

# Anonymisierte Fassung

C-134/20 – 1

---

-1146079-

**Rechtssache C-134/20**  
**Vorabentscheidungsersuchen**

**Eingangsdatum:**

11. März 2020

**Vorlegendes Gericht:**

Landesgericht Eisenstadt (Österreich)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

29. Januar 2020

**Kläger:**

JR

**Beklagte:**

Volkswagen AG

---

[OMISSIS]

**REPUBLIK ÖSTERREICH**

LANDESGERICHT EISENSTADT

[OMISSIS]

**BESCHLUSS**

**RECHTSSACHE:**

**Klagende Partei**

[OMISSIS]

JR

[OMISSIS] Wien

DE

**Beklagte Partei**

[OMISSIS] Wolfsburg

**Wegen:**

EUR 22.238,64 [OMISSIS]

1. Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

- a) *Ist Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emission von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge dahingehend auszulegen, dass eine Ausrüstung eines Fahrzeuges im Sinne des Art. 1 Abs. 1 der VO Nr. 715/2007 unzulässig ist, wonach das Abgasrückführventil, sohin ein Bauteil, welches das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflusst, so konstruiert ist, dass die Abgasrückführrate, sohin der Anteil an Abgas, welches rückgeführt wird, so geregelt wird, dass es nur zwischen 15 und 33 Grad Celsius und nur unter 1.000 Höhenmeter einen schadstoffarmen Modus gewährleistet und außerhalb dieses Temperaturfensters im Verlauf von 10 Grad Celsius und oberhalb von 1.000 [Or. 2] Höhenmeter im Verlauf von 250 Höhenmetern linear auf 0 verringert wird, es sohin zu einer Erhöhung der NOx-Emissionen über die Grenzwerte der VO 715/2007 kommt?*
- b) *Spielt es für die Beurteilung der Frage a) eine Rolle, ob die in Frage a) genannte Ausrüstung des Fahrzeuges notwendig ist, um den Motor vor Beschädigungen zu schützen?*
- c) *Spielt es für die Beurteilung der Frage b) weiters eine Rolle, ob der Teil des Motors welcher vor Beschädigung zu schützen ist, das Abgasrückführventil ist?*
- d) *Spielt es für die Beurteilung der Frage a) eine Rolle, ob die in Frage a) genannte Ausrüstung des Fahrzeuges bereits bei Herstellung des Fahrzeuges verbaut wurde, oder ob die in Frage a) geschilderte Regelung des Abgasrückführventils als Nachbesserung iSd Art. 3 Abs. 2 der RL 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 zu bestimmten Aspekten des Verbrauchsgüterkaufes und der Garantien für Verbrauchsgüter in das Fahrzeug eingebracht werden soll?*

2. Das Verfahren wird bis zum Einlangen der Vorabentscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union [OMISSIS] ausgesetzt.

## **BEGRÜNDUNG:**

### **I. Sachverhalt**

Im Jahr 2013 erwarb der **Kläger** ein Fahrzeug des Modells VW Touran Comfortline BMT TDI (infolge „Klagsfahrzeug“) zu einem Kaufpreis von EUR 27.600,-. Im Klagsfahrzeug [OMISSIS] ist ein 1,6l Dieselmotor vom Typ EA189 mit einer Leistung von 77 kW verbaut.

**Die Beklagte** ist die Muttergesellschaft des VW-Konzerns, sie hat ihren Unternehmenssitz in Deutschland und ist seit Herbst 2015 Gegenstand der öffentlichen Diskussion zum Thema „Abgasskandal bei Dieselfahrzeugen“.

