Dieselskandal – Kein Ende ? !

Ein (Kriminal)Fall mit vielen Akten

Teil 2

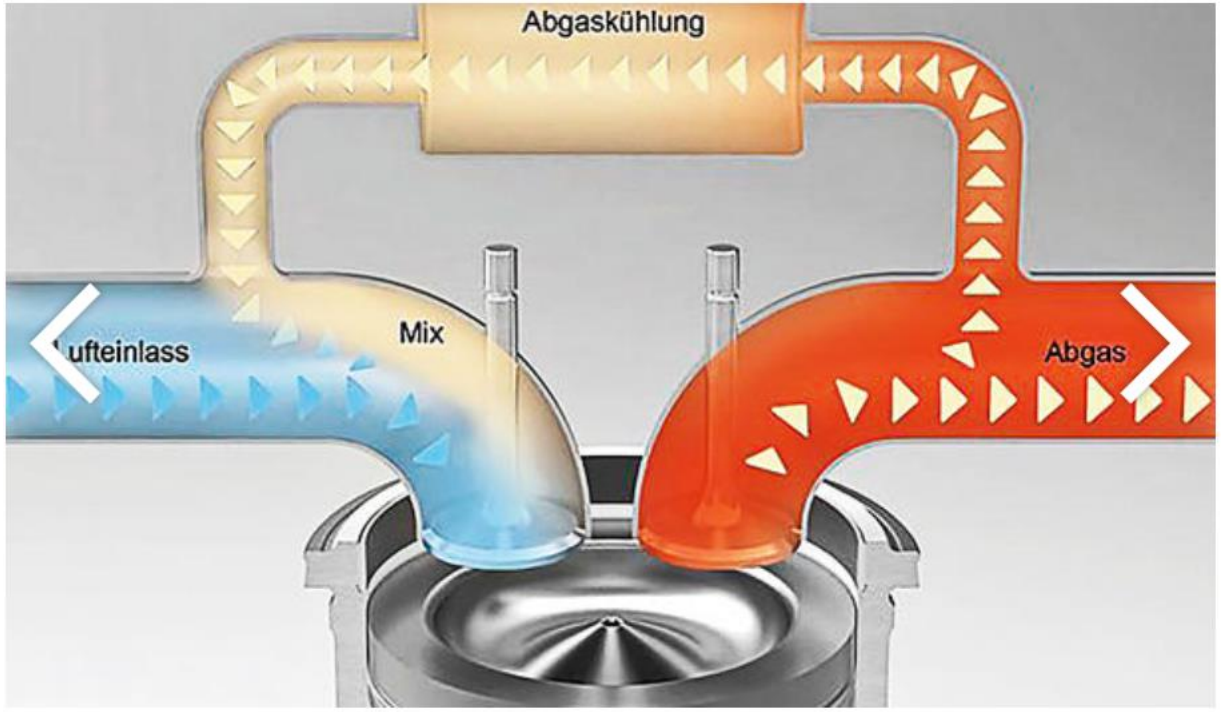
Ist Justitia blind?

Der Diesel-Skandal bleibt der teuerste Schaden in der Geschichte der deutschen Rechtsschutzversicherer.

„Die Kosten infolge rechtlicher Auseinandersetzungen wegen der Abgasreinigung bei Dieselmotoren sind seit 2015 auf 1,52 Milliarden Euro gestiegen“, sagt Jörg Asmussen, Hauptgeschäftsführer des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Darin enthalten sind Anwalts-, Gerichts- und Gutachterkosten.

- seit 2015: 420.00 Rechtsschutzfälle
- Streitwert: 26.100 € (im Durchschnitt)
- Thermofenster: 2.100 anhängige Verfahren beim BGH (insgesamt rund 100.000 offene Verfahren,

  Quelle: ZDFheute)



So funktioniert die Abgasrückführung

Verbranntes, sauerstoffarmes Abgas wird am Auspuff entnommen, heruntergekühlt und dann wohldosiert dem Frischgas auf der Einlassseite beigemischt.

Foto: AUTO ZEITUNG Archiv

Was bislang geschah:

1. Urteile bis zum 26.06.2023
2. Entscheidungen des BGH vom 26.06.2023

Wie geht es weiter?

Aus Sicht:

1. Kläger
2. Beklagten
3. Gerichte
4. Rechtschutzversicherer

Entscheidungen zum Thermofenster bis

26.06.2023

Was ist ein Thermofenster?

Artikel 5 der VO 715/2007 (Euro 5/6)

(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

EuGH, Az.: 693/18 (VW-Fall EA189), Urteil vom 17.12.2020:

Abschalteinrichtungen sind nur in wenigen, engen Ausnahmefällen zulässig

Das Ziel, den Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verzögern, rechtfertigt den Einsatz einer solchen Vorrichtung nicht.

Keine Umkehr des Regel-Ausnahme-Verhältnisses.

Schlussanträge des Generalanwalts vom 23.9.21 (C-128/20 GSMB Invest, C-134/20 VW, C-145/20 Porsche Inter Auto und VW) Urteil vom 14.7.2022)

"Thermofenster" ist grundsätzlich eine unzulässige Abschalteinrichtung.

Eine Vorrichtung, die bei Zulassungstests von Dieselkraftfahrzeugen einen Einfluss auf die Funktion des Emissionskontrollsystems dieser Fahrzeuge ausübt, stellt eine unionsrechtlich verbotene "Abschalteinrichtung" dar.

EuGH (Große Kammer), Urteil vom 14.07.2022 – C-128/20 (GSMB Invest GmbH & Co. KG/ Auto Krainer GesmbH)

- Thermofenster als unzulässige Abschalteinrichtung

Art. 5 II lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist dahin auszulegen, dass eine Abschalteinrichtung, die die Einhaltung der in dieser Verordnung vorgesehenen Emissionsgrenzwerte nur gewährleistet, wenn die Außentemperatur zwischen 15 und 33 ° C liegt und der Fahrbetrieb unterhalb von 1.000 Höhenmetern erfolgt, nicht allein deshalb unter die in dieser Bestimmung vorgesehene Ausnahme vom Verbot der Verwendung solcher Einrichtungen fallen kann, weil diese Einrichtung zur Schonung von Anbauteilen wie Abgasrückführventil, AGR-Kühler und Dieselpartikelfilter beiträgt, es sei denn, es ist nachgewiesen, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines dieser Bauteile verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen. Eine Abschalteinrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist, kann jedenfalls nicht unter die in Art. 5 II lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehene Ausnahme fallen.

Schlussanträge des Generalanwalts vom 2.6.2022 (C-100/21- Mercedes-Benz Group – Vorlage LG Ravensburg)

Der Käufer eines gebrauchten Mercedes C 220 CDI, dessen Abgasrückführungssystem ein „Thermofenster“ vorsieht, erhob gegen den Hersteller Mercedes-Benz beim Landgericht Ravensburg (Deutschland) eine Klage auf Schadensersatz. Durch das Thermofenster wird die Abgasrückführung bei kühleren Außentemperaturen reduziert, was zu einer Erhöhung der Stickoxidemissionen (NOx) führt.

