Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
ATHANASIOS RANTOS
vom 2. Juni 2022[1]

Rechtssache C-100/21

QB
gegen
Mercedes-Benz Group AG, vormals Daimler AG

(Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Ravensburg [Deutschland])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Rechtsangleichung – Richtlinie 2007/46/EG – Genehmigung von Kraftfahrzeugen – Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 – Verordnung (EG) Nr. 715/2007 – Art. 5 Abs. 2 – Dieselmotor – Schadstoffemissionen – Verringerung von Stickoxidemissionen, die durch ein ‚Thermofenster' begrenzt wird – Abschalteinrichtung – Schutz der Interessen eines einzelnen Erwerbers eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs – Ersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller aufgrund deliktischer Haftung – Art und Weise der Berechnung des Ersatzes – Effektivitätsgrundsatz – Art. 267 AEUV – Befugnis eines Einzelrichters, den Gerichtshof um Vorabentscheidung zu ersuchen"

I. Einleitung

1. Das vorliegende Vorabentscheidungsersuchen ist eine der dem Gerichtshof vorgelegten Rechtssachen über die Nichteinhaltung der unionsrechtlichen Vorschriften über die Emission von gasförmigen Schadstoffen, insbesondere von Stickstoffoxid (NOx), durch Dieselfahrzeuge. Der Gerichtshof hat sich dazu bereits insbesondere im Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. (Abschalteinrichtung für Dieselmotoren) (C-693/18, im Folgenden: Urteil CLCV, EU:C:2020:1040), zur Definition einer „Abschalteinrichtung" im Sinne von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007[2] und zu den Voraussetzungen für die Zulassung einer solchen Einrichtung im Hinblick auf Art. 5 Abs. 2 Buchst. a dieser Verordnung geäußert. Außerdem betreffen die Rechtssachen C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, sowie C-145/20, Porsche Inter Auto und Volkswagen, zu denen ich am 23. September 2021[3] gemeinsame

[1] Originalsprache: Französisch.

[2] 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) in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 (ABl. 2008, L 199, S. 1, im Folgenden: Verordnung Nr. 715/2007).

[3] Schlussanträge in den Rechtssachen GSMB Invest, Volkswagen und Porsche Inter Auto und Volkswagen (C-128/20, C-134/20 und C-145/20, EU:C:2021:758). Der Gerichtshof hat zum Zeitpunkt der Abfassung der vorliegenden Schlussanträge in diesen Rechtssachen noch nicht entschieden.

Schlussanträge vorgelegt habe, die Vereinbarkeit eines durch die in den Rechner zur Motorsteuerung der betreffenden Fahrzeuge integrierte Software geschaffenen „Thermofensters" mit dem Unionsrecht.

2. In der vorliegenden Rechtssache möchte das Landgericht Ravensburg (Deutschland) vom Gerichtshof wissen, ob die Richtlinie 2007/46/EG[4] in Verbindung mit der Verordnung Nr. 715/2007 einem einzelnen Erwerber eines Fahrzeugs, das die in dieser Verordnung festgelegten NOx-Emissionsgrenzwerte nicht einhält, einen Schadensersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller aufgrund deliktischer Ansprüche verleiht und, wenn ja, welche Berechnungsweise die Mitgliedstaaten für den Schadensersatz festlegen müssen, um dem Unionsrecht nachzukommen.

3. Das vorlegende Gericht möchte außerdem wissen, ob Art. 267 AEUV einer nationalen Regelung entgegensteht, wonach der Einzelrichter, der für die Entscheidung über den Rechtsstreit zuständig ist, nur dann ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof richten darf, wenn er den Rechtsstreit zuvor einer Zivilkammer zur Übernahme vorgelegt hat, die die Übernahme des Verfahrens abgelehnt hat.

II. Rechtlicher Rahmen

A. Unionsrecht

1. Verordnung Nr. 715/2007

4. Die Erwägungsgründe 1, 5 und 6 der Verordnung Nr. 715/2007 lauten:

„(1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. … Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen sollten folglich harmonisiert werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Vorschriften erlassen, und um ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen.

…

(5) Um die Ziele der EU für die Luftqualität zu erreichen, sind fortwährende Bemühungen zur Senkung von Kraftfahrzeugemissionen erforderlich. …

(6) Zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte ist insbesondere eine erhebliche Minderung der Stickstoffoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen erforderlich. …"

[4] Richtlinie 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) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 (ABl. 2017, L 175, S. 1, im Folgenden: Richtlinie 2007/46).

5. In Art. 1 („Gegenstand“) Abs. 1 dieser Verordnung heißt es:

„Diese Verordnung legt gemeinsame technische Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen (nachstehend ‚Fahrzeuge‘ genannt) und Ersatzteilen wie emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen fest.“

6. Art. 3 („Begriffsbestimmungen“) dieser Verordnung sieht vor:

„Im Sinne dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen bezeichnet der Ausdruck:

…

10. ‚Abschalteinrichtung‘ 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;

…“

7. Art. 5 („Anforderungen und Prüfungen“) Abs. 1 und 2 der Verordnung bestimmt:

„(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 Abschalteinrichtungen, 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;

…“

2. Richtlinie 2007/46

8. Art. 1 („Gegenstand“) der Richtlinie 2007/46 [5] lautet:

„Diese Richtlinie schafft einen harmonisierten Rahmen mit den Verwaltungsvorschriften und allgemeinen technischen Anforderungen für die Genehmigung aller in ihren Geltungsbereich fallenden Neufahrzeuge und der zur Verwendung in diesen Fahrzeugen bestimmten Systeme,

[5] Die Richtlinie 2007/46 wurde durch die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. 2018, L 151, S. 1) gemäß Art. 88 dieser Verordnung mit Wirkung vom 1. September 2020 aufgehoben. Jedoch ist im Ausgangsverfahren aufgrund des Zeitpunkts der maßgeblichen Ereignisse noch die Richtlinie 2007/46 anwendbar.

Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten; damit sollen ihre Zulassung, ihr Verkauf und ihre Inbetriebnahme in der [Union] erleichtert werden.

…

Zur Durchführung dieser Richtlinie werden in Rechtsakten besondere technische Anforderungen für den Bau und den Betrieb von Fahrzeugen festgelegt; Anhang IV enthält eine vollständige Auflistung dieser Rechtsakte."

9. Art. 18 („Übereinstimmungsbescheinigung") dieser Richtlinie sieht in Abs. 1 vor:

„Der Hersteller in seiner Eigenschaft als Inhaber einer EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge legt jedem vollständigen, unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung bei.

…"

10. In Art. 26 („Zulassung, Verkauf und Inbetriebnahme von Fahrzeugen") Abs. 1 dieser Richtlinie heißt es:

„Unbeschadet der Artikel 29 und 30 gestatten die Mitgliedstaaten die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen nur dann, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 18 versehen sind.

…"

11. Art. 46 („Sanktionen") dieser Richtlinie lautet:

„Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei Verstößen gegen diese Richtlinie, insbesondere gegen die in Artikel 31 vorgesehenen oder sich daraus ergebenden Verbote und die in Anhang IV Teil I aufgeführten Rechtsakte, anzuwenden sind, und ergreifen alle für ihre Durchführung erforderlichen Maßnahmen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zum 29. April 2009 sowie etwaige Änderungen so bald wie möglich mit."

B. Deutsches Recht

12. § 823 („Schadensersatzpflicht") des Bürgerlichen Gesetzbuchs (im Folgenden: BGB) lautet:

„(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalt des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein."