Konkret weist das Klagsfahrzeug, [OMISSIS] nachstehende (relevante) Daten auf:  
**[Or. 3]**

Marke:	Volkswagen VW
[OMISSIS]	[OMISSIS]
Antrieb:	Dieselmotor
[OMISSIS]	[OMISSIS]
Abgasnorm:	EURO 5
Abgasverhalten nach:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[OMISSIS]	[OMISSIS]
Kraftstoffverbrauch gesamt:	4,5 l/100 km (CO <sub>2</sub> 119 g/km)

Das Klagsfahrzeug ist mit einer innermotorischen bzw. internen emissionsmindernden Einrichtung ausgestattet, nämlich dem Abgasrückführventil (infolge „**AGR-Ventil**“). Das Klagsfahrzeug verfügt über eine Abgasnachbehandlung mittels Partikelfilter, jedoch keine betreffend NOx [OMISSIS] Das AGR-Ventil leitet (stark vereinfacht) Abgase vom Auslass des Motors in den Ansaugtrakt des Motors zurück, um dort einen Teil der Frischluft zu ersetzen. Dadurch wird bei der Verbrennung die Spitztemperatur reduziert und der Brennverlauf verlangsamt sich, was eine Reduktion der NOx-Emissionen zur Folge hat. Die NOx-Emission wird auch über Einspritzzeitpunkt und Einspritzdauer sowie die Bauweise des Motors beeinflusst. Denkt man sich das AGR-Ventil jedoch weg bzw. legt man es still, kann vom Klagsfahrzeug der NOx-Grenzwert der VO 715/2007 nicht eingehalten werden. Das AGR-Ventil ist Teil des Motors.

Der Hersteller des Klagsfahrzeuges hat das Klagsfahrzeug sowie sämtliche andere Fahrzeuge dieser Baureihe mit dem Motor EA189 so ausgerüstet, dass die Software einen **Modus 0 (Fahrbetrieb)** und einen **Modus 1 (NEFZ)** vorsieht. [OMISSIS]

Wenn das Klagsfahrzeug in Betrieb genommen wird, befindet sich dieses stets im Modus 1 **[Or. 4]** (NEFZ). Wenn die Software die Prüfsituation, sohin den Betrieb des Klagsfahrzeuges im Rahmen des NEFZ, erkennt, bleibt das Klagsfahrzeug im Modus 1 (NEFZ). Wenn die Software erkennt, dass das Klagsfahrzeug außerhalb der Toleranzen des NEFZ (Abweichungen zum Geschwindigkeitsprofil von +/- 2 km/h bzw. +/- 1 s) bewegt wird, wechselt das Klagsfahrzeug in den Modus 0 (Fahrbetrieb). Dieser Vorgang wird mit den Begriffen „**Umschaltlogik**“, „Sprungfunktion“ oder auch „Manipulationssoftware“ beschrieben. Im Modus 0 (Fahrbetrieb) wird die Abgasrückführ-Rate (infolge „**AGR-Rate**“), sohin der Anteil an Abgas, welches rückgeführt wird, verringert, wodurch sich Einspritzzeitpunkt und Einspritzdauer verändern. Das im Modus 0 (Fahrbetrieb) im NEFZ bewegte Klagsfahrzeug hält die Grenzwerte NO<sub>x</sub> der VO 715/2007 nicht ein. Da sich das Klagsfahrzeug im realen Fahrbetrieb nahezu ausschließlich im Modus 0 (Fahrbetrieb) befindet, hält es dort die Grenzwerte NO<sub>x</sub> ebenso nicht ein.

Die Umschaltlogik wurde allgemein bekannt durch ein Schreiben der United States Environmental Protection Agency („**EPA**“) vom 18. September 2015, in welchem die Umschaltlogik bei für den US-amerikanischen Markt produzierten Fahrzeugen der Herstellerin beschrieben und als Gesetzesverstoß erkannt wurde. Es kann nicht festgestellt werden, ob und wenn und in welcher Weise sich die Motoren und die Motorsteuerungssoftware des Klagsfahrzeuges vom Motorendesign und Steuerungssoftware von Fahrzeugen, die von der Herstellerin für den US-amerikanischen Markt produziert wurden, unterscheiden. [OMISSIS]

Das Klagsfahrzeug ist technisch sicher und fahrbereit und kann sohin (in Bezug auf diese Aspekte) uneingeschränkt im Straßenverkehr verwendet werden.

Dem Kläger war beim Kauf wichtig, ein Dieselfahrzeug mit geringem Verbrauch zu erwerben. [OMISSIS] Hätte der Kläger gewusst, dass das Klagsfahrzeug den gesetzlichen Vorgaben aufgrund der Manipulationssoftware nicht entspricht, hätte er das Klagsfahrzeug nicht gekauft.

