die EG-Typgenehmigung von in unbegrenzter Serie hergestellten Fahrzeugen“) für „Emissionen leichter Pkw und Nutzfahrzeuge (Euro 5 und 6)/Zugang zu Informationen“ auf die Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

[75] Nach Art. 4 III Unterabsatz 1 der Rahmenrichtlinie gestatteten die Mitgliedstaaten die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen nur, wenn diese den Anforderungen dieser Richtlinie entsprachen.

[76] Gemäß Art. 4 I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 schließlich weist der Hersteller nach, dass alle von ihm verkauften, zugelassenen oder in der Union in Betrieb genommenen Neufahrzeuge über eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen verfügen.

[77] Aus den in den Randnummern 74 bis 76 des vorliegenden Urteils genannten Bestimmungen ergibt sich zum einen, dass die Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Rahmenrichtlinie fallen, einer Typgenehmigung bedürfen, und zum anderen, dass diese Typgenehmigung nur erteilt werden kann, wenn der fragliche Fahrzeugtyp den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, insbesondere denen über Emissionen, zu denen Art. 5 dieser Verordnung gehört, entspricht (EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-145/20, EU:C:2022:572 Rn. 52 – Porsche Inter Auto und Volkswagen).

[78] Abgesehen von diesen Anforderungen an die EG-Typgenehmigung, die an die Hersteller gestellt werden, sind diese auch verpflichtet, dem individuellen Käufer eines Fahrzeugs eine Übereinstimmungsbescheinigung auszuhändigen. Art. 18 I der Rahmenrichtlinie bestimmte nämlich, dass der Hersteller 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 beilegt.

[79] Nach Art. 26 I der Rahmenrichtlinie war diese Bescheinigung für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs zwingend vorgeschrieben. Diese Pflicht erklärt sich durch den Umstand, dass diese Bescheinigung gemäß der Definition, die dafür in Art. 3 Nr. 36 dieser Richtlinie gegeben wurde, das „vom Hersteller ausgestellte Dokument [ist], mit dem bescheinigt wird, dass ein Fahrzeug aus der Baureihe eines nach dieser [Rahmenrichtlinie] genehmigten Typs zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entspricht“.

[80] Des Weiteren sollen die in Art. 46 der Rahmenrichtlinie vorgesehenen Sanktionen neben dem mit diesem Artikel verfolgten Ziel der Schaffung und des Funktionierens eines Binnenmarkts mit fairem Wettbewerb zwischen den Herstellern auch gewährleisten, dass der Käufer eines Fahrzeugs im Besitz einer Übereinstimmungsbescheinigung ist, die es ihm erlaubt, das Fahrzeug gemäß Anhang IX dieser Richtlinie in jedem Mitgliedstaat zuzulassen, ohne zusätzliche technische Unterlagen vorlegen zu müssen (EuGH, Urt. v. 04.10.2018 – C-668/16, EU:C:2018:802 Rn. 87 – Kommission/Deutschland).

[81] Wenn ein individueller Käufer ein Fahrzeug erwirbt, das zur Serie eines genehmigten Fahrzeugtyps gehört und somit mit einer Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist, kann er somit vernünftigerweise erwarten, dass die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und insbesondere deren Art. 5 bei diesem Fahrzeug eingehalten werden (vgl. in diesem Sinne EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-145/20, EU:C:2022:572 Rn. 54 – Porsche Inter Auto und Volkswagen).

[82] Infolgedessen ergibt sich aus den in den Randnummern 78 bis 80 des vorliegenden Urteils genannten Bestimmungen der Rahmenrichtlinie, dass diese eine unmittelbare Verbindung zwischen dem Automobilhersteller und dem individuellen Käufer eines Kraftfahrzeugs herstellt, mit der diesem gewährleistet werden soll, dass das Fahrzeug mit den maßgeblichen Rechtsvorschriften der Union übereinstimmt. Da der Hersteller eines Fahrzeugs bei der Aushändigung der Übereinstimmungsbescheinigung an den individuellen Käufer des Fahrzeugs für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme dieses Fahrzeugs die sich aus Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergebenden Anforderungen beachten muss, ermöglicht diese Bescheinigung insbesondere, den Käufer davor zu schützen, dass der Hersteller seine Pflicht, im Einklang mit dieser Bestimmung stehende Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, nicht einhält.

[83] Es ist indes nicht ausgeschlossen, dass ein Fahrzeugtyp, der über eine EG-Typgenehmigung verfügt, mit der dieses Fahrzeug auf der Straße verwendet werden kann, ursprünglich von der Typgenehmigungsbehörde genehmigt worden sein kann, ohne dass ihr das Vorhandensein der … genannten Software offenbart wurde. Die Rahmenrichtlinie spricht den Fall an, dass die Unzulässigkeit eines Bauteils eines Fahrzeugs, zum Beispiel im Hinblick auf die Anforderungen von Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, erst nach dieser Genehmigung entdeckt wird. So sieht Art. 8 VI der Rahmenrichtlinie vor, dass diese Behörde die Typgenehmigung eines Fahrzeugs entziehen kann. Außerdem ergibt sich aus Art. 13 I 1 und 3 der Rahmenrichtlinie, dass ein Mitgliedstaat, der die EG-Typgenehmigung erteilt hat, dann, wenn ihn der Hersteller über eine Änderung der Angaben in den Beschreibungsunterlagen unterrichtet, im Benehmen mit dem Hersteller entscheiden kann, dass eine neue EG-Typgenehmigung zu erteilen ist, sofern dies erforderlich ist (vgl. in diesem Sinne EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-145/20, EU:C:2022:572 Rn. 56 – Porsche Inter Auto und Volkswagen). Ferner sah Art. 30 I der Rahmenrichtlinie vor, dass ein Mitgliedstaat, der eine EG-Typgenehmigung erteilt hat, wenn er eine fehlende Übereinstimmung mit dem Fahrzeugtyp, für den er die Genehmigung erteilt hat, feststellt, die notwendigen Maßnahmen, einschließlich erforderlichenfalls eines Entzugs der Typgenehmigung, ergreift, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge mit dem jeweils genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden.