Nach der vorläufigen Einschätzung des LG Ravensburg stellt das in Rede stehende Thermofenster eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinne des Unionsrechts dar, da es offenbar nicht darauf abzielt, den Motor vor unmittelbaren Beschädigungsrisiken zu schützen, die zu einer konkreten Gefahr während des Betriebs des Fahrzeugs führen, sondern nur, den Verschleiß des Motors zu verhindern.

Besteht ein Ersatzanspruch auch bei einfacher Fahrlässigkeit?

LG Ravensburg: Bietet das Unionsrecht dem individuellen Erwerber eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet ist, einen Ersatzanspruch aufgrund deliktischer Haftung gegen den Fahrzeughersteller auch bei einfacher Fahrlässigkeit? (Vorlage)

Kein Vorsatz bei Mercedes Benz!

Nach deutschem Recht setzt die Haftung voraus, dass die Unionsregelung über die EG-Typgenehmigung, nach der solche Abschalteinrichtungen verboten sind, auch darauf abzielt, die Interessen eines individuellen Erwerbers zu schützen.

Schlussanträge des Generalanwalts vom 2.6.22 (C-100/21- Mercedes-Benz Group – Vorlage LG Ravensburg)

Mercedes-Benz sei gegenüber Käufern von Dieselautos mit Abschalteinrichtung zu Schadenersatz verpflichtet. Der Erwerber eines Fahrzeugs mit illegaler Abschalteinrichtung habe einen Ersatzanspruch gegen den Hersteller.

Die Unionsregelung über die EG-Typgenehmigung schütze die Interessen eines individuellen Erwerbers eines Fahrzeugs, insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung zu erwerben, denn mit der EGÜbereinstimmungsbescheinigung versichere der Hersteller dem Erwerber, dass das von ihm erworbene Fahrzeug die Anforderungen des Unionsrechts erfüllt.

EuGH, Urteil vom 21.3.2023 – C-100/21, QB gegen Mercedes-Benz Group AG, vormals Daimler AG

1. Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG sind so auszulegen, dass neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller geschützt wird, wenn das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung i. S. v. Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.

2. In Ermangelung einschlägiger unionsrechtlicher Vorschriften ist es Sache des Rechts des betreffenden Mitgliedstaats, die Vorschriften über den Ersatz des Schadens festzulegen, der dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestatteten Fahrzeug tatsächlich entstanden ist, wobei dieser Ersatz in einem angemessenen Verhältnis zum entstandenen Schaden stehen muss.

OLG Hamm Beschl. v. 23.03.2023 – 7 U 113/22

Es bleibt dabei, dass § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie sowie mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 als Schutzgesetze das Interesse nicht umfasst, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden. (in Fortschreibung zu EuGH Urt. v. 21.3.2023 ‑ C-100/21; im Anschluss an BGH Urt. v. 30.7.2020 ‑ VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 11; BGH Urt. v. 25.5.2020 ‑ VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 76)

„…Er [der EuGH] hat indes nicht festgestellt, dass bereits die Nichterfüllung dieses Anspruchs bei richtlinien- und / oder verordnungsgetreuer Auslegung automatisch einen Schaden darstellt / darstellen muss. Vielmehr hat der EuGH nur deutlich gemacht, dass die Mitgliedstaaten vorsehen müssen, dass der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestatteten Fahrzeugs einen Anspruch auf Schadensersatz durch den Hersteller dieses Fahrzeugs – hier also nach § 823 Abs. 2 BGB – hat, wenn dem Käufer durch diese Abschalteinrichtung ein Schaden entstanden ist (vgl. EuGH Urt. v. 21.3.2023 – C-100/21, Rn. 91 – siehe auch Rn. 95 „soweit“). Entsprechend hat er auch ausgeführt, dass eine unzulässige Abschalteinrichtung u. a. eine Unsicherheit hinsichtlich der Möglichkeit hervorrufen kann, das Fahrzeug anzumelden, zu verkaufen oder in Betrieb zu nehmen, und letztlich beim Käufer eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüsteten Fahrzeugs zu einem Schaden führen kann (vgl. EuGH Urt. v. 21.3.2023 – C-100/21, Rn. 84)…“

„…Dementsprechend ist es eine Frage des deutschen Rechts, ob und wann im Anwendungsbereich des hier maßgeblichen § 823 Abs. 2 BGB von einem Schaden auszugehen ist (vgl. EuGH Urt. v. 21.3.2023 – C-100/21, Rn. 92…

…Es ist daher auch im Lichte der Entscheidung des EuGH weiterhin nicht erkennbar, dass im Sinne der Differenzhypothese oder im Wege der normativen Kontrolle der Differenzhypothese im vorliegend betroffenen Schutzbereich des § 823 Abs. 2 BGB die Gewährung großen Schadensersatzes geboten wäre (vgl. dazu BGH Urt. v. 25.5.2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 45)…“

OLG München, Beschluss vom 15.11.2022 - 37 U 4083/22

„…Selbst wenn der BGH seine Rechtsprechung zur Frage der drittschützenden Wirkung von Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 715/2007 aufgrund der ausstehenden Entscheidung des EuGH in der Rechtssache C-100/21 ändern sollte, würde ein hierauf gestützter Anspruch des Klägers aus § 823 Abs. 2 BGB jedenfalls daran scheitern, dass ein dafür vorausgesetztes Verschulden der Beklagten für den vom Kläger geltend gemachten Schaden nicht ursächlich gewesen wäre: Zwar genügt für einen Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB - anders als für einen solchen aus § 826 BGB - fahrlässiges Handeln des Anspruchsgegners. Unabhängig davon, ob sich ein solcher Fahrlässigkeitsvorwurf darauf stützen ließe, dass die Beklagte vor Erteilung der Typgenehmigung die Zykluserkennung bzw. die konkrete Ausgestaltung des Thermofensters gegenüber dem KBA noch nicht offengelegt hatte, ist der Auskunft der Behörde vom 25.01.2021 zweifelsfrei zu entnehmen, dass sie die Typgenehmigung auch dann erteilt hätte, wenn dies geschehen wäre. Denn aus der Auskunft ergibt sich, dass das KBA die Zykluserkennung in der in Motoren der Baureihe EA 288 implementierten Form für zulässig hält und auch im Übrigen keine unzulässige Abschalteinrichtung festgestellt hat… “

Urteil VG Schleswig 20.02.2023, Az. 3 A 113/18

Leitsatz

1. Die Klage einer anerkannten Umweltvereinigung, welche einen Verstoß gegen umweltbezogene

Bestimmungen durch eine vorgenommene Handlung oder begangene Unterlassung einer Behörde geltend macht hier: Anfechtungs- und Verpflichtungsklage wegen eines möglichen Verstoßes gegen Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007, ist nach § 42 Abs. 2 Hs. 1 VwGO i.V.m. Art. 9 Abs. 3 des Übereinkommens von Aarhus und Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union zulässig (Anschluss an EuGH, 8. November 2022, C-873/19). (Rn.213)

2. Soweit die Genehmigungsbehörde Kenntnis von einer vorhandenen Abschalteinrichtung hat, fälschlicherweise von einer zulässigen Ausnahme von dem grundsätzlichen Verbot nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ausgeht und diese ausdrücklich mitgenehmigt, liegt eine wirksame, aber rechtswidrige Typgenehmigung vor. (Rn.201)