[OMISSIS]

Mit Schreiben des Generalimporteurs für VW-Fahrzeuge in Österreich, der **[Or. 5]** Intercar Austria GmbH vom 8.10.2015 wurde der Kläger darüber informiert, dass beim Klagsfahrzeug Nacharbeiten erforderlich sein werden und die Herstellerin die Kosten für alle dafür erforderlichen Reparaturmaßnahmen am Klagsfahrzeug tragen wird. Aus dem Gesamtzusammenhang dieses Schreiben ist abzuleiten, dass die in der Typgenehmigung genannten NO<sub>x</sub>-Werte von den tatsächlichen abweichen. Der Kläger wurde zudem aufgefordert, ein **Update**

einspielen zu lassen, welches die Umschaltlogik entfernt. Das Update wurde von der Beklagten entwickelt und wurde am Klagsfahrzeug installiert.

Zumindest nach dem Update ist das AGR-Ventil, sohin ein Bauteil, welches das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflusst, so konstruiert, dass die AGR-Rate so geregelt wird, dass es nur zwischen 15 und 33 Grad Celsius und nur unter 1.000 Höhenmeter einen schadstoffarmen Modus gewährleistet und außerhalb dieses Temperaturfensters im Verlauf von 10 Grad Celsius und oberhalb von 1.000 Höhenmeter im Verlauf von 250 Höhenmetern linear auf 0 [OMISSIS] verringert wird (dieser Vorgang wird im Folgenden kurz „**Thermofenster**“ bezeichnet. Durch die Verringerung der AGR-Rate auf 0, kommt es zu einer Erhöhung der NOx – Emissionen über die Grenzwerte der VO 715/2007 hinaus. Das Update nimmt weitere Änderungen vor, die – im Vergleich zu vor dem Update – zu einem geänderten Abgasverhalten führen. Mangels Informationen zu diesem Update können diese Änderungen – bis auf die Systematik Thermofenster – nicht festgestellt werden.

Es kann nicht festgestellt werden, dass das Thermofenster notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung zu schützen. Es kann nicht festgestellt werden, dass das Update den Verbrauch, Rußproduktion, Leistung und die Gesamtleistung nachteilig verändert. Es kann nicht festgestellt werden, dass bei Durchführung des Updates, ohne dass das Thermofenster vorgesehen wird, die Vorgaben der VO 715/2007 betreffend Dauerhaltigkeit von emissionsmindernden Einrichtungen gem. Art. 4 Abs. 2 VO 715/2007 nicht eingehalten werden (können). In Österreich hat es die meiste Zeit des Jahres unter 15 Grad Celsius. Es kann nicht festgestellt werden, dass sich nach Durchführung des Updates der Marktwert des Klagsfahrzeuges verringerte.

Das deutsche Kraftfahr-Bundesamt („**KBA**“) [OMISSIS] hat für eine technische Umrüstung – konkret das Update – [OMISSIS] eine Freigabe erteilt und (somit) die Typengenehmigung nicht entzogen, wobei das KBA (in teilweiser rechtlicher Hinsicht) festgestellt hat, dass (i) keine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegt, (ii) die vorhandenen Abschaltvorrichtungen als zulässig eingestuft werden, (iii) die Grenzwerte der Schadstoffemissionen und die anderen Anforderungen eingehalten werden, (iv) die ursprünglich von der Herstellerin angegebenen Kraftstoffverbrauchswerte und Co<sub>2</sub>-Emissionen durch einen technischen Dienst bestätigt [Or. 6] wurden und (v) die bisherige Motorleistung, das maximale Drehmoment und die bisherigen Geräuschemissionen unverändert blieben. Das KBA hat keine Kenntnis von der Software, welche die Herstellerin für das Update verwendet, weil es die Vorlage derselben nicht verlangt hat. Es kann nicht festgestellt werden, welche (weiteren) Informationen das KBA für die Genehmigung des Updates und für das Treffen der obigen Feststellungen zur Verfügung hatte.

