



Presse und Information

Gerichtshof der Europäischen Union

**PRESSEMITTEILUNG Nr. 162/21**

Luxemburg, den 23. September 2021

Schlussanträge des Generalanwalts in den Rechtssachen  
C-128/20 GSMB Invest, C-134/20 Volkswagen und  
C-145/20 Porsche Inter Auto und Volkswagen

**Nach Auffassung von Generalanwalt Rantos ist der Einbau einer integrierten Software, mit der entsprechend der Außentemperatur und der Höhenlage die Höhe der Schadstoffemissionen eines Fahrzeugs verändert wird, unionsrechtswidrig und ein solches Fahrzeug nicht vertragsmäßig im Sinne der Richtlinie 1999/44**

*Eine solche Einrichtung kann nicht mit dem Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall und dem sicheren Betrieb des Fahrzeugs gerechtfertigt werden, wenn diese Einrichtung vornehmlich der Schonung von Anbauteilen wie AGR-Ventil, AGR-Kühler und Dieselpartikelfilter dient*

Das geschärfte Bewusstsein für die Bedeutung des Umweltschutzes in der Europäischen Union kommt u. a. in dem Bestreben zum Ausdruck, die Emission von Schadstoffen zu begrenzen. In diesem Sinne wurden Kraftfahrzeuge immer strengeren Vorschriften unterworfen, namentlich mit dem Erlass der Verordnung (EG) Nr. 715/2007<sup>1</sup> über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen.

Die drei vorliegenden Rechtssachen betreffen Automobile, die mit einer Software ausgestattet waren, welche unter bestimmten Außentemperaturbedingungen und ab einer bestimmten Höhenlage die Reduzierung der Emissionen von Stickoxid (NOx) begrenzt.

So wird bei dem in der ersten Rechtssache (C-128/20) in Rede stehenden Fahrzeug die Abgasreinigung infolge des Updates der in den Rechner zur Motorsteuerung integrierten Software 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 ausgeschaltet (im Folgenden: Thermofenster). Außerhalb dieses Thermofensters im Verlauf von 10 Grad Celsius und oberhalb von 1 000 Höhenmetern im Verlauf von 250 Höhenmetern wird die Abgasrückführrate linear auf 0 verringert, wodurch es zu einer Erhöhung der NOx-Emissionen über die Grenzwerte der Verordnung Nr. 715/2007 kommt.

Die in der zweiten (C-134/20) und dritten (C-145/20) Rechtssache in Rede stehenden Fahrzeuge enthielten ebenfalls eine Software, die das Abgasrückführungssystem gemäß dem Thermofenster regelte.

Vor diesem Hintergrund haben das Landesgericht Klagenfurt (Österreich), das Landesgericht Eisenstadt (Österreich) und der Oberste Gerichtshof (Österreich) beschlossen, den Gerichtshof im Wesentlichen zu fragen, ob eine Software dieser Art eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007 darstellt, und wenn ja, ob diese Software auf der Grundlage der in dieser Verordnung vorgesehenen Ausnahmen vom Verbot solcher Einrichtungen zulässig ist.

In seinen Schlussanträgen vom heutigen Tag weist Generalanwalt Rantos zunächst darauf hin, dass der Gerichtshof sich mit seinem Urteil vom 17. Dezember 2020<sup>2</sup> erstmalig zur Auslegung der fraglichen Bestimmung geäußert habe. In der diesem Urteil zugrunde liegenden Rechtssache ging es um Kraftfahrzeuge, die über eine Software verfügten, mit der die Ergebnisse der Tests von

<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> Urteil des Gerichtshofs vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. (Abschalteinrichtung für Dieselmotoren), [C-693/18](#) (vgl. auch Pressemitteilung Nr. [170/20](#)).

Schadstoffemissionen, insbesondere von NOx, verfälscht werden sollten. In diesem Urteil hat der Gerichtshof festgestellt, dass eine Einrichtung, die jeden Parameter im Zusammenhang mit dem Ablauf der in der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehenen Zulassungsverfahren erkennt, um die Leistung des Emissionskontrollsystems bei diesen Verfahren zu verbessern und so die Zulassung des Fahrzeugs zu erreichen, eine „Abschalteinrichtung“ darstellt, selbst wenn eine solche Verbesserung punktuell auch unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs beobachtet werden kann.

Um festzustellen, ob es sich bei der fraglichen Software um eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007 handelt, prüft der Generalanwalt, wie sie unter „normalem Betrieb“ der betroffenen Fahrzeuge funktioniert. Mit diesem Betrieb sind seiner Auffassung nach nicht die Bedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), sondern die Bedingungen des realen Fahrbetriebs gemeint.