3. Durch die sog. Freigabe-Bescheide des Kraftfahrt-Bundesamtes, mit welchen die Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass die von einem Hersteller von Dieselfahrzeugen vorgestellten Änderungen der Applikationsdaten (Software-Updates) geeignet seien, die Vorschriftsmäßigkeit von Fahrzeugtypen herzustellen, werden alle in diesen vorhandenen Abschalteinrichtungen typgenehmigt, welche gegenüber der Genehmigungsbehörde offengelegt wurden, wenn diese hierzu bescheinigt. Die vorhandenen Abschalteinrichtungen wurden als zulässig eingestuft. (Rn.209)

4. Zu den Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, gehören jedenfalls Umgebungstemperaturen zwischen -15 ° C und +40 ° C. Eine Software der Motorsteuerung, welche unter diesen Bedingungen die Wirksamkeit eines Abgasrückführungssystems verringert, indem sie in Abhängigkeit von den gemessenen Temperaturen durch ein (teilweises) Schließen des Abgasrückführungsventils die Menge der in den Verbrennungskreislauf rückgeführten Abgase reduziert (Thermofenster), ist eine Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 VO (EG) 715/2007. (Rn.267)

5. Eine Abschalteinrichtung, welche die Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen verringert, ist nicht schon deshalb ausnahmsweise nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 Buchst. a) VO (EG) 715/2007 zulässig, wenn diese Einrichtung notwendig ist, um den bekannten und grundsätzlich vorhersehbaren Problemen der von einem Hersteller verwandten Technik zu begegnen, die sich als Folge des normalen Fahrzeugbetriebes aus dem Betrieb der Einrichtungen zur Emissionsminderung ergeben können, auch wenn es hierdurch langfristig zu weiteren Fehlfunktionen im Fahrzeug kommen kann. (Rn.296) (Rn.302)

6. Die Verwendung eines sog. Thermofensters, welches die Wirksamkeit des Abgasrückführungssystems verringert, um dessen Teile vor einer im normalen Fahrzeugbetrieb auftretenden Belagbildung (Verlackung und Versottung) und einer infolge möglichen Fehlfunktion zu schützen, ist unzulässig, auch wenn sich hieraus wiederum ein Risiko für den sicheren Betrieb des Dieselpartikelfilters ergeben kann. Eine solche Einrichtung ist nicht notwendig, um den Motor vor unmittelbaren Risiken in Form von Beschädigung oder Unfall zu schützen, die zu einer konkreten Gefahr während des Betriebs des Fahrzeugs führen. (Rn.335) (Rn.336) In Ansehung der den Herstellern von Dieselfahrzeugen zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten, ist eine solche Einrichtung auch nicht notwendig, um den sicheren Betrieb eines Fahrzeuges zu gewährleisten. (Rn.365)

Die verbleibenden Risiken wiegen nicht so schwer, dass sie eine konkrete Gefahrbeim Betrieb eines Fahrzeuges darstellen würden. (Rn.381)

Stellungnahme des KBA zum Urteil des VG Schleswig-Holstein vom 20. Februar 2023

„…Das Schleswig-Holsteinische Verwaltungsgericht hatte dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) verschiedene Fragen in dieser Sache vorgelegt. Der EuGH hat mit Urteil vom 8. November 2022 (Az. C-873/19) entschieden, dass eine Abschalteinrichtung wie „Thermofenster“ zulässig ist, wenn sie unmittelbar Unfall oder Beschädigungsrisiken für den Motor vermeidet, die eine konkrete Gefahr im Fahrzeugbetrieb darstellen. Nach Auffassung des Kraftfahrt-Bundesamtes liegen diese Voraussetzungen in den streitgegenständlichen Fahrzeugen der Volkswagen AG vor.

Das Kraftfahrt-Bundesamt wird die gestrige Entscheidung des Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgerichts nach Vorliegen der schriftlichen Urteilsgründe prüfen und über weitere Maßnahmen entscheiden.“

Pressemitteilung der Deutschen Umwelthilfe

Durchbruch gegen illegale Abschalteinrichtungen in Dieselfahrzeugen: Deutsche Umwelthilfe gewinnt Grundsatzklage gegen das Kraftfahrt-Bundesamt – bis zu 10 Millionen Pkw betroffen

· Verwaltungsgericht Schleswig bestätigt: Abschalteinrichtungen bei VW-Golf-Diesel sind illegal;

Freigabebescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes aufgehoben

· DUH wird nun gegen alle weiteren Betrugsdiesel der Abgasstufen EURO 5 und 6a+b von BMW, Mercedes-Benz, Volkswagen, Audi, Porsche sowie der ausländischen Dieselhersteller vorgehen – Bereits Klagen gegen 118 Freigabebescheide von Autos diverser Hersteller anhängig

· DUH fordert von Verkehrsminister Wissing die Anweisung an seine Fachbehörde KBA, das Urteil zu akzeptieren und nun amtliche Rückrufe aller Diesel-Fahrzeuge mit Betrugssoftware und Anordnung einer Hardware-Nachrüstung oder Stilllegung mit Entschädigung der Kunden auf Kosten der Autobauer

Bestätigung des Urteils des VG Schleswig-Holstein - Handlungsoption des KBA

Anwendung der VO 2018/858 (Marktüberwachungs-VO), insbesondere Art. 31 Abs 7

„(7) Stellt eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass der Hersteller die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten nicht mehr in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ oder gemäß den Anforderungen dieser Verordnung herstellt oder dass die Übereinstimmungsbescheinigungen den Artikeln 36 und 37 trotz Fortsetzung der Produktion nicht mehr entsprechen, so ergreift sie die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Vorkehrungen für die Übereinstimmung der Produktion ordnungsgemäß befolgt werden, oder sie widerruft die Typgenehmigung. Die Genehmigungsbehörde kann beschließen, alle erforderlichen beschränkenden Maßnahmen gemäß Kapitel XI zu ergreifen. “

Fahrzeugtyp entspricht nicht den Vorschriften der Marktüberwachungsverordnung

- Besteht keine ernsthafte Gefahr:

Der Hersteller/Generalimporteur wird aufgefordert werden, innerhalb eines angemessenen Zeitraums alle geeigneten Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung des betreffenden Fahrzeugs wieder herzustellen.

- Besteht eine ernsthafte Gefahr oder kein ausreichendes Handeln von Hersteller/Generalimporteur:

Das KBA wird als Marktüberwachungsbehörde alle geeigneten vorläufigen beschränkenden Maßnahmen treffen, um die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung oder die Inbetriebnahme der Fahrzeuge und Systeme auf ihrem nationalen Markt zu untersagen oder einzuschränken oder um sie von diesem Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

Optionen des Herstellers/Generalimporteurs?

1. Software-Update

Problem: technische Umsetzung, Ist es möglich, das Temperaturfenster von -15 °C bis +40 °C unter Einhaltung der Abgasgrenzwerte i.ü. zu bedienen?

2. Hardware-Lösung

Problem? Technische Realisierbarkeit - vor allem bei Euro 6 Fahrzeugen

Ultimative Maßnahmen des KBA

Betriebsuntersagung und Rückruf vom Markt!