[84] Infolgedessen kann die nach Erteilung der EG-Typgenehmigung für dieses Fahrzeug entdeckte Unzulässigkeit einer Abschalteinrichtung, mit der ein Kraftfahrzeug ausgerüstet ist, die Gültigkeit dieser Genehmigung und daran anschließend die der Übereinstimmungsbescheinigung, mit der bescheinigt werden soll, dass dieses Fahrzeug, das zur Baureihe des genehmigten Typs gehört, zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entsprach, infrage stellen. In Anbetracht der in Art. 26 I der Rahmenrichtlinie genannten Regel kann diese Unzulässigkeit somit unter anderem eine Unsicherheit hinsichtlich der Möglichkeit hervorrufen, das Fahrzeug anzumelden, zu verkaufen oder in Betrieb zu nehmen, und letztlich beim Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüsteten Fahrzeugs zu einem Schaden führen.

[85] Nach alledem ist auf die ersten beiden Fragen zu antworten, dass Art. 18 I, 26 I und 46 der Rahmenrichtlinie i. V. mit Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dahin auszulegen sind, dass sie neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II dieser Verordnung ausgestattet ist.

Zur dritten und zur vierten Frage

[86] In Anbetracht der Antwort auf die ersten beiden Fragen sind die dritte und die vierte Frage nicht zu beantworten.

Zur fünften und zur sechsten Frage

[87] Mit seiner fünften und seiner sechsten Frage, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob das Unionsrecht dahin auszulegen ist, dass es im Rahmen des Ersatzes des Schadens, der einem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgerüsteten Fahrzeugs entstanden ist, dem entgegensteht, dass der Nutzungsvorteil für die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs auf die Rückzahlung des Kaufpreises dieses Fahrzeugs angerechnet wird, und, sollte dies nicht der Fall sein, dass sich dieser Nutzungsvorteil am vollen Kaufpreis dieses Fahrzeugs bemisst.

[88] Hierzu ist festzustellen, dass, wie aus der Antwort auf die ersten beiden Fragen hervorgeht, Art. 18 I, 26 I und 46 der Rahmenrichtlinie i. V. mit Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II dieser Verordnung ausgestattet ist.

[89] Somit geht aus diesen Bestimmungen hervor, dass ein individueller Käufer eines Kraftfahrzeugs gegen den Hersteller dieses Fahrzeugs einen Anspruch darauf hat, dass dieses Fahrzeug nicht mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II dieser Verordnung ausgestattet ist.

[90] Des Weiteren ist es, wie bereits im Wesentlichen in Randnummer 80 des vorliegenden Urteils festgestellt worden ist, nach Art. 46 der Rahmenrichtlinie Sache der Mitgliedstaaten, die Sanktionen festzulegen, die im Fall der Nichtbeachtung der Richtlinienbestimmungen anwendbar sind. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Darüber hinaus legen die Mitgliedstaaten gemäß Art. 13 I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

[91] Unter diesen Umständen ist festzustellen, dass sich aus Art. 18 I, 26 I und 46 der Rahmenrichtlinie i. V. mit Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergibt, dass die Mitgliedstaaten vorsehen müssen, dass der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II dieser Verordnung ausgestatteten Fahrzeugs einen Anspruch auf Schadensersatz durch den Hersteller dieses Fahrzeugs hat, wenn dem Käufer durch diese Abschalteinrichtung ein Schaden entstanden ist.

[92] In Ermangelung unionsrechtlicher Vorschriften über die Modalitäten für die Erlangung eines solchen Ersatzes durch die betreffenden Käufer wegen des Erwerbs eines solchen Fahrzeugs ist es Sache jedes einzelnen Mitgliedstaats, diese Modalitäten festzulegen.

[93] Allerdings stünden nationale Rechtsvorschriften, die es dem Käufer eines Kraftfahrzeugs praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch den Verstoß des Herstellers dieses Fahrzeugs gegen das in Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 enthaltene Verbot entstanden ist, nicht mit dem Grundsatz der Effektivität in Einklang.

[94] Unter diesem Vorbehalt ist darauf hinzuweisen, dass die nationalen Gerichte befugt sind, dafür Sorge zu tragen, dass der Schutz der unionsrechtlich gewährleisteten Rechte nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung der Anspruchsberechtigten führt (EuGH, Urt. v. 25.03.2021 – C-501/18, EU:C:2021:249 Rn. 125 – Balgarska Narodna Banka).

[95] Im vorliegenden Fall wird das vorlegende Gericht zu prüfen haben, ob die Anrechnung des Nutzungsvorteils für die tatsächliche Nutzung des in Rede stehenden Fahrzeugs dem betreffenden Käufer eine angemessene Entschädigung gewährleistet, soweit festgestellt wird, dass diesem im Zusammenhang mit dem Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in dieses Fahrzeug ein Schaden entstanden ist.

[96] Dementsprechend ist auf die fünfte und die sechste Frage zu antworten, dass das Unionsrecht dahin auszulegen ist, dass es in Ermangelung einschlägiger unionsrechtlicher Vorschriften Sache des Rechts des betreffenden Mitgliedstaats ist, die Vorschriften über den Ersatz des Schadens festzulegen, der dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. von Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgestatteten Fahrzeugs tatsächlich entstanden ist, vorausgesetzt, dass dieser Ersatz in einem angemessenen Verhältnis zum entstandenen Schaden steht.

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.