13. § 826 BGB („Sittenwidrige vorsätzliche Schädigung“) sieht vor:

„Wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, ist dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet.“

14. § 6 („Übereinstimmungsbescheinigung und Kennzeichnung“) Abs. 1 der Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung)[6] vom 3. Februar 2011 hat folgenden Wortlaut:

„Für jedes dem genehmigten Typ entsprechende Fahrzeug hat der Inhaber der EG-Typgenehmigung eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang IX der Richtlinie 2007/46 … auszustellen und dem Fahrzeug beizufügen. Die Übereinstimmungsbescheinigung muss nach Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie 2007/46 … fälschungssicher sein.“

15. § 27 („Zulassung und Veräußerung“) dieser Verordnung bestimmt in Abs. 1:

„Neue Fahrzeuge, selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46 …, nach Anhang IV der Richtlinie 2002/24/EG[7] oder nach Anhang III der Richtlinie 2003/37/EG[8] vorgeschrieben ist, dürfen im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind. Dies gilt nicht für Fahrzeuge im Sinne des Artikels 8 der Richtlinie 2003/37 …“

16. § 348 („Originärer Einzelrichter“) der Zivilprozessordnung (im Folgenden: ZPO) lautet:

„(1) Die Zivilkammer entscheidet durch eines ihrer Mitglieder als Einzelrichter. Dies gilt nicht, wenn

…

(3) Der Einzelrichter legt den Rechtsstreit der Zivilkammer zur Entscheidung über eine Übernahme vor, wenn

1. die Sache besondere Schwierigkeiten tatsächlicher oder rechtlicher Art aufweist,

2. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat oder

3. die Parteien dies übereinstimmend beantragen.

Die Kammer übernimmt den Rechtsstreit, wenn die Voraussetzungen nach Satz 1 Nr. 1 oder 2 vorliegen. Sie entscheidet hierüber durch Beschluss. Eine Zurückübertragung auf den Einzelrichter ist ausgeschlossen.

6 BGBl. 2011 I, S. 126.

7 Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. 2002, L 124, S. 1).

8 Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG (ABl. 2003, L 171, S. 1).

…“

III. Ausgangsrechtsstreit, Vorlagefragen und Verfahren vor dem Gerichtshof

17. Am 20. März 2014 kaufte QB von der Auto Y GmbH ein Gebrauchtfahrzeug der Marke Mercedes Benz, Modell C 220 CDI, mit einem Kilometerstand von 28 591 km zum Preis von 29 999 Euro (im Folgenden: fragliches Fahrzeug). Dieses Fahrzeug, das vom Automobilhersteller Daimler AG in Verkehr gebracht und am 15. März 2013 erstmals zugelassen wurde, hat einen Dieselmotor des Typs OM 651 der Generation Euro 5.

18. Das Fahrzeug enthält eine Motorsteuerungssoftware, die ein Thermofenster vorsieht (im Folgenden: betreffende Software), wodurch die Abgasrückführung bei kühleren Außentemperaturen reduziert wird (im Folgenden: fragliches Thermofenster), was zu einer Erhöhung der NOx-Emissionen führt. Ab welcher konkreten Außentemperatur eine Reduktion der Abgasrückführung erfolgt und in welchem Umfang, ist zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens streitig.

19. QB erhob gegen die Mercedes-Benz Group AG Klage beim Landgericht Ravensburg (Deutschland), dem vorlegenden Gericht, und machte geltend, dass die betreffende Software außer dem fraglichen Thermofenster weitere nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 unzulässige Abschalteinrichtungen enthalte, die die Wirkung der Emissionskontrollsysteme im realen Straßenbetrieb verringerten. Er macht geltend, Mercedes-Benz Group habe ihn insoweit vorsätzlich und sittenwidrig getäuscht und sei zum Schadensersatz verpflichtet. QB fügte hinzu, dass wegen des vorsätzlichen Verhaltens von Mercedes-Benz Group kein Ersatz für die Nutzung des fraglichen Fahrzeugs geschuldet sei. Vorsorglich wäre er jedoch bereit, eine in das Ermessen des Gerichts gestellte Nutzungsentschädigung für die von ihm gefahrenen Kilometer zu zahlen. QB war der Ansicht, dass sich diese Entschädigung angesichts der fehlerhaften Abgassteuerung an einem Anteil von allenfalls 75 % des Kaufpreises orientieren müsse.

20. Nach Ansicht von Mercedes-Benz Group ergibt sich aus dem Urteil CLCV, dass eine Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 nur eine Einrichtung sei, durch die der im Labor durchgeführte, die Schadstoffemissionen betreffende Zulassungstest erkannt und der Stickoxidausstoß manipulativ lediglich für die Zwecke des EG-Typgenehmigungsverfahrens gezielt reduziert werde. Ein solches System sei aber in dem fraglichen Fahrzeug nicht vorhanden.

21. Mercedes-Benz Group hat nicht bestritten, dass schon ab einer Temperatur über 0 Grad Celsius die Abgasrückführung reduziert werde. Finde die Rückführung nämlich bei zu niedrigen Temperaturen statt, komme es zur Kondensation von Abgasbestandteilen. Dies führe zu verschiedenen unerwünschten Ablagerungen im Motor, und ein wiederholter Betrieb des Motors in diesem Zustand könne zu einer dauerhaften Schädigung führen. Daher könne es zum Schutz des Motors erforderlich sein, die Abgasrückführung abhängig von der Außentemperatur zu reduzieren. Dabei handele es sich um einen seit jeher herstellerübergreifend verwendeten Industriestandard, der physikalisch-technische Gegebenheiten von Verbrennungsmotoren berücksichtige. Mercedes-Benz Group fügte hinzu, selbst wenn eine Abschalteinrichtung im Sinne der Verordnung Nr. 715/2007 vorliegen sollte, sei ihr Verhalten nicht sittenwidrig, da sie im Hinblick auf die EU-Emissionsgesetzgebung ein zutreffendes, zumindest aber vertretbares Normverständnis zugrunde gelegt habe.

22. Hilfsweise behauptete Mercedes-Benz Group, es fehle an einem Schaden von QB, da das fragliche Fahrzeug über eine wirksame EG-Typgenehmigung verfüge, uneingeschränkt genutzt werden könne und auch keinen Minderwert aufweise. Außerdem sei für das fragliche Fahrzeug – im Rahmen einer freiwilligen Servicemaßnahme – ein Update der betreffenden Software entwickelt und freigegeben worden.

23. Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass nach seiner vorläufigen Würdigung das fragliche Thermofenster im Licht des Urteils CLCV eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 in Verbindung mit deren Art. 5 Abs. 2 darstelle. Mercedes-Benz Group habe jedoch nicht sittenwidrig gehandelt, was ein besonders verwerfliches Verhalten voraussetze, wobei Gesinnung, Ziel, Mittel und Folgen umfassend zu würdigen seien. Insoweit könne nicht ausgeschlossen werden, dass Mercedes-Benz Group zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des fraglichen Fahrzeugs bei ihrer Interpretation von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 nicht bewusst auf die Schädigung potenzieller Erwerber abgezielt habe. Folglich könne QB kein deliktischer Schadensersatzanspruch nach § 826 BGB zustehen.

24. Dagegen könne QB ein solcher Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 2 BGB zuerkannt werden, 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 Bundesgerichtshofs (Deutschland) bedeute, dass die Rechtsnorm zumindest auch dazu dienen solle, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Es genüge, dass diese Norm auch das Interesse des Einzelnen schützen solle, möge sie auch in erster Linie dasjenige der Allgemeinheit im Auge haben. Außerdem impliziere diese Bestimmung, dass sich im konkreten Schaden die Gefahr verwirklicht habe, vor der die betreffende Norm andere schützen sollte, und dass der konkret Geschädigte vom persönlichen Schutzbereich der verletzten Norm erfasst sein müsse. Daher stelle sich die Frage, ob Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46 in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 außer dem Schutz allgemeiner Interessen auch den einzelnen Erwerber davor schützen sollten, ein nicht unionsrechtskonformes Kraftfahrzeug zu erwerben, insbesondere ein solches mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß dieser Verordnung.