Hersteller/Generalimporteur müssten dann versuchen, die Fahrzeuge von den Eigentümern zu erwerben - Problem Marktpreis

Entscheidungen des BGH vom

26.06.2023

Entscheidung des BGH vom 26.06.2023

VI a ZR 335/21 (Wirkuttis/VW AG)

Sachverhalt: - gebrauchter VW, Kauf 15.11.2017, darlehensfinanziert

- Dieselmotor EA 288
- EG-Typgenehmigung Schadstoffklasse 6
- Abgasrückführung über Thermofenster + Fahrkurvenerkennung
- kein Rückruf des KBA
- Klägerbegehren: Zahlung der bereits geleisteten Darlehensraten unter Anrechnung der gefahrenen Kilometer

Vorinstanz: OLG Oldenburg

1. Kein Anspruch aus §§ 826, 31 BGB, denn

a) bestandkräftige EG-Typgenehmigung , die

b) nicht auf Grund einer Täuschung erteilt wurde (KBA hält an dieser fest)

2. Kein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV (Fahrzeuggenehmigungs-VO), denn das Interesse des Klägers nicht zu einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden wird nicht vom Schutzbereich dieser Vorschriften umfasst

Bundesgerichtshof

1. §§ 826, 31 BGB: Das Vorliegen einer EG-Typgenehmigung kann dem Anspruch nicht entgegengehalten werden, denn aus dieser ergibt sich nur, dass ein Fahrzeugtyp (nicht das konkrete Fahrzeug) den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und den technischen Anforderungen der Richtlinie sowie den in Anlagen IV und XI aufgeführten Rechtssätzen entspricht. Ihre Wirkung reicht nicht über die im Verwaltungsakt getroffenen Feststellungen hinaus. Hieran ändert weder eine Übereinstimmungserklärung für das konkrete Fahrzeug etwas, noch Auskünfte des KBA.

-> nach Aufhebung und Zurückverweisung muss der Anspruch durch das OLG erneut geprüft werden, wobei eine Fahrkurvenerkennung nur dann relevant ist, wenn sie Auswirkungen auf das Emissionsverhalten hat + Verhaltensänderungen der Beklagten vor Abschluss des Kaufvertrages können Haftung nach §§ 826, 31 BGB ausschließen

2. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV:

Die umfassende Ablehnung eines Schadenersatzanspruches ist fehlerhaft, zuzustimmen ist lediglich der Ansicht, dass der Kläger keinen großen Schadenersatz verlangen kann.

Persönlicher Schutzbereich: Käufer eines Fahrzeuges mit unzulässiger Abschalteinrichtung unterfällt dem persönlichen Schutzbereich von §§ 6 abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV i.V.m. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 (BGH Urteil vom 25.05.2020, VI ZR 252/19)

Individualschutz: Europarechtlichen Abgasvorschriftensind so auszulegen, dass neben allgemeinen Rechtsgütern auch die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeuges gegenüber dem Hersteller geschützt werden, wenn dieser da Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ausgerüstet hat (EuGH, Urteil vom 21.03.2023, C-100/21, NJW 2023, 1111 Rn. 81, 83)

Sachlicher Schutzbereich: Schadenersatz muss nur dann geleistet werden, wenn sich im konkreten Schaden eine Gefahr verwirklicht hat, vor der die verletzte Norm schützen soll, d.h. der Schaden muss in den sachlichen Schutzbereich der Norm fallen.

- Das Interesse des Käufers an der Rückabwicklung des Kaufvertrages ist in den sachlichen Schutzbereich der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV nicht einbezogen.

- Geschützt wird auch nicht das Interesse, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden und zwar in Form, dass eine – ggf. auch fahrlässige – Erteilung einer unrichtigen Übereinstimmungsbescheinigung zu einem deliktischen Anspruch des Käufers gegen Hersteller auf Rückerstattung des gezahlten Kaufpreises führt.

- Geschützt wird unionsrechtlich jedoch das Interesse bei Abschluss eines Kaufvertrages über ein Kraftfahrzeug nicht wegen Verstoßes gegen Abgasrecht eine Vermögenseinbuße im Sinne der Differenzhypothese zu erleiden. Dem liegt der Erfahrungssatz zu Grunde, dass ein Käufer, der das Fahrzeug zur eigenen Nutzung erwirbt vom Kauf abgesehen hätte, wenn er Kenntnis von der Gefahr der Betriebsbeschränkung oder – untersagung gehabt hätte.

Mangels anderweitiger Feststellungen im Berufungsurteil hat der BGH dann unterstellt:

1. Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungserklärung erteilt, d.h. das betreffende Kraftfahrzeug ist mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgerüstet, weil die Bescheinigung dann eine nicht gegebene Übereinstimmung mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 ausweist.

2. Die Beklagte hat schuldhaft gehandelt, wobei ein fahrlässiges Handeln genügt.

3. Dem Kläger ist ein Vermögensschaden im Sinne der Differenzhypothese entstanden.

Differenzhypothese:

Vermögenslage, die infolge des haftungs-begründenden Ereignisses eingetreten ist	:	Vermögenslage ohne dieses Ereignis

Schaden = Minus, d.h. der Betrag um den das Kraftfahrzeug mit Rücksicht auf die Risiken wegen der unzulässigen Abschalteinrichtung zu teuer erworben wurde (jederzeitige Verfügbarkeit)

Schadenentstehung: Zeitpunkt des Vertragsschlusses

Ergebnis: Aufhebung und Zurückverweisung mit Handlungsanweisung:

1. Erneute Prüfung des Anspruches nach §§ 826, 31 BGB (s.o.)

2. Erneute Prüfung des Anspruches nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV

a) Feststellung, ob eine unzulässige Abschalteinrichtung vorliegt: Art. 3 Abs. 10 bzw. Art. 5 Abs 2 VO (EG) 715/2007

-> Verwendung des Fahrzeugs unter Bedingungen, die im gesamten Unionsgebiet üblich sind

-> Änderung der Funktion nur eines Teils des Emissionskontrollsystems

-> Wirkung der Änderung in seiner Gesamtheit (Abgasrückführung und –reinigung)

-> Darlegungs- und Beweislast: Kläger (Die Anforderungen an den Tatsachenvortrag dürfen aber nicht überspannt werden. Dieser darf jedoch keine willkürlichen Behauptungen auf das Gerate-wohl und ohne Anhaltspunkte aufstellen.)