## II. Beweiswürdigung und -relevanz:

Inwieweit weitere Beweisaufnahmen notwendig sind, hängt auch von den zu beantwortenden europarechtlichen Rechtsfragen ab. In Bezug auf diese Fragen und deren Relevanz für das innerstaatliche Verfahren ist der Sachverhalt nach Ansicht des Gerichts geklärt.

[OMISSIS] [Nähere Angaben zu erfolgten Beweisaufnahmen]

## III. Unionsrechtliche Grundlagen:

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen (infolge „VO 715/2007“) normiert unter anderem wie folgt:

### Erwägungsgrund 15: [Or 7]

*Die Kommission sollte prüfen, ob der Neue Europäische Fahrzyklus, der den Emissionsmessungen zugrunde liegt, angepasst werden muss. Die Anpassung oder Ersetzung des Prüfzyklus kann erforderlich sein, um Änderungen der Fahrzeugeigenschaften und des Fahrerverhaltens Rechnung zu tragen. Überprüfungen können erforderlich sein, um zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen. Der Einsatz transportabler Emissionsmesseinrichtungen und die Einführung des „not-to-exceed“-Regulierungskonzepts (der Hersteller muss gewährleisten, dass sein Fahrzeug in allen Betriebszuständen die Grenzwerte nicht überschreitet) sollten ebenfalls erwogen werden.*

### Artikel 5:

*(1) Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.*

*(2) Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn:*

*a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;*

*b) die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist;*

*c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind.*

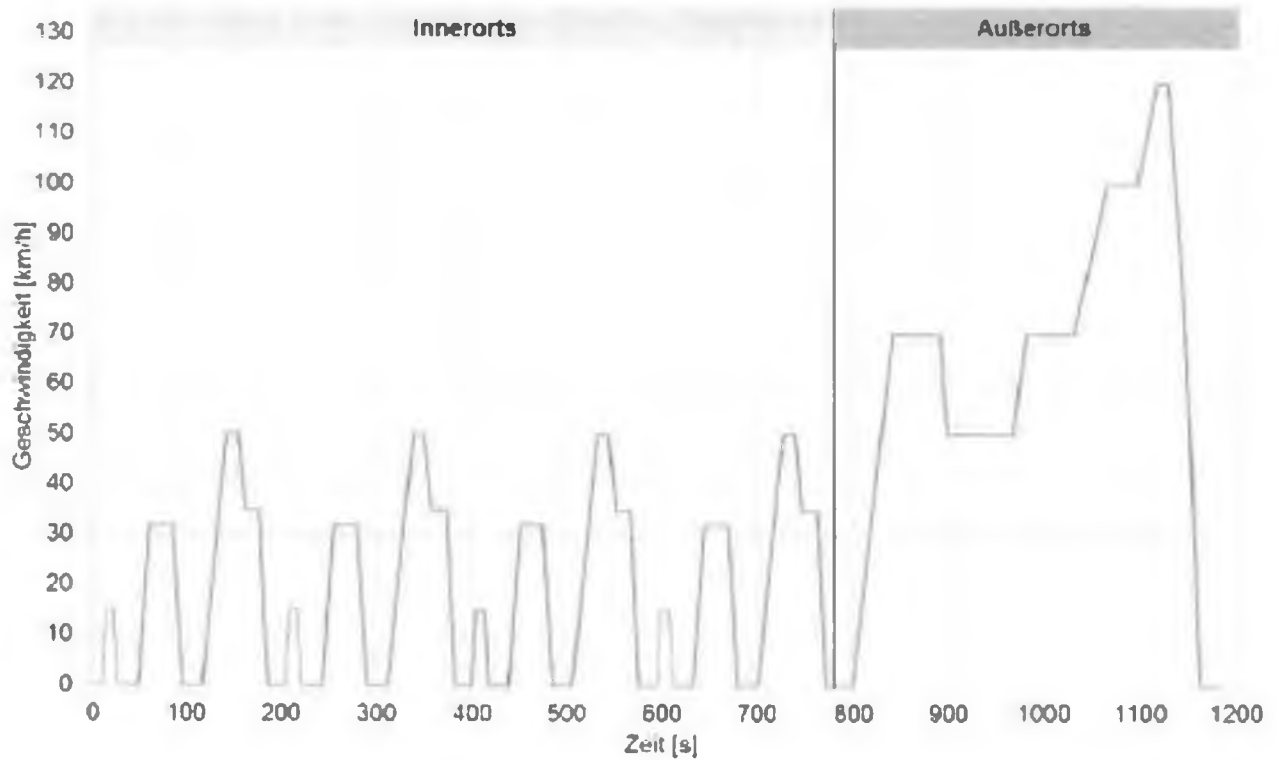
Für das Klagsfahrzeug gelten die Emissionsgrenzwerte des Anhanges 1 Tabelle 1 (Euro 5) der VO 715/2007.