25. In der deutschen Rechtsprechung und Lehre gebe es zu diesen Fragen unterschiedliche Auffassungen. Insoweit sei der Bundesgerichtshof der Ansicht, dass die Angaben in der Übereinstimmungsbescheinigung, wie sie in der Richtlinie 2007/46 vorgesehen sei, zwar in persönlicher Hinsicht auch den einzelnen Käufer eines Fahrzeugs beträfen, dass sie aber nicht das wirtschaftliche Selbstbestimmungsrecht dieses Käufers schützten. Nach Auffassung anderer nationaler Gerichte hätten Art. 18 Abs. 1, Art 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46 sowie Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 individualschützenden Charakter.

26. Selbst wenn man zum Ergebnis käme, dass die genannten unionsrechtlichen Vorschriften nur allgemeine Rechtsgüter schützten und keine Erwerberinteressen, könnte es laut dem vorlegenden Gericht nach dem Effektivitätsgrundsatz geboten sein, jedes schuldhafte (fahrlässige oder vorsätzliche) Handeln von Fahrzeugherstellern in Bezug auf das Vorliegen einer Abschalteinrichtung dadurch zu sanktionieren, dass der Erwerber einen deliktischen Schadensersatzanspruch gegen den Hersteller geltend machen könne.

27. Für den Fall, dass QB ein solcher Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 2 BGB zustehen sollte, fragt sich das vorlegende Gericht, ob es für die praktische Wirksamkeit der anwendbaren Bestimmungen des Unionsrechts erforderlich sei, dass eine Anrechnung von Vorteilen der

Nutzung des Fahrzeugs auf den Schadensersatzanspruch unterbleibe oder nur in eingeschränktem Umfang erfolge. Auch hierzu gebe es in der nationalen Rechtsprechung und Lehre verschiedene Auffassungen. Insoweit gehe der Bundesgerichtshof davon aus, dass der Geschädigte im Hinblick auf das im nationalen Recht vorgesehene schadensersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht bessergestellt werden dürfe, als er ohne das schädigende Ereignis stünde, und dass nur die durch das Schadensereignis bedingten Vorteile auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen seien, deren Anrechnung den Schädiger nicht unangemessen entlaste.

28. Schließlich weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass der zuständige originäre Einzelrichter nach § 348 Abs. 3 Nrn. 1 und 2 ZPO bei Vorliegen von besonderen Schwierigkeiten tatsächlicher Art oder grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache verpflichtet sei, die Sache einer Zivilkammer zu Entscheidung über eine Übernahme vorzulegen [9]. Der Einzelrichter habe dabei kein Handlungsermessen. Aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ergebe sich, dass – in Anwendung des Verfassungsgebots des gesetzlichen Richters nach Art. 101 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 [10] – nur, wenn die Kammer die Übernahme ablehne, der Einzelrichter einen Vorlagebeschluss erlassen könnte.

29. Laut dem vorlegenden Gericht wird in der Literatur hervorgehoben, dass das Vorlagerecht gemäß Art. 267 Abs. 2 AEUV durch nationales Prozess- oder Verfahrensrecht nicht beeinträchtigt werden dürfe, und zwar insbesondere auch dann nicht, wenn das Gericht der Auffassung sei, dass es aufgrund der rechtlichen Beurteilung des übergeordneten Gerichts zu einer das Unionsrecht verletzenden Entscheidung kommen könnte. Aus Art. 267 Abs. 2 AEUV dürfte somit folgen, dass § 348 Abs. 3 Nrn. 1 und 2 ZPO nicht auf den Erlass von Vorlagebeschlüssen durch den originären Einzelrichter anzuwenden sei. Werde im vorliegenden Fall der Vorrang des Unionsrechts gegenüber dem nationalen Verfahrensrecht nicht ausdrücklich festgestellt, könnte die Zuständigkeit des Einzelrichters angezweifelt und der Beschluss mit Rechtsmitteln angegriffen werden.

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

1. Haben Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46 in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 auch die Zielrichtung, die Interessen individueller Erwerber von Kraftfahrzeugen zu schützen?

   Wenn ja:

2. 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 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist?

   Wenn die Vorlagefrage 1 verneint wird:

[9] QB hat in seinen schriftlichen Erklärungen dargelegt, dass die nationale Rechtsprechung dahin ausgelegt werde, dass eine dem Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage mit einem Thema mit „grundsätzlicher Bedeutung“ verknüpft sei.

[10] BGBl. 1949, S. 1.

3. Ist es unvereinbar mit Unionsrecht, wenn ein Erwerber, der ungewollt ein vom Hersteller mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung 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?

   Wenn ja:

4. 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 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist, gegeben ist?

   Unabhängig von der Beantwortung der Vorlagefragen 1 bis 4:

5. 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 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 in Verkehr gebrachten Fahrzeugs Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs verlangt?

   Wenn nein:

6. 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?

   Unabhängig von der Beantwortung der Vorlagefragen 1 bis 6:

7. Ist § 348 Abs. 3 ZPO, soweit diese Regelung sich auch auf den Erlass von Vorlagebeschlüssen gemäß Art. 267 Abs. 2 AEUV bezieht, unvereinbar mit der Vorlagebefugnis der nationalen Gerichte gemäß Art. 267 Abs. 2 AEUV und daher auf den Erlass von Vorlagebeschlüssen nicht anzuwenden?

31. QB, Mercedes-Benz Group und die Europäische Kommission haben schriftliche Erklärungen eingereicht. Diese Beteiligten und die deutsche Regierung haben auch in der Sitzung vom 8. März 2022 mündlich verhandelt.

IV. Würdigung

A. Vorbemerkungen

32. Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass nach seiner vorläufigen Würdigung das fragliche Thermofenster eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 Buchst. a dieser Verordnung darstelle. Wenn nämlich die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems schon bei über 0 Grad Celsius liegenden Außentemperaturen verringert werde, so liege dies innerhalb des Bereichs der bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwartenden Bedingungen im Sinne von Art. 3 Nr. 10 dieser Verordnung. Unerheblich sei, dass das Thermofenster keine Erkennung der Parameter des die Schadstoffemissionen betreffenden Zulassungstests beinhalte, da dies weder nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 noch nach dem Urteil CLCV vorausgesetzt werde. Außerdem sei dieses Thermofenster nicht ausnahmsweise nach Art. 5 Abs. 2 Buchst. a dieser Verordnung zulässig, da in diesem Urteil ausgeführt worden sei, dass nur unmittelbare Beschädigungsrisiken, die zu einer konkreten Gefahr während des Betriebs des Fahrzeugs führten, geeignet seien, die Nutzung einer Abschalteinrichtung zu rechtfertigen [11]. Im vorliegenden Fall diene das Thermofenster nach Angaben von Mercedes-Benz Group der Verhinderung von unerwünschten Ablagerungen im Motor, solle also Verschleiß verhindern. Es sei nicht ersichtlich, dass es die vom Gerichtshof genannten strengen Anforderungen an eine zulässige Abschalteinrichtung erfülle.

33. Insoweit weise ich darauf hin, dass der Gerichtshof im Urteil CLCV entschieden hat, dass Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 dahin auszulegen sei, dass eine Einrichtung, die jeden Parameter im Zusammenhang mit dem Ablauf der in der Verordnung vorgesehenen Zulassungsverfahren erkennt, um die Leistung des Emissionskontrollsystems bei diesen Verfahren zu verbessern und so die Zulassung des Fahrzeugs zu erreichen, eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne dieser Bestimmung darstellt, selbst wenn eine solche Verbesserung punktuell auch unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs beobachtet werden kann [12]. Außerdem hat der Gerichtshof festgestellt, dass Art. 5 Abs. 2 Buchst. a dieser Verordnung dahin auszulegen sei, dass eine Abschalteinrichtung, die bei Zulassungsverfahren systematisch die Leistung des Systems zur Kontrolle der Emissionen von Fahrzeugen verbessert, damit die in der Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwerte eingehalten werden und so die Zulassung dieser Fahrzeuge erreicht wird, nicht unter die in dieser Bestimmung, die den Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs betrifft, vorgesehene Ausnahme vom Verbot solcher Einrichtungen fallen kann, selbst wenn die Einrichtung dazu beiträgt, den Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verhindern [13].