-> Darlegungs- und Beweislast für eine ausnahmsweise Zulässigkeit: Beklagte (Kein Pauschalvor-trag, eine unzulässige Abschalteinrichtung sei nicht verbaut worden.)

b) Erwerbskausalität: Erfahrungssatz, dass der Käufer den Pkw zu diesem Kaufpreis in Kenntnis nicht erworben hätte. Dieser Erfahrungssatz kann durch eine Verhaltensänderung des Herstellers in Frage gestellt werden (Beweislast: Hersteller)

c) Verschulden: Vermutung. Der Hersteller kann versuchen, den Vorwurf eines zumindest fahrlässigen Inverkehrbringens einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung für den Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses zu widerlegen (z.B. durch Bekanntgabe der Verwendung einer unzulässigen Abschalteinrichtung)

d) Unvermeidbarer Verbotsirrtum: bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (Darlegungs- und Beweislast: Hersteller)

- Sorgfältige Prüfung der Rechtslage unter Einbeziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung
- EG-Typgenehmigung, die sich nicht nur auf die Einzelheiten nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 erstreckt, sondern auch auf die Abschalteinrichtung in ihrer konkreten Ausführung und unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschalteinrichtungen
- wenn bei einer Nachfrage von der für die EG-Typgenehmigung oder anschließenden Maßnahme zuständigen Behörde eine Bestätigung erteilt worden wäre (hypothetische Genehmigung), Vor.: Der Hersteller muss der Behörde die konkret verwendete Abschalteinrichtung in allen für die Beurteilung nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 715/2007 maßgeblichen Einzelheiten darstellen.
- Rechtsrat eines fachlich qualifizierten Berufsträgers, dem der relevante Sachverhalt umfassend dargelegt wurde

Differenzschaden:

1. Der Richter darf diesen nach freier Überzeugung schätzen innerhalb einer Bandbreite von

   5 – 15 % des gezahlten Kaufpreises:

   - 5 % Untergrenze, darunter wäre ein Schadenersatz zur Erreichung der unionsrechtlichen Ziele nicht wirksam
   - 15 % Obergrenze, zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit
   - Innerhalb dieser Spanne sollten berücksichtigt werden: Nachteile, die mit der Verwendung der unzulässigen Abschalteinrichtung verbunden sind; der Umfang in Betracht kommender Betriebs-beschränkungen und deren Eintrittswahrscheinlichkeit, das Gewicht des der Haftung zu Grunde liegenden Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte, Grad des Verschuldens

2. Die Einholung eines Sachverständigengutachtens ist nicht erforderlich.

3. Die Beklagte kann sich nicht mit der Argumentation verteidigen, die Verkaufspreise seien mit Rück-Sicht auf die Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen tatsächlich nicht gesunken bzw. der Schaden betrage im konkreten Fall weniger als 5 % (oder der Kläger: mehr als 15 %).
4. Nutzungsvorteile/Restwert des Fahrzeuges sind dann schadenmindernd anzurechnen, wenn sie Kaufpreis abzüglich Differenzschaden übersteigen.
5. Ein Softwareupdate muss, um schadenmindernd zu wirken, die Gefahr einer Betriebsbeschränkung Signifikant mindern.
6. Die Vorteilsausgleichung kann der Gewährung von Schadenersatz entgegenstehen, wenn der Differenzschaden vollständig ausgeglichen ist.

VI a ZR 533/21 (Hansen/Audi)

Sachverhalt: - 11.05.2018 verbindliche Bestellung eines gebrauchten Audi SQ5 allroad 3.0 TDi

- Dieselmotor Baureihe EA Gen2 BiT Euro 6
- temperaturgesteuerte Abgasrückführung
- SCR-Katalysator
- KBA: unzulässige Abschalteinrichtung, 01.12.2017 VA Anordnung von Nebenbestimmungen für die EG-Typgenehmigung, weitere Strategien der Abgassteuerung erscheinen zweifelhaft, die Beklagte hat freiwillig auf diese Strategien verzichtet und zugesagt, die Mangelsoftware zu entfernen, endgültige Entscheidung vorbehalten
- ab 22.12.2017 will der Hersteller die Vertragshändler aufgefordert haben, auf die Beanstandungen hinzuweisen und die Softwareaktualisierung, Kläger behauptet, er habe die Information bei seiner Bestellung nicht erhalten
- Januar 2018 Presseberichte/Pressemitteilung des KBA
- Juli 2019 Aufforderung zur Softwareaktualisierung, die der Kläger ablehnt

Klägerbegehren: Kaufpreiserstattung abzüglich der gezogenen Nutzungsvorteile Zug – um – Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs + Feststellung Annahmeverzug

Klage abgewiesen

Berufung zurückgewiesen (OLG Köln):

- kein Anspruch aus §§ 826, 31 BGB da wegen der Verhaltensänderung der Beklagten ab 2017 kein Sittenwidriges, vorsätzliches Verhalten vorgelegen hat
- kein Anspruch gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs.1, 27 Abs. 1 EGFGV, da das Interesse des Klägers nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden nicht Sinn und Zweck der Vorschriften ist und der Gesetzgeber bei fahrlässiger Erteilung einer unrichtigen Über-Einstimmungserklärung keinen gegen den Hersteller gerichteten Anspruch auf Rückabwicklung eines mit einem Dritten geschlossenen Vertrages einrichten wollte

Bundesgerichtshof:

1. kein Anspruch gem. §§ 826, 31 BGB, denn das sittenwidrige Verhalten muss bei Eintritt des Schadens noch vorgelegen haben, im vorliegenden Fall war dieses jedoch durch die Verhaltensänderung der Beklagten entfallen

   -> Kläger: Beweislast für das Fortbestehen des die obj. Sittenwidrigkeit begründende Verhalten

   -> Beklagte: sekundäre Darlegungslast für die zur Verhaltensänderung ergriffenen Maßnahmen

2. Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV kann bestehen, allerdings nicht in Form des großen Schadenersatzes, sondern „nur“ wegen eines Vermögensschadens in Form eines Differenzschadens

Ergebnis: Aufhebung und Zurückverweisung, wobei zu beachten sein wird, dass der Differenzschaden auf dem Erfahrungssatz beruht, dass der Käufer den Vertrag bei Kenntnis der Umstände nicht geschlossen hätte, was jedoch bei der Verhaltensänderung der Beklagten Zweifelhaft sein dürfte (Beweislast: Beklagte, BGH Urt. V. 26.06.2023, VI a ZR 335/21)

VI a ZR 1031/22

Sachverhalt: - 24.10.2017 Kauf eines Mercedes C 220 d, Motor Baureihe OM 651, darlehensfinanziert

- EG-Typgenehmigung Schadstoffklasse 6
- temperaturgesteuerte Abgasrückführung
- Kühlmittel-Solltemperaturregelung (verzögerte Erwärmung Motoröls – niedr. Emission)
- kein Rückruf des KBA

Klägerbegehren: Behandlung, als ob Kauf- und Darlehensvertrag nicht geschlossen worden wären

LG: Klage stattgegeben unter Berücksichtigung eines Anspruchs aus §§ 826, 31 BGB

OLG: Klage abgewiesen, weil ein sittenwidriges, vorsätzliches Verhalten nicht schlüssig vorgetragen wurde und auch kein Schutzgesetz verletzt wurde, denn die unionsrechtlichen Normen enthielten keinen Individualschutz

Bundesgerichtshof:

§§ 823 Abs. 2 BGB i.V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV wurde nur insoweit zutreffend angewendet wie großer Schadenersatz abgelehnt wird, im Übrigen hätte dem Kläger die Gelegenheit gegeben werden müssen, den Differenzschaden zu berechnen

Ergebnis: Aufhebung und Zurückverweisung zur Feststellung des ggf. Vorliegend der Tatbestandsvor-

Aussetzungen der §§ 826, 31 BGB sowie § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1

EG-FGV sowie ggf. zur Berechnung des Differenzschadens

Fazit:

1. Wenn zumindest fahrlässig eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut wurde kann der Vertrauensschaden als Differenzschaden in Höhe von 5- 15 % des ursprünglichen Kaufpreises geltend gemacht werden. Der Käufer behält sein Fahrzeug.