In diesem Zusammenhang stellt er fest, dass das Thermofenster für die tatsächlichen Fahrbedingungen nicht repräsentativ sei, da amtliche Statistiken zeigten, dass die Durchschnittstemperaturen der Jahre 2017 bis 2019 in Österreich und Deutschland sowie in anderen Mitgliedstaaten deutlich unter 15 Grad Celsius gelegen hätten. Aufgrund der Topografie Österreichs und Deutschlands führen die Kraftfahrzeuge außerdem vielfach in Höhen von mehr als 1 000 Metern.

Er schließt daraus, dass **die in Rede stehende Software bei normalen Nutzungsbedingungen und normalem Fahrzeugbetrieb die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems verringere, so dass sie eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007 darstelle.**

Der Generalanwalt weist sodann darauf hin, dass diese Verordnung Ausnahmen vom Verbot der Verwendung von Abschalteinrichtungen vorsieht, insbesondere, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

In diesem Zusammenhang unterstreicht er, dass der Unionsgesetzgeber klar zwischen dem Motor, auf den sich die betreffende Ausnahme beziehe, und dem Emissionsminderungssystem, zu dem das Abgasrückführungssystem (AGR-System) gehöre, unterschieden habe. Nach Ansicht des Generalanwalts **fällt eine Abschalteinrichtung, die vornehmlich der Schonung von Anbauteilen wie AGR-Ventil, AGR-Kühler und Dieselpartikelfilter dient, nicht unter die Verbotsausnahme**, da das Funktionieren dieser Teile nicht den Schutz des Motors berühre.

Im Übrigen hängt die Zulässigkeit einer solchen Einrichtung nicht davon ab, ob sie bereits bei Herstellung des Fahrzeugs in diesem verbaut oder nachträglich installiert wurde.

Im Rahmen der EG-Typgenehmigung müssen die Fahrzeuge zudem den unionsrechtlichen Anforderungen entsprechen, insbesondere denjenigen in Bezug auf Abschalteinrichtungen. Ist dies nicht der Fall, verfügen diese Fahrzeuge nicht über eine ordnungsgemäße, vom Hersteller ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung, und ein Verkauf oder eine Zulassung sind nicht erlaubt.

**Da ein normal informierter, angemessen aufmerksamer und verständiger Durchschnittsverbraucher erwarten darf, dass die rechtlichen Anforderungen eingehalten werden, ist das betreffende Fahrzeug** aus Sicht des Generalanwalts, selbst wenn es keine spezifischen Vertragsklauseln gibt, **nicht im Sinne der Richtlinie 1999/44<sup>3</sup> dem Kaufvertrag gemäß.** Wenn keine ordnungsgemäße Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt, stimmt das betreffende Fahrzeug nämlich nicht im Sinne der Richtlinie 1999/44 „mit der vom Verkäufer gegebenen Beschreibung“ überein, es eignet sich weder „für einen bestimmten vom Verbraucher angestrebten Zweck“ noch „für die Zwecke ..., für die Güter der gleichen Art gewöhnlich gebraucht werden“, selbst wenn dieses Fahrzeug über eine gültige EG-Typgenehmigung verfügt.

---

<sup>3</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).

Schließlich kann eine Vertragswidrigkeit, die darin besteht, dass das betreffende Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung ausgestattet ist, selbst dann nicht als „geringfügig“ angesehen werden, wenn der Verbraucher das Fahrzeug selbst bei Kenntnis des Vorhandenseins dieser Einrichtung und ihrer Wirkungsweise erworben hätte. Unter diesen Umständen wird dem Verbraucher nicht das Recht genommen, gemäß der Richtlinie 1999/44 die Vertragsauflösung zu verlangen.

---

**HINWEIS:** Die Schlussanträge sind für den Gerichtshof nicht bindend. Aufgabe der Generalanwältin oder des Generalanwalts ist es, dem Gerichtshof in völliger Unabhängigkeit einen Entscheidungsvorschlag für die betreffende Rechtssache zu unterbreiten. Die Richterinnen und Richter des Gerichtshofs treten nunmehr in die Beratung ein. Das Urteil wird zu einem späteren Zeitpunkt verkündet.

**HINWEIS:** Im Wege eines Vorabentscheidungsersuchens können die Gerichte der Mitgliedstaaten in einem bei ihnen anhängigen Rechtsstreit dem Gerichtshof Fragen nach der Auslegung des Unionsrechts oder nach der Gültigkeit einer Handlung der Union vorlegen. Der Gerichtshof entscheidet nicht über den nationalen Rechtsstreit. Es ist Sache des nationalen Gerichts, über die Rechtssache im Einklang mit der Entscheidung des Gerichtshofs zu entscheiden. Diese Entscheidung des Gerichtshofs bindet in gleicher Weise andere nationale Gerichte, die mit einem ähnlichen Problem befasst werden.

---

*Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.*

*Der Volltext der Schlussanträge (Rechtssachen [C-128/20](#), [C-134/20](#) und [C-145/20](#)) wird am Tag der Verlesung auf der Curia-Website veröffentlicht*

*Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255*

*Filmaufnahmen von der Verlesung der Schlussanträge sind verfügbar über  
„[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106*