34. Die Rechtssache, in der das Urteil CLCV ergangen ist, betraf Fahrzeuge mit einer Software, die anhand der festgestellten Fahrbedingungen das System zur Kontrolle der Schadstoffemissionen beeinflussen konnte [14]. Diese Software ermöglichte es nämlich, die Parameter zu ermitteln, die denen des im Labor durchgeführten Zulassungstests für die Schadstoffemissionen entsprachen.

[11] Vgl. Urteil CLCV (Rn. 114).

[12] Urteil CLCV (Rn. 102).

[13] Urteil CLCV (Rn. 115).

[14] Urteil CLCV (Rn. 2).

35. Im Unterschied zu dieser Rechtssache betreffend eine „Umschaltlogik“ geht es in den Rechtssachen C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, sowie C-145/20, Porsche Inter Auto und Volkswagen, um ein Thermofenster wie im Ausgangsverfahren. In meinen gemeinsamen Schlussanträgen zu diesen drei Rechtssachen [15] habe ich dem Gerichtshof vorgeschlagen, festzustellen, dass Art. 3 Nr. 10 in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 715/2007 dahin auszulegen ist, dass eine Einrichtung, die im realen Fahrbetrieb eines Kraftfahrzeugs nur dann die volle Funktionsfähigkeit der Abgasrückführung gewährleistet, wenn Außentemperaturen zwischen 15 und 33 Grad Celsius herrschen und der Fahrbetrieb unterhalb von 1 000 Höhenmetern stattfindet, während außerhalb dieses Fensters im Verlauf von 10 Grad Celsius und oberhalb von 1 000 Höhenmetern im Verlauf von 250 Höhenmetern die Abgasrückführrate linear auf 0 verringert wird, so dass die NOx-Emissionen die Grenzwerte dieser Verordnung übersteigen, eine „Abschalteinrichtung“ darstellt [16].

36. In der vorliegenden Rechtssache weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens streitig sei, ab welcher konkreten Außentemperatur eine Reduktion der Abgasrückführung erfolge und in welchem Umfang. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, das allein für die Feststellung und Würdigung des Sachverhalts des Ausgangsrechtsstreits zuständig ist, die Voraussetzungen zu prüfen, unter denen das fragliche Thermofenster funktioniert. Wie ich in meinen Schlussanträgen ausgeführt habe [17], lagen die Durchschnittstemperaturen in Deutschland nach offiziellen Angaben im Jahr 2017 bei 9,6 Grad Celsius, im Jahr 2018 bei 10,4 Grad Celsius und im Jahr 2019 bei 10,2 Grad Celsius. In Anbetracht dieser Daten sowie der Jahresdurchschnittstemperatur in anderen Mitgliedstaaten der Union [18] ist es Sache dieses Gerichts, zu prüfen, ob die betreffende Software, wie es meint, die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter „Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind“, verringert. Wenn ja, wäre diese Software eine „Abschalteinrichtung“ im Sinne von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007.

37. Sollte dies der Fall sein, teile ich die Auffassung des vorlegenden Gerichts, wonach diese Einrichtung nicht nach Art. 5 Abs. 2 Buchst. a dieser Verordnung gerechtfertigt werden kann, wenn die Einrichtung nur dazu beitragen soll, den Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verhindern [19]. Nur dann, wenn die Ablagerungen bei der Abgasrückführung zu einer Fehlfunktion führen, die plötzliche und unmittelbare Risiken einer Beschädigung des Motors selbst begründen könnte, die trotz regelmäßiger und sachgemäßer Wartung des betreffenden Fahrzeugs zu einer konkreten Gefahr während dessen Betriebs führen würden, könnte eine solche Abschalteinrichtung unter Art. 5 Abs. 2 Buchst. a fallen [20]. Auch insoweit ist es Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob eine solche Fehlfunktion auftreten könnte.

38. Sollte dieses Gericht am Ende dieser Prüfungen seine Würdigung bestätigen, dass das fragliche Thermofenster eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 darstellt, stellt sich die Frage nach dem Ersatzanspruch, der dem Erwerber eines Fahrzeugs mit einer solchen Einrichtung zustehen könnte, der Gegenstand der ersten sechs Vorlagefragen ist.

15 Siehe Nr. 1 der vorliegenden Schlussanträge.

16 Nr. 104 dieser Schlussanträge.

17 Vgl. Nr. 100 der Schlussanträge in den Rechtssachen GSMB Invest, Volkswagen und Porsche Inter Auto und Volkswagen (C-128/20, C-134/20 und C-145/20, EU:C:2021:758).

18 Vgl. auch Nr. 100 dieser Schlussanträge.

19 Vgl. in diesem Sinne Urteil CLCV (Rn. 115).

20 Vgl. in diesem Sinne Nrn. 125 und 126 meiner Schlussanträge in den Rechtssachen GSMB Invest, Volkswagen und Porsche Inter Auto und Volkswagen (C-128/20, C-134/20 und C-145/20, EU:C:2021:758).

B. Zur ersten und zur zweiten Vorlagefrage

39. Mit seiner ersten und seiner zweiten Frage, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46 dahin auszulegen sind, dass sie die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs schützen, insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist.

40. Hierzu ist festzustellen, dass nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs aus den Erwägungsgründen 1, 5 und 6 der Verordnung Nr. 715/2007 hervorgeht, dass das mit dieser Verordnung verfolgte Ziel darin besteht, in der Union die Umwelt zu schützen und die Luftqualität zu verbessern[21]. Diese Verordnung erwähnt ein einziges Mal die Begriffe „Verbraucher" und „Anwender", nämlich im 17. Erwägungsgrund, wonach es „notwendig [ist], … zu gewährleisten, dass die *Verbraucher und Anwender* objektive und genaue Informationen [über den Kraftstoffverbrauch und die Kohlendioxidemissionen von Fahrzeugen] erhalten"[22]. Außerdem heißt es in Art. 4 Abs. 3 dieser Verordnung, dass „[i]n einem Schriftstück, das dem *Fahrzeugkäufer* beim Kauf ausgehändigt wird, … der Hersteller Angaben über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs [macht]"[23]. Auch hier handelt es sich um die einzige Bezugnahme auf den „Käufer" in der gesamten Verordnung. Folglich sieht die Verordnung Nr. 715/2007 konkrete Pflichten zur Information des Verbrauchers und des Käufers zum Kraftstoffverbrauch des betreffenden Fahrzeugs vor, um es ihnen zu gestatten, in voller Kenntnis der Sachlage zu entscheiden, ob sie dieses Fahrzeug erwerben oder nicht. Allerdings fügen sich diese Informationspflichten in den Rahmen des mit dieser Verordnung verfolgten Ziels eines hohen Umweltschutzniveaus durch die Verringerung der Emissionen von Schadstoffen ein. Über diese Pflichten hinaus schafft die Verordnung keine ausdrückliche Verbindung zwischen dem Kraftfahrzeughersteller und dem individuellen Erwerber eines Fahrzeugs zum Schutz seiner Interessen.

41. In diesem Sinne bestimmt Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung Nr. 715/2007, dass der Hersteller das Fahrzeug so ausrüstet, 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, und dass, außer in Ausnahmefällen, die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, unzulässig ist. Somit betreffen diese Bestimmungen nur die Hersteller. Ich teile daher die Auffassung der Kommission, dass diese Verordnung als solche, insbesondere ihr Art. 5 Abs. 1 und 2, nicht unmittelbar die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet ist, schützen soll.

42. Zur Beantwortung der ersten beiden Vorlagefragen ist die Verordnung Nr. 715/2007 jedoch in ihrem Kontext zu sehen. Die Richtlinie 2007/46, die eine Richtlinie zur Schaffung eines *Rahmens* für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen ist, ist nämlich im Verhältnis zu dieser Verordnung der Basisrechtsakt. Wie es im dritten Erwägungsgrund dieser Richtlinie heißt, sollten diese Rechtsakte vor allem auf eine hohe Verkehrssicherheit, hohen Gesundheits- und Umweltschutz, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz gegen unbefugte Benutzung abzielen. Meines Erachtens ergibt sich jedoch entgegen dem Vorbringen von Mercedes-Benz

[21] Vgl. Urteil CLCV (Rn. 86, 87 und 113).

[22] Hervorhebung nur hier.

[23] Hervorhebung nur hier.

Group und der deutschen Regierung aus den Bestimmungen dieser Richtlinie, dass sie auch die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet ist, schützen soll.

43. In Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 2007/46 wird nämlich die „EG-Typgenehmigung" definiert als „das 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 Richtlinie und der in Anhang IV oder XI [dieser Richtlinie] aufgeführten Rechtsakte entspricht". Dieser Anhang IV („Für die EG-Typgenehmigung von Fahrzeugen anzuwendende Vorschriften") verweist 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 Nr. 715/2007.

44. Außerdem, wie Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46 bestimmt, „[ist d]er Hersteller … gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Genehmigungsverfahrens und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich, und zwar auch dann, wenn er nicht an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit unmittelbar beteiligt ist". Folglich hat der Hersteller, wenn er die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge beantragt, Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 einzuhalten.

45. Zwar ist die Einhaltung dieser Anforderungen für diese EG-Typgenehmigung erforderlich, doch betrifft diese Einhaltung *über die Übereinstimmungsbescheinigung* den individuellen Erwerber eines Fahrzeugs auch unmittelbar. Die Übereinstimmungsbescheinigung wird in Art. 3 Nr. 36 der Richtlinie 2007/46 definiert als „das in Anhang IX wiedergegebene, vom Hersteller ausgestellte Dokument, mit dem bescheinigt wird, dass ein Fahrzeug aus der Baureihe eines nach dieser Richtlinie genehmigten Typs zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entspricht". Dieser Anhang IX („EG-Übereinstimmungsbescheinigung") der Richtlinie enthält eine Nr. 0 („Ziele"), wonach die Übereinstimmungsbescheinigung eine Erklärung des *Fahrzeugherstellers* darstellt, in der er *dem Fahrzeugkäufer* versichert, dass das von ihm erworbene Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit den in der Europäischen Union geltenden Rechtsvorschriften übereinstimmt [24]. Folglich stellt die Richtlinie 2007/46, anders als die Verordnung Nr. 715/2007, eine *ausdrückliche Verbindung* zwischen dem Kraftfahrzeughersteller und dem individuellen Erwerber eines Fahrzeugs her, um dem Fahrzeugkäufer zu versichern, dass das von ihm erworbene Fahrzeug mit der geltenden Unionsregelung übereinstimmt.

46. In diesem Zusammenhang legt nach Art. 18 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46 der Hersteller in seiner Eigenschaft als Inhaber einer EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge jedem Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung bei. Dieses Dokument ist nach Art. 26 Abs. 1 dieser Richtlinie für die Zulassung oder den Verkauf zwingend vorgeschrieben. Im Übrigen bestimmt Art. 46 der Richtlinie 2007/46, dass die Mitgliedstaaten die Sanktionen festlegen, die bei Verstößen gegen diese Richtlinie, insbesondere gegen die in Art. 31 vorgesehenen oder sich daraus ergebenden Verbote und die in Anhang IV Teil I der Richtlinie 2007/46 aufgeführten Rechtsakte, anzuwenden sind, und alle für ihre Durchführung erforderlichen Maßnahmen ergreifen. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs dient Art. 46 der Richtlinie in erster Linie dem Ziel der

[24] In Anbetracht dieses Wortlauts teile ich nicht die von Mercedes-Benz Group in der mündlichen Verhandlung vertretene Auffassung, dass die Übereinstimmungsbescheinigung nicht an den Käufer gerichtet sei.

Schaffung und des Funktionierens eines Binnenmarkts mit fairem Wettbewerb zwischen den Herstellern, und über diesen Zweck hinaus sollen die in diesem Art. 46 vorgesehenen Sanktionen 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 [25].

47. Aus diesen verschiedenen Bestimmungen der Richtlinie 2007/46 ergibt sich, dass der Hersteller im Rahmen einer EG-Typgenehmigung u. a. die in Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung Nr. 715/2007 genannten Anforderungen an die Abschalteinrichtungen erfüllen muss. Nur in diesem Fall kann der Hersteller dem Käufer eines Fahrzeugs eine Übereinstimmungsbescheinigung ausstellen, die es diesem Käufer erlaubt, die Zulassung dieses Fahrzeugs zu erwirken oder es zu verkaufen. Diese Bescheinigung, die eine Garantie darstellt, soll somit den Käufer dagegen schützen, dass der Hersteller seiner Verpflichtung, Fahrzeuge in den Verkehr zu bringen, die den geltenden Unionsvorschriften entsprechen, nicht nachgekommen ist.

48. Die EG-Typgenehmigung ist jedoch möglicherweise erwirkt worden, ohne dass die Genehmigungsbehörde vom Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung Nr. 715/2007 etwas wusste [26]. Außerdem kann das betreffende Fahrzeug auch dem genehmigten Typ nicht entsprechen. Im Rahmen des Einzelverkaufs eines Fahrzeugs, das mit einer solchen unzulässigen Einrichtung ausgestattet ist, verfügt dieses Fahrzeug nicht über eine ordnungsgemäße Übereinstimmungsbescheinigung und könnte daher nach Art. 26 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46 nicht zugelassen werden oder Gegenstand eines Weiterverkaufs sein. In einer solchen Situation sind die Interessen des Käufers eines solchen Fahrzeugs nicht geschützt worden, was für diesen zu einem Schaden führt.

49. Wie der Gerichtshof außerdem festgestellt hat, erleidet der Käufer einen materiellen Schaden, der zu einem Wertverlust des betroffenen Fahrzeugs führt und sich daraus ergibt, dass mit der Aufdeckung des Einbaus der Software zur Manipulation der Abgasdaten die Gegenleistung der für den Erwerb eines solchen Fahrzeugs geleisteten Zahlung ein Fahrzeug ist, das mit einem Mangel behaftet ist und daher einen geringeren Wert hat [27]. Der Besitz eines Fahrzeugs, das durch Schadstoffemissionen, die die festgelegten Grenzwerte überschreiten, die Umweltschutzvorschriften der Union nicht einhält, führt meines Erachtens auch zu einem immateriellen Schaden dieses Käufers.

50. Unter diesen Umständen schlage ich vor, auf die erste und die zweite Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46 dahin auszulegen sind, dass sie die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs schützen, insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist.

[25] Urteil vom 4. Oktober 2018, Kommission/Deutschland (C-668/16, EU:C:2018:802, Rn. 87).

[26] Vgl. in diesem Sinne Nr. 149 der Schlussanträge in den Rechtssachen GSMB Invest, Volkswagen und Porsche Inter Auto und Volkswagen (C-128/20, C-134/20 und C-145/20, EU:C:2021:758).

[27] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 9. Juli 2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, Rn. 34).

C. Zu den Vorlagefragen 3 bis 6

51. Mit seinen Fragen 3 bis 6, die zusammen zu prüfen sind [28], möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob die Richtlinie 2007/46 dahin auszulegen ist, dass sie die Mitgliedstaaten verpflichtet, vorzusehen, dass ein Erwerber eines Fahrzeugs einen Ersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller hat, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist, und, wenn ja, in welchem Umfang die Mitgliedstaaten vorzusehen haben, den Nutzungsvorteil für die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs auf die Höhe des Ersatzes anzurechnen.

52. Vorab weise ich darauf hin, dass QB seine Klage gegen Mercedes-Benz Group, nämlich den Hersteller, und nicht gegen die Person erhoben hat, die ihm diesen Gebrauchtwagen verkauft hat. Daher ist die Richtlinie 1999/44/EG [29], die die Beziehungen zwischen Verbraucher und Verkäufer betrifft, in einem Fall wie dem des Ausgangsverfahrens nicht anwendbar. Im Übrigen berief sich QB nicht auf die Richtlinie 2005/29/EG [30] über unlautere Geschäftspraktiken, sondern stützte sich auf die deliktische Haftung nach den Bestimmungen des BGB. In diesem Rahmen möchte das vorlegende Gericht wissen, inwieweit die nationale Regelung in Bezug auf den Ersatzanspruch und die Berechnungsweise für den Ersatz mit dem Unionsrecht vereinbar ist.

53. Zur deliktischen Haftung ergibt sich aus der Antwort, die ich zu den ersten beiden Vorlagefragen vorgeschlagen habe, dass die Richtlinie 2007/46 dem Käufer in seinen Beziehungen zum Hersteller Rechte verleiht, wenn er ein Fahrzeug erworben hat, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist. Im Übrigen bestimmt Art. 46 der Richtlinie 2007/46, dass die Mitgliedstaaten die Sanktionen festlegen, die bei Verstößen gegen die in Anhang IV Teil I aufgeführten Rechtsakte anzuwenden sind, und alle für ihre Durchführung erforderlichen Maßnahmen mit wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen ergreifen [31]. Dieser Artikel ist somit auf den Fall anwendbar, dass die betreffenden Fahrzeuge für die Zwecke einer EG-Typgenehmigung unter Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet sind [32].

54. Daher müssen diese Sanktionen nicht nur den betreffenden Mitgliedstaat im Rahmen der EG-Typgenehmigung, sondern auch einen einzelnen Erwerber eines Kraftfahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet ist, schützen. Mit anderen Worten verpflichtet die Richtlinie 2007/46 die Mitgliedstaaten, vorzusehen, dass der Erwerber eines

[28] Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass es die dritte Frage für den Fall der Verneinung der ersten Frage stelle. Außerdem handelt es sich bei der vierten Frage um eine Unterfrage der dritten Frage. Um dem vorlegenden Gericht eine sachdienliche Antwort zu geben, werde ich jedoch alle Fragen zum Ersatzanspruch und zur Tragweite dieses Anspruchs zusammen behandeln.

[29] Richtlinie 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).

[30] Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 über unlautere Geschäftspraktiken im binnenmarktinternen Geschäftsverkehr zwischen Unternehmen und Verbrauchern und zur Änderung der Richtlinie 84/450/EWG des Rates, der Richtlinien 97/7/EG, 98/27/EG und 2002/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken) (ABl. 2005, L 149, S. 22).

[31] In Beantwortung einer schriftlichen Frage des Gerichtshofs hat die deutsche Regierung Auskunft darüber gegeben, welche Art von Sanktionen auf nationaler Ebene im Hinblick auf Art. 46 der Richtlinie 2007/46 und im Hinblick auf Art. 13 der Verordnung Nr. 715/2007 angewandt worden sind.

[32] Wie Generalanwalt Mengozzi in seinen Schlussanträgen in der Rechtssache Kommission/Deutschland (C-668/16, EU:C:2018:230, Nr. 94) ausgeführt hat, hat die Verpflichtung nach Art. 46 der Richtlinie 2007/46, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen im Fall des Verstoßes gegen die Bestimmungen der Rahmenrichtlinie zu verhängen, zweifellos unabhängig von der Verpflichtung nach den Art. 12 und 30 dieser Richtlinie, die Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ wiederherzustellen, zu gelten.

Fahrzeugs einen Ersatzanspruch hat, wenn der Hersteller ein solches Fahrzeug schuldhaft in Verkehr gebracht hat. In der Richtlinie heißt es jedoch nur, dass die Mitgliedstaaten wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen verhängen müssen [33].

55. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist es mangels einer Unionsregelung Sache der Mitgliedstaaten, die zuständigen Gerichte zu bestimmen und die Verfahrensmodalitäten für Klagen zu regeln, die den Schutz der dem Bürger aus dem Unionsrecht erwachsenden Rechte gewährleisten sollen [34]. Daher ist, abgesehen von dem Entschädigungsanspruch, der unmittelbar im Unionsrecht begründet ist, sobald die hierfür erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind, im Rahmen des nationalen Haftungsrechts zu bestimmen, wie der entstandene Schaden zu ersetzen ist, wobei die im nationalen Schadensersatzrecht festgelegten Voraussetzungen wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen zu verhängen ermöglichen müssen.

56. Im vorliegenden Fall möchte das vorlegende Gericht erstens wissen, ob es mit dem Unionsrecht vereinbar ist, dass der Erwerber eines Fahrzeugs, das mit einer Abschalteinrichtung ausgestattet ist, nur dann zivilrechtliche deliktische Ansprüche gegenüber dem Fahrzeughersteller auf Ersatz seines Schadens geltend machen kann, wenn der Fahrzeughersteller im Sinne von § 826 BGB in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt.

57. Im Einklang mit dem Effektivitätsgrundsatz [35] ist es Sache dieses Gerichts zu prüfen, ob die in § 826 BGB vorgesehenen Voraussetzungen die Ausübung des Ersatzanspruchs, der dem Erwerber eines Fahrzeugs nach der Richtlinie 2007/46 zusteht, praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren können. Wenn ja, wären diese nationalen Verfahrensvorschriften nicht mit dem Unionsrecht vereinbar.

58. An dieser Stelle weise ich darauf hin, dass das vorlegende Gericht in seiner Vorlageentscheidung darauf hingewiesen hat, dass die Anspruchsvoraussetzungen von § 826 BGB, wie sie von den nationalen Gerichten ausgelegt würden, Art. 46 der Richtlinie 2007/46 nicht genügen dürften, da nur Ausnahmefälle diese Voraussetzungen erfüllten. Der Hersteller habe somit nach derzeitigem Rechtsstand keine Inanspruchnahme zu befürchten und somit auch keinen Anreiz, die Unionsvorschriften penibel einzuhalten, um eine deliktische Haftung zu vermeiden [36].

59. Sollte das vorlegende Gericht diese Würdigung bestätigen, müsste es sich auf § 823 Abs. 2 BGB beziehen, dessen Anwendung nach Ansicht des vorlegenden Gerichts einfache Fahrlässigkeit erfordert. Ich weise darauf hin, dass nach Auffassung des vorlegenden Gerichts die einschlägigen unionsrechtlichen Vorschriften, auch wenn sie nur allgemeine Interessen schützen sollten, wohl

[33] Im gleichen Sinne bestimmt Art. 13 Abs. 1 der Verordnung Nr. 715/2007, dass die Mitgliedstaaten für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen festlegen und die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen mit wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen treffen.

[34] Urteil vom 24. Februar 2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, Rn. 63 und die dort angeführte Rechtsprechung). Mercedes Benz Group beruft sich in ihren schriftlichen Erklärungen u. a. auf das Urteil vom 16. Februar 2017, Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, Rn. 49 bis 60), und vertritt die Auffassung, dass der Erwerber des fraglichen Fahrzeugs keinen Ersatzanspruch habe. Mir scheint jedoch, dass die in diesem Urteil angestellten Erwägungen in dieselbe Richtung wie die von mir in der vorliegenden Rechtssache vorgeschlagenen gehen.

[35] Zu diesem Grundsatz vgl. Urteil vom 6. Oktober 2021, Consorzio Italian Management und Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, Rn. 63 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[36] Mercedes Benz Group tritt dieser Erwägung des vorlegenden Gerichts entgegen und macht geltend, dass Verstöße gegen das Unionsrecht durch die Hersteller empfindliche Bußgelder und Strafen auslösen könnten.

nur dann durchschlagskräftig wären, wenn auch fahrlässige Verstöße durch deliktische Schadensersatzansprüche der Erwerber gegen den Hersteller sanktioniert würden und die Hersteller dies von vornherein einkalkulieren müssten.

60. Zweitens möchte das vorlegende Gericht wissen, ob das Unionsrecht im Rahmen des Ersatzanspruchs des Erwerbers eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet ist, dem entgegensteht, dass der Nutzungsvorteil für die tatsächliche Nutzung dieses Fahrzeugs auf die Erstattung des Kaufpreises dieses Fahrzeugs angerechnet wird.

61. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs zur Form und zur Art und Weise der Berechnung der Entschädigung muss der Ersatz der Schäden, die dem Einzelnen durch Verstöße gegen das Unionsrecht entstehen, dem erlittenen Schaden angemessen sein, so dass ein effektiver Schutz der Rechte des Einzelnen gewährleistet ist [37]. Wie bereits erwähnt ist es Sache des nationalen Rechts der Mitgliedstaaten, die Regeln für die Art und Weise der Berechnung des Ersatzes des Schadens, der einem Einzelnen durch den Verstoß gegen die Bestimmungen der Richtlinie 2007/46 entstanden ist, festzulegen [38]. Insoweit sind die nationalen Gerichte befugt, dafür Sorge zu tragen, dass der Schutz der unionsrechtlich gewährleisteten Rechte nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung der Anspruchsberechtigten führt [39].

62. Mithin ist es Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, inwieweit die Anrechnung des Nutzungsvorteils für die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs – unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs – auf die Erstattung des Kaufpreises dieses Fahrzeugs für den Käufer eine angemessene Entschädigung gewährleisten würde. Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass QB bis zur mündlichen Verhandlung über 60 000 km mit dem fraglichen Fahrzeug gefahren sei und dass, wenn der Nutzungsvorteil für die tatsächliche Nutzung anzurechnen sei, der Minderwert dieses Fahrzeugs für die Berechnung der Höhe der Anrechnung geschätzt werden müsse. Wie sich aus der in der vorstehenden Nummer der vorliegenden Schlussanträge angeführten Rechtsprechung ergibt, ist das vorlegende Gericht befugt, zu berücksichtigen, dass der Schutz der durch die Richtlinie 2007/46 gewährleisteten Rechte nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung von QB führt. Daher kann der Nutzungsvorteil für die tatsächliche Nutzung des fraglichen Fahrzeugs auf die Erstattung des Kaufpreises dieses Fahrzeugs angerechnet werden. Gleichwohl erscheint es mir klar, dass, wenn diese Anrechnung dazu führen würde, dass QB letztlich keinerlei Ersatz für den erlittenen Schaden erhält, diese Berechnungsmethode keinen effektiven Schutz von QB gewährleisten würde und nicht mit dem Unionsrecht vereinbar wäre.

63. Drittens fragt sich das vorlegende Gericht, ob der 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 Nutzung eines nicht unionsrechtskonformen Fahrzeugs abgezogen wird. Auch hier ist es mangels einer Unionsregelung nicht Sache des Gerichtshofs, auf das Recht der Mitgliedstaaten einzugehen, um anzugeben, wie der Ersatz des erlittenen Schadens zu berechnen ist [40]. Das Unionsrecht sieht als einziges Erfordernis vor, dass der Ersatz angemessen ist, d. h. geeignet, einen effektiven Schutz der Rechte des Käufers zu gewährleisten.

[37] Urteil vom 25. November 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, Rn. 92 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[38] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 25. November 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, Rn. 94).

[39] Vgl. Urteil vom 25. März 2021, Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, Rn. 125 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[40] In diesem Sinne teile ich die Auffassung der deutschen Regierung, wonach es den Mitgliedstaaten möglich sein muss, durch die Durchführung ihres Deliktsrechts zu entscheiden, wie der von einem Einzelnen erlittene Schaden zu ersetzen ist. Ich füge jedoch hinzu, dass dieses Deliktsrecht den Grundsätzen des Unionsrechts entsprechen muss.

64. Schließlich weise ich darauf hin, dass die in Anhang IV der Richtlinie 2007/46 aufgestellten Anforderungen, insbesondere die Anwendung von Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung Nr. 715/2007, zwar von den Fahrzeugherstellern für Neufahrzeuge zu beachten sind [41], sie aber im Rahmen der deliktischen Haftung auch die Gebrauchtfahrzeuge betreffen, wenn ein Hersteller schuldhaft eine unzulässige Abschalteinrichtung eingebaut hat.

65. Nach alledem schlage ich vor, auf die Vorlagefragen 3 bis 6 zu antworten, dass die Richtlinie 2007/46 dahin auszulegen ist, dass sie die Mitgliedstaaten verpflichtet, vorzusehen, dass ein Erwerber eines Fahrzeugs einen Ersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller hat, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist. Es ist Sache der Mitgliedstaaten, die Regeln für die Art und Weise der Berechnung des Ersatzes des Schadens, der dem Erwerber entstanden ist, festzulegen, sofern dieser Ersatz in Anwendung des Effektivitätsgrundsatzes dem erlittenen Schaden angemessen ist.

D. Zur siebten Vorlagefrage

66. Mit seiner siebten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 267 AEUV dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung entgegensteht, wonach der Einzelrichter, der für die Entscheidung über den Rechtsstreit zuständig ist, nur dann ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof richten kann, wenn er den Rechtsstreit zuvor einer Zivilkammer zur Übernahme vorgelegt hat, die die Übernahme des Verfahrens abgelehnt hat.

1. Zur Zulässigkeit

67. Mercedes Benz Group macht geltend, die siebte Vorlagefrage sei unzulässig, da der Gerichtshof in einem nach Art. 267 AEUV eingeleiteten Verfahren nicht dazu befugt sei, die Vereinbarkeit von nationalem Recht mit Unionsrecht zu prüfen [42].

68. Die deutsche Regierung hat in der mündlichen Verhandlung betont, dass diese Frage für das Ausgangsverfahren nicht zweckdienlich sei.

69. Die Kommission führt aus, sie habe Zweifel an der Zulässigkeit dieser Frage. Die Antwort auf sie sei nämlich für die Entscheidung des Rechtsstreits im Ausgangsverfahren, in dem es um das Vorliegen von Schadensersatzansprüchen eines Fahrzeugkäufers aufgrund der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung gehe, nicht entscheidungserheblich. Außerdem scheine diese Frage hypothetischer Natur zu sein. Denn wie sich aus der Vorlageentscheidung ergebe, sei dieser zum Zeitpunkt der Vorlage an den Gerichtshof nicht mit einem Rechtsmittel angefochten worden. Eine etwaige Antwort des Gerichtshofs auf die siebte Vorlagefrage erscheine daher nicht geeignet, dem Vorlagegericht eine Auslegung des Unionsrechts an die Hand zu geben, die es ihm ermögliche, über Verfahrensfragen des nationalen Rechts zu entscheiden, bevor es in dem bei ihm anhängigen Verfahren in der Sache entscheiden könne [43].

[41] Vgl. Urteil vom 24. Januar 2019, RDW u. a. (C-326/17, EU:C:2019:59, Rn. 61).

[42] Diese Partei bezieht sich u. a. auf das Urteil vom 29. November 2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, Rn. 23).

[43] Die Kommission bezieht sich auf den Beschluss vom 2. Juli 2020, S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, Rn. 44 und 48).

70. Zur Zulässigkeit der siebten Vorlagefrage geht aus der Vorlageentscheidung hervor, dass der mit einem Rechtsstreit befasste Einzelrichter nach nationalem Recht verpflichtet ist, die Sache einer Zivilkammer zur Entscheidung über eine Übernahme vorzulegen, wenn die Rechtssache besondere Schwierigkeiten tatsächlicher oder rechtlicher Art aufweist oder sie grundsätzliche Bedeutung hat. Aus dieser Entscheidung ergibt sich, dass das vorlegende Gericht, nämlich ein Einzelrichter, die vorliegende Rechtssache nicht einer Zivilkammer vorgelegt und den Gerichtshof unmittelbar mit seinem Vorabentscheidungsersuchen befasst hat.

71. Nach ständiger Rechtsprechung kann der Gerichtshof die Beantwortung einer Vorlagefrage eines nationalen Gerichts nur ablehnen, wenn die Auslegung des Unionsrechts, um die er ersucht wird, 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 [44].

72. Insoweit betrifft der Ausgangsrechtsstreit den Ersatzanspruch und die Art und Weise seiner Berechnung in Bezug auf den einzelnen Erwerber eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs sind, selbst wenn nach den maßgebenden innerstaatlichen Verfahrensvorschriften der vorlegende Richter, der ein Einzelrichter ist, das Ausgangsverfahren einer Zivilkammer hätte vorlegen müssen, die ersten sechs Vorlagefragen, die sich auf diesen Ersatzanspruch beziehen, zulässig. Der Gerichtshof hat nämlich nicht zu prüfen, ob die Vorlageentscheidung den nationalen Gerichtsverfassungs- und Prozessvorschriften entspricht [45].

73. Die siebte Vorlagefrage betrifft die Auslegung von Art. 267 AEUV selbst, die für die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits nicht in Rede steht. Außerdem weist das vorlegende Gericht nur darauf hin, dass die Zuständigkeit des Einzelrichters angezweifelt und der Beschluss mit Rechtsmitteln angegriffen werden könnte. Zum einen gibt das vorlegende Gericht aber nicht an, welche Folgen daraus für die Vorlageentscheidung gezogen werden können. Zum anderen geht aus den dem Gerichtshof vorgelegten Akten nicht hervor, dass die Vorlageentscheidung in diesem Stadium Gegenstand eines Rechtsmittels gewesen wäre.

74. Unter diesen Umständen bin ich der Ansicht, dass die mit der siebten Vorlagefrage erbetene Auslegung keinem objektiven Erfordernis für die Entscheidung, die das vorlegende Gericht zu treffen hat, entspricht [46]. Daher ist diese Frage meines Erachtens hypothetisch und somit als unzulässig zurückzuweisen.

2. Zur Beantwortung der Frage

75. Für den Fall, dass der Gerichtshof die siebte Vorlagefrage für zulässig erachten sollte, möchte ich auf die Rechtsprechung hinweisen, wonach die nationalen Gerichte die umfassende Befugnis haben, ihn mit einer Frage nach der Auslegung der relevanten Bestimmungen des Unionsrechts zu befassen, wobei aus dieser Befugnis für letztinstanzlich entscheidende Gerichte, vorbehaltlich

[44] Urteil vom 15. Juli 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, Rn. 55).

[45] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 13. Dezember 2018, Rittinger u. a. (C-492/17, EU:C:2018:1019, Rn. 29 bis 34).

[46] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 9. Juli 2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, Rn. 62 und die dort angeführte Rechtsprechung). Ich weise auch darauf hin, dass das vorlegende Gericht eine entsprechende Frage in Rechtssachen gestellt hat, die von der vorliegenden Rechtssache unabhängig sind, insbesondere in den Rechtssachen C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel, C-47/21, C. Bank und Bank D. K., sowie C-232/21, Volkswagen Bank und Audi Bank.

der in der Rechtsprechung des Gerichtshofs anerkannten Ausnahmen, eine Pflicht wird. Sowohl diese Befugnis als auch diese Pflicht sind nämlich dem durch Art. 267 AEUV errichteten System der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Gerichten und dem Gerichtshof und den mit dieser Bestimmung den nationalen Gerichten zugewiesenen Aufgaben des zur Anwendung des Unionsrechts berufenen Richters inhärent. Folglich ist ein mit einer Rechtssache befasstes nationales Gericht, wenn es der Auffassung ist, dass sich im Rahmen dieser Rechtssache eine Frage nach der Auslegung oder der Gültigkeit des Unionsrechts stellt, befugt oder verpflichtet, den Gerichtshof um eine Vorabentscheidung zu ersuchen, ohne dass diese Befugnis oder diese Pflicht durch nationale gesetzliche oder von der Rechtsprechung aufgestellte Regeln eingeschränkt werden könnte [47].

76. Art. 267 AEUV schließt im Hinblick auf ein Gericht, dessen Entscheidungen mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts angefochten werden können, nicht aus, dass gegen die Entscheidungen, mit denen dieses Gericht den Gerichtshof um Vorabentscheidung ersucht, die normalen Rechtsmittel des innerstaatlichen Rechts gegeben sind. Die Entscheidung über ein solches Rechtsmittel kann jedoch nicht die dem vorlegenden Gericht durch Art. 267 AEUV eingeräumte Befugnis einschränken, den Gerichtshof anzurufen, wenn es meint, dass eine bei ihm anhängige Rechtssache Fragen nach der Auslegung unionsrechtlicher Bestimmungen aufwirft, die eine Entscheidung des Gerichtshofs erfordern [48]. Im Hinblick auf das Funktionieren des durch Art. 267 AEUV geschaffenen Systems der Zusammenarbeit zwischen dem Gerichtshof und den nationalen Gerichten und den Grundsatz des Vorrangs des Unionsrechts muss es dem nationalen Gericht daher freistehen, in jedem Moment des Verfahrens, den es für geeignet hält, dem Gerichtshof jede Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen, die es für erforderlich hält [49], und zwar auch dann, wenn es sich um einen Einzelrichter handelt [50].

77. Daher bin ich der Ansicht, dass Art. 267 AEUV einer nationalen Regelung entgegensteht, die, wenn ein Einzelrichter meint, dass sich im Rahmen einer bei ihm anhängigen Rechtssache eine Frage nach der Auslegung oder der Gültigkeit des Unionsrechts stellt, die eine Entscheidung des Gerichtshofs erfordert, diesem vorschreibt, diese Frage einer Zivilkammer vorzulegen, und er folglich daran gehindert ist, den Gerichtshof um Vorabentscheidung zu ersuchen [51].

V. Ergebnis

78. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, auf die Vorlagefragen des Landgerichts Ravensburg (Deutschland) wie folgt zu antworten:

1. Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der 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) in geänderter Fassung sind dahin auszulegen, dass sie die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs schützen, insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung

[47] Urteil vom 23. November 2021, IS (Rechtswidrigkeit des Vorlagebeschlusses) (C-564/19, EU:C:2021:949, Rn. 68 bis 70 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[48] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 16. Dezember 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, Rn. 93).

[49] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 16. Juli 2020, Adusbef u. a. (C-686/18, EU:C:2020:567, Rn. 30 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[50] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 13. Dezember 2018, Rittinger u. a. (C-492/17, EU:C:2018:1019, Rn. 29 bis 34).

[51] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 5. April 2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, Rn. 36).

(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, in geänderter Fassung, ausgestattet ist.

2. Die Richtlinie 2007/46 in geänderter Fassung ist dahin auszulegen, dass sie die Mitgliedstaaten verpflichtet, vorzusehen, dass ein Erwerber eines Fahrzeugs einen Ersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller hat, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist. Es ist Sache der Mitgliedstaaten, die Regeln für die Art und Weise der Berechnung des Ersatzes des Schadens, der dem Erwerber entstanden ist, festzulegen, sofern dieser Ersatz in Anwendung des Effektivitätsgrundsatzes dem erlittenen Schaden angemessen ist.