2. Es muss also in jedem Einzelfall und für jeden Motor geprüft werden, ob es sich bei dem Thermofenster um eine illegale Abschalteinrichtung handelt. Die Beweislast trifft den Kläger.

3. Der Hersteller muss dann hingegen darlegen und beweisen, dass ggf. eine ausnahmsweise Zulässigkeit vorliegt. Gelingt ihm dies, haftet er nicht.

4. Ein möglicher Schadenersatzanspruch kann immer noch an einem erforderlichen Verschulden des Herstellers scheitern.

5. Ist ein Schadenersatzanspruch dem Grund nach gegeben, dann kann der Tatrichter aus einer Bandbreite von 5 – 15 % des gezahlten Kaufpreises die Schadenshöhe schätzen, ohne vorherige sachverständige Beratung. Erlangte Vorteile muss der Kläger sich anrechnen lassen.

Wie geht’s es weiter?

Weitere Entscheidung des BGH vom 20.07.2023, III ZR 267/20

(Bestätigung der Rechtsprechung vom 26.06.2023)

Realitätscheck:

Laufenden Verfahren:

OLG Stuttgart: - in der Regel ruhen die Verfahren noch

- Terminierungen in 2 Verfahren

- Beweisbeschluss in 1 Verfahren: Amtliche Auskunft des KBA

a) Wird in dem Fahrzeug die Funktion des geregelten Kühlmittelthermostats, das Abgasrückführungssystem, die Kühlerjalousie in Abhängigkeit von der Temperatur, der Fahrzeuggeschwindigkeit, der Motordrehzahl (UpM), dem eingelegten Getriebegang, dem Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstigen Parametern verändert und hierdurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs in seiner Gesamtheit verringert? In diesem Zusammenhang bedarf es eines Vergleichs der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems des Emissionskontrollsystems.

Gegebenenfalls: Ist aufgrund der Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems ein Rückruf durch das Kraftfahrt-Bundesamt erfolgt?

b) Hat die Beklagte im Typgenehmigungsverfahren die in der Praxis erwarteten und nach den gesetzlichen Formularen vorgesehenen Angaben gemacht oder hätte die Beklagte im Verfahren nach Auffassung des Kraftfahrt-Bundesamtes die Temperaturabhängigkeit der Abgasrückführung, die Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung und die Funktionsweise der Kühlerjalousie in einem weitergehenden Umfang offenlegen müssen?

Aufgrund der sehr hohen Anzahl eingehender Amtshilfeersuchen von Land- und Oberlandesge-richten kann eine Beantwortung Ihrer Anfrage nach Eingangsdatum derzeit voraussichtlich bis zu vier bis fünf Monate dauern. Dies ist darin begründet, dass die hier eingehenden Gerichtsan-fragen im Sinne der Gleichbehandlung chronologisch nach dem Eingangsdatum bearbeitet werden müssen.

Um weiteren Aufwand in der Bearbeitung zu vermeiden, bitte ich höflich von Sachstandsanfra-gen innerhalb des o. g. Zeitraumes abzusehen.

Nach Abschluss der Bearbeitung erhalten Sie unaufgefordert eine entsprechende schriftliche Auskunft.

Außergerichtlich:

1. Vortrag, dass eine unzulässige Abschalteinrichtung vorliegt. (DUH)

2. Auskunft:

Wird in dem Fahrzeug die Funktion des geregelten Kühlmittelthermostats, das Abgasrückführungssystem, die Kühlerjalousie in Abhängigkeit von der Temperatur, der Fahrzeuggeschwindigkeit, der Motordrehzahl (UpM), dem eingelegten Getriebegang, dem Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstigen Parametern verändert und hierdurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter den Bedingungen des normalen Fahrbetriebs in irgendeiner verringert? In diesem Zusammenhang bedarf es eines Vergleichs der Wirksamkeit des unverändert funktionierenden und derjenigen des verändert funktionierenden Gesamtsystems des Emissionskontrollsystems.

Ist aufgrund der Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems ein Rückruf durch das Kraftfahrt-Bundesamt erfolgt?

Haben Sie im Typgenehmigungsverfahren Angaben zum Thermofenster gemacht und wenn ja, welche?

Innerhalb welches genauen (Aussen-)Temperaturfensters arbeitet die Abgasreinigung in dem streitgegenständlichen Fahrzeug vollständig und in welchem Maße wird die Abgasreinigung innerhalb welcher Temperaturfenster heruntergeregelt?

3. Vortrag zum Differenzschaden/Aufforderung zur Kostentragung bei Maßnahmen des KBA, insb. Betriebsuntersagung/Stilllegung

Hersteller/Beklagte

Keine Reaktion oder Ablehnung, insb. VW:

1. Motoren des Typs EA 288 haben keine unzulässige Abschalteinrichtung.

2. Volkswagen schließt keine Vergleiche. Es gibt keinen Schadenersatz.

3. ***Klägeranwälte verlieren ihre Prozesse so gut wie alle.***

Die Konzernmarken **VW, Audi, Seat und Skoda** und andere Tochterfirmen wie die Fahrzeughandelsfirma **Vehicle Trading International (VTI)** versenden ein Informationsschreiben an Händler und Vertragspartner in ganz Europa. Inhalt:

-„**unverzichtbare Informationspflicht** bei Verkäufen aus dem Gebrauchtwagen-bestand gegenüber Kunden bezüglich der Thermofenster“

- beigefügt **„Kundeninformation für Dieselfahrzeuge Euro 6c und älter (typgenehmigt ohne RDE-Anforderung)“** und eine vom Kunden zu unterschreibende „Bestätigung“.

- alle **Dieselmodelle der Marken VW, Audi, Seat und Skoda** in Europa mit dem Emissionsstandard **Euro 6c oder niedriger**, die nicht mit RDE (Real Driving Emissions) zertifiziert wurden (Diesel, die **zwischen dem 1. Januar 2000 und dem 31. August 2018 gebaut** wurden sowie einige neuere Dieselmodelle)

- Bestätigung: dass ***mögliche Konsequenzen der eingebauten Thermofenster*** beim Kauf klar waren und, dass er ***"mit der Durchführung einer etwaigen technischen Maßnahme" am Auto einverstanden, sollte diese von Volkswagen verlangt und bereitgestellt werden.***

BGH v. 20.11.2023, VIa ZR 1589/22: Zulassung der Revision

Sachverhalt: Audi Q7 3.0 TDI (Euro5), Kaufpreis 62.000 €, Kauf 02.01.2015

Klägerische Vortrag: Thermofenster, auf den Prüfstand zugeschnitten, d.h. nur zw. 20 ° und 30 ° funktioniert die Abgasreinigung normgerecht

Beklagtenvortrag: Funktionsweise des Thermofensters nicht offenbart, Stellungnahme zur Zulässigkeit

LG Ingolstadt: Ansprüche aus § 826 BGB sowie § 823 Abs. 2 BGB verneint, u.a. Thermofenster zulässig