Diese Werte sind für das Klagsfahrzeug im Rahmen des Zulassungsverfahrens im Zuge der sogenannten Typ 1 Prüfung nach Anhang III der Verordnung (EG) 692/2008 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 (infolge „VO 692/2008“) zu ermitteln.

Der Absatz 3.1 des Anhanges III der VO 692/2008 verweist hinsichtlich der technischen Vorschriften auf Anhang 4 der UN/ECE Regelung Nr. 83. Dieser Anhang 4 beschreibt die **[Or. 8]** Durchführung der Prüfung Typ I nach Absatz 5.3.1 der UN/ECE Regelung Nr. 83, wobei die Anlage 1 zu diesem Anhang 4 den Fahrzyklus normiert, der bei dieser Prüfung einzuhalten ist.

Dieser Fahrzyklus wird in diesem Beschluss und gemeinhin als „Neuer europäischer Fahrzyklus“ kurz „NEFZ“ bezeichnet. Die Prüfung des Fahrzeuges nach Absatz 5.3.1 der UN/ECE Regelung Nr. 83 erfolgt auf einem Rollenprüfstand und dauert 19 Minuten und 40 Sekunden (= 1180 Sekunden). Dabei wird der NEFZ durchfahren, der aus einem Teil 1 „Stadtfahrzyklus“ oder „Innerorts“ (Absatz 5.3.1.2.2. der UN/ECE Regelung Nr. 83) und einem Teil 2 außerstädtischen Fahrzyklus oder „Außerorts“ (Absatz 5.3.1.2.3. der UN/ECE Regelung Nr. 83) besteht. Diese beiden Teile des NEFZ lassen sich gemeinsam grafisch wie folgt darstellen:

Neuer europäischer Fahrzyklus (NEFZ)



[OMISSIS]

Die VO 692/2008 normiert in Art. 3 Z 9 wie folgt:

*Die Prüfung Typ 6 zur Messung der Emissionen bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang VIII gilt nicht für Dieselfahrzeuge.*

Bei der Beantragung einer Typgenehmigung belegen die Hersteller der Genehmigungsbehörde jedoch, dass die NO<sub>x</sub>-Nachbehandlungseinrichtung nach einem **[Or. 9]** Kaltstart bei -7°C innerhalb von 400 Sekunden eine für das ordnungsgemäße Arbeiten ausreichend hohe Temperatur erreicht, wie in der Prüfung Typ 6 beschrieben.

Darüber hinaus macht der Hersteller der Genehmigungsbehörde Angaben zur Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems, einschließlich ihres Funktionierens bei niedrigen Temperaturen.

Diese Angaben umfassen auch eine Beschreibung etwaiger Auswirkungen auf die Emissionen.

Die Genehmigungsbehörde erteilt keine Typgenehmigung, wenn die vorgelegten Angaben nicht hinreichend nachweisen, dass die Nachbehandlungseinrichtung tatsächlich innerhalb des genannten Zeitraums eine für das ordnungsgemäße Funktionieren ausreichend hohe Temperatur erreicht.

Auf Verlangen der Kommission legt die Genehmigungsbehörde Angaben zur Leistung der NO<sub>x</sub>-Nachbehandlungseinrichtungen und des Abgasrückführungssystems bei niedrigen Temperaturen vor.



## IV. Innerstaatliche Rechtslage/Präjudizialität:

### 1. Zur Vertragsanfechtung wegen Irrtum:

§ 871 ABGB normiert, dass *„wenn ein Teil über den Inhalt der von ihm abgegebenen oder dem anderen zugegangenen Erklärung in einem Irrtum befangen war, der die Hauptsache oder eine wesentliche Beschaffenheit derselben betrifft, worauf die Absicht vorzüglich gerichtet und erklärt wurde, so entsteht für ihn keine Verbindlichkeit, falls der Irrtum durch den anderen veranlasst war, oder diesem aus den Umständen offenbar auffallen musste oder noch rechtzeitig aufgeklärt wurde“*.

Diese Regelung gibt sohin mehrere Voraussetzungen vor; bei deren Vorliegen und entsprechender Klagsführung hat das Gericht mit rechtsgestaltendem Urteil den Vertrag ex tunc aufzuheben. Zu den für die Vorabentscheidung relevanten Voraussetzungen im Einzelnen:

#### 1.1 Vorliegen eines Irrtums:

Dem Sachverhalt ist zu entnehmen, dass der Kläger davon ausgegangen ist, dass er ein Fahrzeug erwirbt, welches den gesetzlichen (unionsrechtlichen) Vorgaben entspricht. Dem Sachverhalt ist weiters zu entnehmen, dass beim vom Kläger erworbenen Klagsfahrzeug eine Umschaltlogik verbaut wurde. Diese Umschaltlogik widerspricht den Vorgaben der VO 715/2007, insbesondere deren Artikel 5. Dies ergibt sich daraus, dass das AGR-Ventil und **[Or. 10]** das Einspritzsystems jeweils Bauteile sind, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen und so konstruiert wurde, dass ausschließlich bei Durchführung einer Typ 1 Prüfung nach Anhang III der VO 692/2008 den Vorgaben der VO 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Bei Bewegung des Fahrzeuges unter normalen Betriebsbedingungen werden diese Bauteile jeweils so geregelt, dass dies nicht der VO 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen entsprechend ist.

Es liegt auch keine zulässige Abschaltvorrichtung iSd Art. 5 Abs. 2 VO 715/2007 vor, weil – wie die Beklagte selbst wohl richtig argumentiert – es sich um keine solche handelt [OMISSIS]. Die Programmierung ist vielmehr gerade so zu sehen, dass im normalen Fahrbetrieb das Klagsfahrzeug von vornherein nicht den Vorgaben der VO 715/2007 (insb. Art. 5 Abs. 1) entsprechend ausgerüstet ist, sodass eine (ausnahmsweise) Abschaltung von Bauteilen, welche die Emissionen voraussichtlich beeinflussen und sohin ein Abschalten eines diesen Vorgaben entsprechenden Betriebes, gar nicht mehr stattfinden kann. Vielmehr ist das Klagsfahrzeug nur ausnahmsweise in einem Zustand (Modus 1 [NEFZ]), der den Vorgaben entsprechend ist.

Das Klagsfahrzeug entspricht sohin nicht den gesetzlichen (unionsrechtlichen) Vorgaben. Der Kläger war über diesen Umstand in einen Irrtum verfangen, weshalb diese Voraussetzung erfüllt ist.

### 1.2 Beachtlichkeit des Irrtums:

[OMISSIS] Das ABGB räumt, [OMISSIS], nur in verhältnismäßig engen Grenzen die Berufung auf einen Irrtum ein [OMISSIS]. Einen solchen Irrtum, der zur Vertragsaufhebung führt, nennt man gemeinhin „beachtlich“.

[OMISSIS] Im gegenständlichen Fall hat der Kläger bei Vertragsabschluss erwartet, dass das Klagsfahrzeug den gesetzlichen (unionsrechtlichen) Vorgaben entspricht. Wie oben festgehalten wurde, erfüllt das Klagsfahrzeug diese Erwartungen nicht. Konkret ist zu fragen, ob es sich hierbei um eine nach der Natur des Geschäftes stillschweigend bedungene Eigenschaft handelt. [OMISSIS] **[Or. 11]** [OMISSIS] [Prüfung, ob es sich um einen beachtlichen Irrtum handelt]. Der Irrtum [OMISSIS] ist beachtlich.

### 1.3 Wesentlichkeit des Irrtums:

Ein Irrtum ist wesentlich, wenn der Erklärende ohne ihn das Geschäft nicht geschlossen hätte; nur unwesentlich, wenn der Erklärende ohne den Irrtum das Geschäft anders geschlossen hätte [OMISSIS]

Dem Sachverhalt ist zu entnehmen, dass der Kläger, wenn er gewusst hätte, dass das Klagsfahrzeug den gesetzlichen Vorgaben aufgrund der Manipulationssoftware nicht entspricht, das Klagsfahrzeug nicht gekauft hätte.

Unter Zugrundelegung der oben angeführten Rechtslage ist sohin festzuhalten, dass der Irrtum wesentlich im obigen Sinne ist; er war für den Vertragsschluss kausal. Der Vertrag ist sohin bei Vorliegen der weiteren Voraussetzungen aufzuheben.

### 1.4 Anfechtung:

Trotz Vorliegen der Voraussetzungen der Punkte 1.1 bis 1.3 kann der Kläger das Geschäft nur anfechten, wenn eine der folgenden Voraussetzungen vorliegt: (i) der Irrtum wurde vom Anderen veranlasst, (ii) dem anderen hätte der Irrtum offenbar auffallen müssen, (iii) der Irrende wurde nicht rechtzeitig aufgeklärt oder (iv) beide Vertragsteile unterlagen einem gemeinsamen Irrtum [OMISSIS]. [Prüfung, ob eine Irrtumsanfechtung möglich ist] Als Ergebnis der rechtlichen Beurteilung ist sohin festzuhalten, dass der Kläger den Vertrag anfechten kann.

### 1.5 Klaglosstellung:

Im österreichischen Recht wird vertreten, dass der Geschäftspartner des Irrenden Rechtsfolgen des Irrtums dadurch abwenden kann, dass er den Irrenden so stellt, wie er stünde, wenn seine irrige Vorstellung zutreffend gewesen wäre, wenn er also das Geschäft so gelten lässt, wie es der Irrende abzuschließen vermeinte. Der Erklärende hat dann keinen Beweggrund mehr, er ist klaglos gestellt. **[Or. 12]**

[OMISSIS]

[OMISSIS] Die Beklagte verweist darauf, dass der Kläger durch Einspielung des Updates im Sinne der oben angeführten Rechtslage klaglos gestellt wird und daher der Vertrag nicht aufzuheben ist.

Der Kläger behauptet, dass er durch das Einspielen des Updates nicht klaglos gestellt wird und begründet dies insbesondere damit, dass es sich bei der Umschaltlogik ebenso um eine gesetzlich unzulässige Maßnahme handelt.

Das vorliegende Gericht hat bei Erlassung des Urteils daher die Frage zu klären, ob es sich beim Zustand nach dem Update um eine technische Lösung handelt, welche den unionsrechtlichen Vorgaben, insbesondere der VO 715/2007 sowie der VO 692/2008 entspricht. Nur wenn dies der Fall ist, ist der Kläger klaglos gestellt, der Vertrag nicht aufzuheben oder der Preis zu mindern und sohin die Klage abzuweisen. [OMISSIS]

Die formulierte Frage ist sohin für das gegenständliche Verfahren präjudiziell.

#### **V. Zur Begründung der Vorlagefrage:**

Die Vorlagefragen wurden jeweils gestellt, weil keine (gesicherte) Rechtsprechung des EuGH zur Auslegung des Art. 5 Abs. 1 VO 715/2007 im gegenständlichen Zusammenhang vorliegt. [OMISSIS]

Die Thematik beschäftigt die Gerichte in Österreich intensiv. [OMISSIS] Aus den Verfahren ist weiters bekannt, dass auch Gerichte anderer Mitgliedstaaten dieses Thema **[Or. 13]** verhandeln, weshalb diesen Fragen wohl EU-weite Bedeutung zukommt.

[OMISSIS]

**Landesgericht Eisenstadt,**

[OMISSIS]

**Eisenstadt, 29. Jänner 2020**

[OMISSIS]