OLG München: kein Anspruch aus § 826 BGB wg. fehlenden Vorsatzes

Kein Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB bei Fahrlässigkeit wegen fehlender Verletzung einer drittschützenden Norm

Begründung Nichzulassungsbeschwerde:

1. Europäischen Normen entfalten Drittschutz
2. Auffassung des KBA, die Abschalteinrichtung sei zulässig begründet keinen schuldausschließenden Rechtsirrtum des Fahrzeugherstellers
3. Die bisherige Rechtsprechung des BGH, eine Typengenehmigung habe keinen Schutzcharakter bedeutet nicht, dass eine Abschalteinrichtung zulässig ist.
4. Das Oberlandesgericht hat die unmittelbare Geltung der VO (EG) 715/2007 verkannt.
5. Rechtliche Rat zur Auslegung von Art. 5 VO (EG) 715/2007) hat die Beklagte nicht eingeholt.
6. Von der Zulässigkeit einer Einrichtung, die den Schadstoffausstoß nur drei Monate des Jahres bei warmer Temperatur normgerecht regelt, durfte niemand ausgehen

Haftung: PRO für Thermofenster und Co.

OLG Karlsruhe Urteil v. 22.08.2023, 8 U 86/21, Beck-RS 2023, 21335:

A 3.0 TDI quattro, Euro 5, Motor EA 896gen2, Erwerb 2014, gebraucht

OLG Karlsruhe Urteil v. 22.08.2023, 8 U 271/21, Beck-RS 2023, 21332:

Audi Cabriolet 3.0 TDI, Euro 5, Motor EA 896gen2, Erwerb 2015, gebraucht

- **Kein verpflichtende Rückruf, freiwilliges Software-Update**
- **AGR: 17 -30 °**

Anträge: 1. Hauptantrag: großer Schadenersatz, hilfsweise Differenzschaden

2. Umstellung von großem Schadenersatz auf Differenzschaden + Rücknahme der darüber hinausgehenden Berufung (zul.)

Zulässigkeit Berufung: 2. Gegeben trotz fast ausschließlicher Verwendung von Textbausteinen

Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1 und 27 Abs. 1 EG-FGV

I. Kläger ist in den Schutzbereich einbezogen

II. Thermofenster (AGR) ist eine unzulässige Abschalteinrichtung (BW:Kläger)

Übereinstimmungserklärung ist unzutreffend, weil das konkrete Fahrzeug nicht mit allen Rechtsakten, auch Art. 5 Abs. 2 S. 1 VO Nr. 715/2007 übereinstimmt

- Kläger: 20 – 30 °
- Beklagte: Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, verringerte Wirkung bei unter 17 °

Ausnahmsweise Zulässigkeit? (BW: Beklagte)

Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit a-c VO 717/2007

- Verschmutzung und Verschleiß sind keine Beschädigungen bzw. Unfall i.S.d. Bestimmung (vorhersehbar und normal)
- nur unmittelbare Risiken für Motor in Form v. Beschädigung/Unfall erlauben Ausnahme
- Abschalteinrichtung **ausschließlich** hier vor zu schützen und den sicheren Betrieb zu gewährleisten
- Einrichtung, die unter normalen Bedingungen so den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste wäre mit dem Ziel der VO nicht vereinbar

Schuldhaftes Handeln?

Fahrlässigkeit genügt!

Für die Kläger streitet die Verschuldensvermutung.

Hersteller kann sich unter Berufung auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum entlasten, wenn er darlegen und beweisen kann, dass er unter Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt die Rechtslage geprüft hat und mit einer anderen Beurteilung durch Gerichte nicht rechnen musste.

Beklagten: *Die für die Entwicklung der Fahrzeuge bei der Beklagten zuständigen Mitarbeiter seien davon ausgegangen, dass das in den streitgegenständlichen Fahrzeugen implimentierte Thermofenster zum Schutz des Motors und zum sicheren Betrieb erforderlich und zulässig sei. Positive Vorstellung von der Zulässigkeit sei nicht erforderlich. (Zeugenbeweis)*

Ungenügend!

- Unklar, ob sich Vorstand oder Entscheidungsträger i.S.v. § 31 BGB analog mt der Zulässigkeit auseinandergesetzt hat und welche Überlegungen angestellt wurden
- Welche konkreten Vorstellungen sollen Grundlage eines Irrtums sein?
- Welche Entscheidungsprozesse?
- Keine Fehlvorstellung eines Entscheidungsträgers vorgetragen, geschweige denn, dass eine solche überhaupt bestanden hat

Keine Vorlage von z.B. Vorstandsprotokollen

- nicht vorstellbar, dass ein Fenster von 17 – 30 ° für zulässig erachtet werden kann
- keine Berufung auf gängigen Industriestandard
- keine Änderung der Rechtsprechung des EuGH im Urteil vom 14.07.2022

Auf die Feststellung einer Unvermeidbarkeit kommt es aus diesem Grund nicht mehr an!

Kläger können sich auf den Erfahrungssatz berufen, dass sie in Kenntnis der Umstände den Kaufvertrag nicht zu diesem Preis abgeschlossen hätten. Beklagte kann diese Vermutung nicht widerlegen, weil er die Risiken nicht bekannt gegeben hat, im Gegenteil! Bestreiten unzulässigen Abschalteinrichtung und drohende Stilllegung der Fahrzeuge!

Differenzschaden

- 10% des gezahlten Kaufpreises unter Berücksichtigung des Risikos der behördlichen Anordnung, des Umfangs der in Betracht kommenden Betriebsbeschränkungen, des konkreten Rechtsverstoßes, des Verschuldensgrades und dem Gebot der verhältnismäßigen Sanktionierung

- Anrechnung der Nutzungsvorteile und des Restwerts

- Nutzungsvorteil: Kaufpreis : (Gesamtlaufzeit – gefahrene Kilometer bei Erwerb) x gefahrene Kilometer

- Kaufpreis nach Abzug Differenzschaden : Summe Nutzungsvorteil+Restwert

- Übersteigt letztere den Differenzschaden, ist dieser um den übersteigenden Betrag zu kürzen

  1. keine Kürzung
  2. nur noch Zahlung von 803,94 €

OLG Karlsruhe 22.8.23 8 U 236/21, Beck-RS 22434:

Gefahrene Kilometer nicht bekanntgegeben

Kein Schadenersatz!

OLG Karlsruhe Urteil vom 15.09.2023 - 8 U 383/21, Beck-RS 2023, 24828:

Audi, EA 896 – 3 Liter

OLG Karlsruhe Urteil vom 03.11.2023 – 8 U 104/21, Beck-RS 2023, 30542:

Audi, EA 896gen2

Revision ausdrücklich nicht zugelassen trotz anderslautender Entscheidungen anderer OLG

OLG Karlsruhe Urteil vom 11.11.2023 – 8 U 66/21, Beck-RS 2023, 31653:

Audi, EA 896gen2

OLG Naumburg, Urteil vom 15.09.2023 – 8 U 24/23 (Fiat/Stellantis)

- Wohnmobil, ausgestattet mit einem Dieselmotor von Fiat, 2020 gebraucht erworben worden
- KBA: Abgasreinigung unter anderem etwa 22 Minuten nach dem Start des Motors sowie in Abhängigkeit von der jeweiligen Außentemperatur (sog. Thermofenster) auf ein unerlaubt niedriges Niveau gesenkt.
- itl.Behörde MIT schritt trotz Intervention des KBA und EU-Vertragsverletzungsverfahren nicht ein

- OLG Naumburg: Abgaseinrichtungen mindestens fahrlässig verbaut
- auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum könne sich Stellantis trotz Nichteinschreiten MIT nicht berufen, da dort „kein nachvollziehbares Normverständnis“ er-kennbar sei
- Differenzschaden: 10 %

BGH Urteil vom 27.11.2023, VI a ZR 1425/23:

- Wohnmobil, Fiat, Kauf April 2018 Ducato Sunlight A 68 für 52.300 € mit einem Dieselmotor der Baureihe 2,3-l-MultiJet II (96 kW), das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet war (Ermittlungen der deutschen Behörden), EG-Typgenehmigung Basisfahrzeug in Italien nach Maßgabe der Abgasnorm Euro 6 erteilt, keine Reaktion auf Hinweis KBA

I. Anwendung deutschen (Sach-)Rechts

II. Basisfahrzeug: unzulässige Abschalteinrichtung

III. Bestehende EG-Typgenehmigung und fehlende Rückrufe der italienischen Aufsichtsbehörde ohne Relevanz

IV. Tatsächliche Nutzbarkeit muss nicht eingeschränkt sein

V. Diesel-Rechtsprechung zu PKW gilt auch für Wohnmobile

VI. Hersteller des Basisfahrzeugs unterliegt den gleichen Sorgfaltspflichten wie ein Hersteller, auch wenn er nicht den Motor herstellt

KSR: Geht auch nicht!

OLG Hamm Urteil vom 01.09.2023 – 30 U 78/21 (OM 651)

- KSR des Herstellers Mercedes-Benz = unzulässige Abschalteinrichtung

- kein unvermeidbarer Verbotsirrtum, jedenfalls wenn ein Rückruf des streitbefangenen Fahrzeugs durch das KBA wegen dieser Abschalteinrichtung vorliegt, der Fahrzeughersteller kann sich nicht darauf berufen, dass eine hypothetische Anfrage beim KBA die Auskunft ergeben hätte, dass die Abschalteinrichtung zulässig sei

- unerheblich sei dabei, ob der Rückruf rechtmäßig erfolgt ist oder auf einer unzutreffenden Rechtsauffassung des KBA beruhe

- Differenzschaden: 7 %

2. OLG Stuttgart, Urteil vom 19.10.2023 - 24 U 103/22 (Mercedes-Benz OM 642)

- zwei unzulässigen Abschalteinrichtungen zum Zeitpunkt des Erwerbs aus: Thermofenster und KSR.

- Thermofensters: kein schuldhaftes Verhalten von Mercedes wegen eines unvermeidbaren Verbotsirrtums, da Thermofenster herstellerübergreifend flächendeckend in Dieselfahrzeugen zum Einsatz gekommen waren und das KBA dies jedenfalls noch bis 2020 nicht beanstandet hatte

- KSR: kein unvermeidbarer Verbotsirrtum (nur Mercedes verwendet KSR)

- Schadensersatzanspruch zu – in Höhe von 254 Euro

Contra Schadenersatz!

Unvermeidbarer Verbotsirrtum! KBA ging von Zulässigkeit des Thermofensters aus

OLG Bamberg, B. v. 30.08.2023, 10 U 28/23 e, BeckRS 2023, 24363 (VW EA288);

OLG Brandenburg, B. v. 05.09.2023 – 12 U 30/23, BeckRS 2023, 24366 (VW EA288);

OLG Brandenburg, Urteil vom 07.09.2023 - 10 U 129/22 (Mercedes);

OLG Braunschweig, B. v. 13.07.2023 – 7 U 4/21, BeckRS 2023, 17815 (VW EA288);

OLG Celle, Urteil vom 18.10.2023 – 7 U 67/23, BeckRS 2023, 29170 (VW EA288).

OLG Dresden, Urteil vom 16.08.2023, 7 U 1326/21 (Mercedes);

OLG Frankfurt a. M., Urteil v. 07.07.2023 – 4 U 283/22, BeckRS 2023, 17874 (Audi EA288);

OLG Hamm, B. vom 09.11.2023 – 28 U 117/23, BeckRS 2023, 31503, (Opel Astra 1,6 l)

OLG Hamm, B. vom 13.07.2023 – 13 U 527/21, BeckRS 2023, 17845 (VW EA288);

OLG Koblenz, Urteil vom 14.07.2023 - 16 U 21/23, BeckRS 2023, 19535 (VW EA288);

OLG Köln, B. v. 26.07.2023 – 3 U 96/22, BeckRS 2023, 19531 (Porsche Panamera, 3L V6TDI);

OLG München, B. v. 16.08.2023, 20 U 935/21 (Mercedes)

OLG München, B. v. 27.07.2023 – 35 U 5534/22, (VW EA288);

OLG München, B. v. 25.07.2023 – 34 U 1617/23 e, (VW EA288);

OLG Oldenburg, B. vom 24.07.2023 – 13 U 104/22, BeckRS 2023, 19540 (VW EA288);

OLG Schleswig, Urteil v. 10.10.2023, Az. 7 U 100/22, BeckRS 2023, 27262 (Mercedes);

OLG Schleswig, Urteil v. 13.07.2023 – 10 U 51/23, BeckRS 2023, 17868 (Audi EA 896 Gen2 BiTurbo);

OLG Schleswig, Urteil v. 14.11.2023 – 7 U 19/23, BeckRS 2023, 31703 (Mercedes)

OLG Zweibrücken, B. v. 01.08.2023 – 1 U 24/23, BeckRS 2023, 19541 (Audi, 3L, EA897);

OLG Bamberg, B. v. 30.06.2023 – 3 U 48/23 e (VW EA 288)

OLG München, B. v. 06.07.2023 – 37 U 414/23 (VW EA 288)

Rechtsschutzversicherer

Teilweise Erteilung von Deckungszusagen; teilweise Ablehnungen wegen fehlender Erfolgsaussichten:

- Fahrlässiges Verhalten des Herstellers wird zwar vermutet, es liegt aber auf der Hand, dass er diese widerlegen kann und entsprechende Einwendungen/Belege bringt. Erstzulassung und Erwerbsvorgang datieren auf Mai bzw. Juli 2015. Damals wurde nach Auffassung aller Fachaufsichts- und Typengenehmigungsbehörden Thermofenster als zulässig bewertet.

- Bei einem Erwerbsvorgang im Juli 2015 – nach Beginn des Abgasskandals – war der Minderwert bereits eingepreist, so dass der Kaufpreis dem tatsächlichen Fahrzeugwert entspricht.

- In EA 288 ist keine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut (Thermofenster und Fahrkurvenerkennung), auch bei vom Prüfstand abweichenden Messergebnissen (denn andere Ursachen als Manipulationen sind denkbar).

Stichentscheid?

Regress des Rechtsschutzversicherers bei Deckungszusage

Es geht weiter…Fortsetzung folgt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit