

## RECHTSPRECHUNG

## Erweiterte Ansprüche der Fahrzeugkäufer im „Dieselskandal“?

BGB § 823 Abs. 2, EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1, RL 2007/46/EG Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1, Art. 46, VO (EG) Nr. 715/2007 Art. 5 Abs. 2

- 1. Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG (...) in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (...) sind dahin auszulegen, dass sie neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.**
- 2. Das Unionsrecht ist dahin auszulegen, dass es in Ermangelung einschlägiger unionsrechtlicher Vorschriften Sache des Rechts des betreffenden Mitgliedstaats ist, die Vorschriften über den Ersatz des Schadens festzulegen, der dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestatteten Fahrzeug tatsächlich entstanden ist, vorausgesetzt, dass dieser Ersatz in einem angemessenen Verhältnis zum entstandenen Schaden steht. (Gekürzte Entscheidungssätze des Gerichts).**

EuGH (Große Kammer), Urteil vom 21.3.2023 – C-100/21, BeckRS 2023, 4652

### I. Sachverhalt

Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der – zwischenzeitlich aufgehobenen – Richtlinie 2007/46/EG („Rahmenrichtlinie“) in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Es ist im Rahmen eines vor dem LG Ravensburg geführten Rechtsstreits zwischen dem Käufer eines Gebrauchtfahrzeugs der Marke Mercedes-Benz und der Mercedes-Benz Group AG (vormals Daimler AG) als Herstellerin des Fahrzeugs ergangen. Die Verkäuferin ist nicht am Rechtsstreit beteiligt.

Der Kläger des Ausgangsverfahrens kaufte das erstmals am 15.3.2013 zugelassene, mit einem Dieselmotor der Schadstoffnorm Euro 5 ausgestattete Fahrzeug am 20.3.2014 mit einer Laufleistung von 28.591 km. Das Fahrzeug ist mit einer Motorsteuerungssoftware ausgerüstet, die die Abgasrückführung reduziert, wenn die Außentemperatur unter einer gewissen Schwelle liegt, was eine Erhöhung der Stickoxidemissionen zur Folge hat („Thermofenster“). Unter welchen konkreten Bedingungen und in welchem Umfang eine Reduktion der Abgasrückführung erfolgt, ist zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens streitig.

Der Kläger begehrt Schadensersatz in Höhe des von ihm gezahlten Kaufpreises abzüglich einer Nutzungsentschädigung, die nicht am vollen Kaufpreis zu bemessen sei, Zug um Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs.

Das LG Ravensburg sieht in dem Thermofenster eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs des Klägers aus § 826 BGB (sittenwidrige vorsätzliche Schädigung) seien insoweit wohl nicht erfüllt. Es komme aber ein Anspruch nach § 823 Abs. 2 BGB in Betracht, für den einfache Fahrlässigkeit genüge. Da ein solcher Anspruch den Verstoß gegen ein Schutzgesetz voraussetze, sei zu klären, ob die eingangs genannten Vorschriften des Unionsrechts (auch) den Schutz der Interessen eines einzelnen Erwerbers eines nicht unionsrechtskonformen Fahrzeugs bezwecken. Falls nicht, sei weiter fraglich, ob ein Anspruch gegen den bloß fahrlässig handelnden Fahrzeughersteller dennoch nach dem Grundsatz der Effektivität geboten ist. Für den Fall, dass dem Kläger ein Schadensersatzanspruch zustehen sollte, sei weiter zu klären, ob die praktische Wirksamkeit der genannten Bestimmungen des Unionsrechts ein Unterbleiben oder eine Einschränkung der Anrechnung von Nutzungsvorteilen erfordert.

Vor diesem Hintergrund hat das Landgericht das Ausgangsverfahren ausgesetzt und dem EuGH – soweit hier von Interesse – folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

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 Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist?

Wenn die Vorlagefrage 1 verneint wird:

3. Ist es unvereinbar mit Unionsrecht, wenn ein Erwerber, der ungewollt ein vom Hersteller mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung 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 Fahrzeugewerbers gegen den Fahrzeughersteller bei jeglichem schuldhaften (fahrlässigen oder vorsätzlichen) Handeln des Fahrzeugherstellers in Bezug auf das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung 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 Fahrzeugewerber 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 Abschaltvorrichtung 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 Abschaltvorrichtung resultierenden Minderwerts des Fahrzeugs und/oder im Hinblick auf die vom Erwerber ungewollte Nutzung eines nicht unionsrechtskonformen Fahrzeugs abgezogen wird?

## II. Aus den Gründen

Zur ersten und zur zweiten Frage

- 68 Mit seinen ersten beiden Fragen, die zusammen zu beantworten sind, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 dahin auszulegen sind, dass sie neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestattet ist.
- 69 Dem Vorabentscheidungsersuchen ist zu entnehmen, dass diese Fragen vor dem Hintergrund gestellt werden, dass nach Auffassung des vorlegenden Gerichts die Geltendmachung des in § 823 Abs. 2 BGB vorgesehenen Schadensersatzanspruchs durch den individuellen Käufer eines nicht unionsrechtskonformen Kraftfahrzeugs einen Verstoß gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz voraussetzt.
- 70 In Bezug auf Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ist darauf hinzuweisen, dass das mit dieser Verordnung verfolgte Ziel, wie sich aus ihren ErwG 1 und 6 ergibt, darin besteht, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte insbesondere die Stickstoffoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen bei Dieselmotoren zu mindern (Urt. v. 14.7.2022

– C-128/20, Rn. 43, GSMB Invest und die dort angeführte Rechtsprechung). Das in Art. 5 Abs. 2 Satz 1 dieser Verordnung aufgestellte Verbot der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, zielt gerade darauf ab, die Emissionen von Schadstoffen zu begrenzen und auf diese Weise zu dem mit dieser Verordnung verfolgten Ziel des Umweltschutzes beizutragen (vgl. in diesem Sinne Urt. v. 8.11.2022 – C-873/19, Rn. 57, Deutsche Umwelthilfe [Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen]).

- 71 Es ist daher davon auszugehen, dass diese Bestimmung ebenso wie die Verordnung, zu der sie gehört, ein allgemeines Ziel verfolgt, das darin besteht, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen.
- 72 Wie der Generalanwalt in Nr. 40 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, trägt die in Art. 4 Abs. 3 der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehene Pflicht der Hersteller, dem Fahrzeugkäufer beim Kauf ein Schriftstück mit Angaben über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch auszuhändigen, zur Verfolgung dieses Ziels bei. Wie dem 17. Erwägungsgrund dieser Verordnung entnommen werden kann, zielt diese Pflicht nämlich darauf ab, dass die Verbraucher und Anwender zu dem Zeitpunkt, zu dem sie ihre Kaufentscheidung treffen, objektive und genaue Informationen zur mehr oder weniger starken Umweltbelastung der Fahrzeuge erhalten.
- 73 Für die Beantwortung der ersten beiden Fragen ist allerdings die Verordnung Nr. 715/2007 in den Kontext zu setzen, in den sie sich einfügt. Art. 5 dieser Verordnung ist nicht nur im Hinblick auf die verschiedenen Bestimmungen dieser Verordnung zu prüfen, sondern auch im Hinblick auf den Regelungsrahmen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen innerhalb der Union, in den sich die Verordnung einfügt (vgl. in diesem Sinne Urt. v. 17.12.2020 – C-693/18, Rn. 75, CLCV u. a. [Abschaltvorrichtung für Dieselmotoren]).
- 74 Art. 3 Nr. 5 der Rahmenrichtlinie definierte die „EG-Typgenehmigung“ eines Fahrzeugs wie des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden als „Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser [Rahmenrichtlinie] und der in Anhang IV oder XI [der Rahmenrichtlinie] aufgeführten Rechtsakte entspricht“. Dieser Anhang IV („Für die EG-Typgenehmigung von Fahrzeugen anzuwendende Vorschriften“) verwies in seinem Teil I („Aufstellung der Rechtsakte für die EG-Typgenehmigung von in unbegrenzter Serie hergestellten Fahrzeugen“) für „Emissionen leichter Pkw und Nutzfahrzeuge (Euro 5 und 6)/Zugang zu Informationen“ auf die Verordnung Nr. 715/2007.
- 75 Nach Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 1 der Rahmenrichtlinie gestatten die Mitgliedstaaten die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen nur, wenn diese den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen.
- 76 Gemäß Art. 4 Abs. 1 der Verordnung Nr. 715/2007 schließlich weist der Hersteller nach, dass alle von ihm verkauften, zugelassenen oder in der Union in Betrieb genommenen Neufahr-

zeuge über eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen verfügen.

- 77 Aus den in den Rn. 74 bis 76 des vorliegenden Urteils genannten Bestimmungen ergibt sich zum einen, dass die Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Rahmenrichtlinie fallen, einer Typgenehmigung bedürfen, und zum anderen, dass diese Typgenehmigung nur erteilt werden kann, wenn der fragliche Fahrzeugtyp den Bestimmungen der Verordnung Nr. 715/2007, insbesondere denen über Emissionen, zu denen Art. 5 dieser Verordnung gehört, entspricht (Urt. v. 14.7.2022 – C-145/20, Rn. 52, Porsche Inter Auto und Volkswagen).
- 78 Abgesehen von diesen Anforderungen an die EG-Typgenehmigung, die an die Hersteller gestellt werden, sind diese auch verpflichtet, dem individuellen Käufer eines Fahrzeugs eine Übereinstimmungsbescheinigung auszuhändigen. Art. 18 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie bestimmte nämlich, dass der Hersteller in seiner Eigenschaft als Inhaber einer EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge jedem vollständigen, unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung beiliegt.
- 79 Nach Art. 26 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie war diese Bescheinigung für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs zwingend vorgeschrieben. Diese Pflicht erklärt sich durch den Umstand, dass diese Bescheinigung gemäß der Definition, die dafür in Art. 3 Nr. 36 dieser Richtlinie gegeben wurde, das „vom Hersteller ausgestellte Dokument [ist], mit dem bescheinigt wird, dass ein Fahrzeug aus der Baureihe eines nach dieser [Rahmenrichtlinie] genehmigten Typs zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entspricht“.
- 80 Des Weiteren sollen die in Art. 46 der Rahmenrichtlinie vorgesehenen Sanktionen neben dem mit diesem Artikel verfolgten Ziel der Schaffung und des Funktionierens eines Binnenmarkts mit fairem Wettbewerb zwischen den Herstellern auch gewährleisten, dass der Käufer eines Fahrzeugs im Besitz einer Übereinstimmungsbescheinigung ist, die es ihm erlaubt, das Fahrzeug gemäß Anhang IX dieser Richtlinie in jedem Mitgliedstaat zuzulassen, ohne zusätzliche technische Unterlagen vorlegen zu müssen (Urt. v. 4.10.2018 – C-668/16, Rn. 87, Kommission/Deutschland).
- 81 Wenn ein individueller Käufer ein Fahrzeug erwirbt, das zur Serie eines genehmigten Fahrzeugtyps gehört und somit mit einer Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist, kann er somit vernünftigerweise erwarten, dass die Verordnung Nr. 715/2007 und insbesondere deren Art. 5 bei diesem Fahrzeug eingehalten werden (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 14.7.2022 – C-145/20, Rn. 54, Porsche Inter Auto und Volkswagen).
- 82 Infolgedessen ergibt sich aus den in den Rn. 78 bis 80 des vorliegenden Urteils genannten Bestimmungen der Rahmenrichtlinie, dass diese eine unmittelbare Verbindung zwischen dem Automobilhersteller und dem individuellen Käufer eines Kraftfahrzeugs herstellt, mit der diesem gewährleistet werden soll, dass das Fahrzeug mit den maßgeblichen Rechtsvorschriften der Union übereinstimmt. Da der Hersteller eines Fahrzeugs bei der Aushändigung der Übereinstimmungsbescheinigung an den individuellen Käufer des Fahrzeugs für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme dieses Fahrzeugs die sich aus Art. 5 der Verordnung Nr. 715/2007 ergebenden Anforderungen beachten muss, ermöglicht diese Bescheinigung insbesondere, den Käufer davor zu schützen, dass der Hersteller seine Pflicht, im Einklang mit dieser Bestimmung stehende Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, nicht einhält.
- 83 Es ist indes nicht ausgeschlossen, dass ein Fahrzeugtyp, der über eine EG-Typgenehmigung verfügt, mit der dieses Fahrzeug auf der Straße verwendet werden kann, ursprünglich von der Typgenehmigungsbehörde genehmigt worden sein kann, ohne dass ihr das Vorhandensein der in Rn. 24 des vorliegenden Urteils genannten Software offenbart wurde. Die Rahmenrichtlinie spricht den Fall an, dass die Unzulässigkeit eines Bauteils eines Fahrzeugs, z. B. im Hinblick auf die Anforderungen von Art. 5 der Verordnung Nr. 715/2007, erst nach dieser Genehmigung entdeckt wird. So sieht Art. 8 Abs. 6 der Rahmenrichtlinie vor, dass diese Behörde die Typgenehmigung eines Fahrzeugs entziehen kann. Außerdem ergibt sich aus Art. 13 Abs. 1 Sätze 1 und 3 der Rahmenrichtlinie, dass ein Mitgliedstaat, der die EG-Typgenehmigung erteilt hat, dann, wenn ihn der Hersteller über eine Änderung der Angaben in den Beschreibungsunterlagen unterrichtet, im Benehmen mit dem Hersteller entscheiden kann, dass eine neue EG-Typgenehmigung zu erteilen ist, sofern dies erforderlich ist (vgl. in diesem Sinne Urt. v. 14.7.2022 – C-145/20, Rn. 56, Porsche Inter Auto und Volkswagen). Ferner sah Art. 30 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie vor, dass ein Mitgliedstaat, der eine EG-Typgenehmigung erteilt hat, wenn er eine fehlende Übereinstimmung mit dem Fahrzeugtyp, für den er die Genehmigung erteilt hat, feststellt, die notwendigen Maßnahmen, einschließlich erforderlichenfalls eines Entzugs der Typgenehmigung, ergreift, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge mit dem jeweils genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden.
- 84 Infolgedessen kann die nach Erteilung der EG-Typgenehmigung für dieses Fahrzeug entdeckte Unzulässigkeit einer Abschaltvorrichtung, mit der ein Kraftfahrzeug ausgerüstet ist, die Gültigkeit dieser Genehmigung und daran anschließend die der Übereinstimmungsbescheinigung, mit der bescheinigt werden soll, dass dieses Fahrzeug, das zur Baureihe des genehmigten Typs gehört, zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entsprach, in Frage stellen. In Anbetracht der in Art. 26 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie genannten Regel kann diese Unzulässigkeit somit u. a. eine Unsicherheit hinsichtlich der Möglichkeit hervorrufen, das Fahrzeug anzumelden, zu verkaufen oder in Betrieb zu nehmen, und letztlich beim Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüsteten Fahrzeugs zu einem Schaden führen.
- 85 Nach alledem ist auf die ersten beiden Fragen zu antworten, dass Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 dahin auszulegen sind, dass sie neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.

Zur dritten und zur vierten Frage

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

Zur fünften und zur sechsten Frage

- 87 Mit seiner fünften und seiner sechsten Frage, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob das Unionsrecht dahin auszulegen ist, dass es im Rahmen des Ersatzes des Schadens, der einem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgerüsteten Fahrzeugs entstanden ist, dem entgegensteht, dass der Nutzungsvorteil für die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs auf die Rückzahlung des Kaufpreises dieses Fahrzeugs angerechnet wird, und, sollte dies nicht der Fall sein, dass sich dieser Nutzungsvorteil am vollen Kaufpreis dieses Fahrzeugs bemisst.
- 88 Hierzu ist festzustellen, dass, wie aus der Antwort auf die ersten beiden Fragen hervorgeht, Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.
- 89 Somit geht aus diesen Bestimmungen hervor, dass ein individueller Käufer eines Kraftfahrzeugs gegen den Hersteller dieses Fahrzeugs einen Anspruch darauf hat, dass dieses Fahrzeug nicht mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.
- 90 Des Weiteren ist es, wie bereits im Wesentlichen in Rn. 80 des vorliegenden Urteils festgestellt worden ist, nach Art. 46 der Rahmenrichtlinie Sache der Mitgliedstaaten, die Sanktionen festzulegen, die im Fall der Nichtbeachtung der Richtlinienbestimmungen anwendbar sind. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Darüber hinaus legen die Mitgliedstaaten gemäß Art. 13 Abs. 1 der Verordnung Nr. 715/2007 für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- 91 Unter diesen Umständen ist festzustellen, dass sich aus Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ergibt, dass die Mitgliedstaaten vorsehen müssen, dass der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestatteten Fahrzeugs einen Anspruch auf Schadensersatz durch den Hersteller dieses Fahrzeugs hat, wenn dem Käufer durch diese Abschaltvorrichtung ein Schaden entstanden ist.
- 92 In Ermangelung unionsrechtlicher Vorschriften über die Modalitäten für die Erlangung eines solchen Ersatzes durch die betreffenden Käufer wegen des Erwerbs eines solchen Fahrzeugs ist es Sache jedes einzelnen Mitgliedstaats, diese Modalitäten festzulegen.
- 93 Allerdings stünden nationale Rechtsvorschriften, die es dem Käufer eines Kraftfahrzeugs praktisch unmöglich machen

oder übermäßig erschweren, einen angemessenen Ersatz des Schadens zu erhalten, der ihm durch den Verstoß des Herstellers dieses Fahrzeugs gegen das in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 enthaltene Verbot entstanden ist, nicht mit dem Grundsatz der Effektivität in Einklang.

- 94 Unter diesem Vorbehalt ist darauf hinzuweisen, dass die nationalen Gerichte befugt sind, dafür Sorge zu tragen, dass der Schutz der unionsrechtlich gewährleisteten Rechte nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung der Anspruchsberechtigten führt (Urt. v. 25.3.2021 – C-501/18, Rn. 125, *Balgarska Narodna Banka*).
- 95 Im vorliegenden Fall wird das vorlegende Gericht zu prüfen haben, ob die Anrechnung des Nutzungsvorteils für die tatsächliche Nutzung des in Rede stehenden Fahrzeugs dem betreffenden Käufer eine angemessene Entschädigung gewährleistet, soweit festgestellt wird, dass diesem im Zusammenhang mit dem Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 in dieses Fahrzeug ein Schaden entstanden ist.
- 96 Dementsprechend ist auf die fünfte und die sechste Frage zu antworten, dass das Unionsrecht dahin auszulegen ist, dass es in Ermangelung einschlägiger unionsrechtlicher Vorschriften Sache des Rechts des betreffenden Mitgliedstaats ist, die Vorschriften über den Ersatz des Schadens festzulegen, der dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestatteten Fahrzeugs tatsächlich entstanden ist, vorausgesetzt, dass dieser Ersatz in einem angemessenen Verhältnis zum entstandenen Schaden steht.

(...)

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Große Kammer) für Recht erkannt:

1. Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG (...) in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (...) sind dahin auszulegen, dass sie neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen Käufers eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.
2. Das Unionsrecht ist dahin auszulegen, dass es in Ermangelung einschlägiger unionsrechtlicher Vorschriften Sache des Rechts des betreffenden Mitgliedstaats ist, die Vorschriften über den Ersatz des Schadens festzulegen, der dem Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 715/2007 ausgestatteten Fahrzeug tatsächlich entstanden ist, vorausgesetzt, dass dieser Ersatz in einem angemessenen Verhältnis zum entstandenen Schaden steht.

### III. Anmerkung

Das mit Spannung erwartete Urteil des EuGH bringt hinsichtlich der Ansprüche der Fahrzeugkäufer im „Dieselskandal“ noch nicht die erhoffte Klarheit. Maßgeblich für die

deutsche Rechtspraxis wird sein, welche Schlüsse der BGH aus dem Urteil zieht. Insoweit ist insbesondere auf den Verhandlungstermin am 8.5.2023 im Verfahren VIa ZR 335/21 zu achten.

#### 1. Kaufpreiserstattungsanspruch unterhalb der Schwelle der Sittenwidrigkeit?

Von großer Bedeutung für die Rechtspraxis ist die Frage, ob dem Erwerber eines Kraftfahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet ist, ein auf „Rückabwicklung“ des Kaufvertrags (Kaufpreiserstattung gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs) gerichteter deliktischer Schadensersatzanspruch gegen den Hersteller auch dann zustehen kann, wenn die Voraussetzungen des § 826 BGB (dazu grundlegend BGH 25.5.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 12 ff.) nicht erfüllt sind. Diese Frage stellt sich insbesondere dann, wenn die fragliche Betriebseinrichtung – anders als die bekannte „Umschaltlogik“ im Motor EA189 der Volkswagen AG – nicht evident unzulässig ist, sodass ein im Hause des Herstellers vorhandenes Unrechtsbewusstsein als Voraussetzung schon der objektiven Sittenwidrigkeit im Sinne von § 826 BGB nicht ohne Weiteres festgestellt werden kann (vgl. etwa BGH 16.9.2021 – VII ZR 190/20, NJW 2021, 3721 Rn. 30 f. zum „Thermofenster“).

a) Als Anspruchsgrundlage für eine deliktische Haftung des bloß fahrlässig handelnden Fahrzeugherstellers wird insbesondere § 823 Abs. 2 BGB iVm § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, die der Umsetzung der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG dient, und Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 diskutiert. Die für deliktische Ansprüche in „Dieselfällen“ zuständigen Senate des BGH (chronologisch: VI., III., VII. und VIa. Zivilsenat) vertreten jedoch bislang übereinstimmend die Ansicht, dass weder die Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung noch die Erteilung einer Übereinstimmungsbescheinigung für ein derart bemakeltes Fahrzeug einen auf Kaufpreiserstattung gerichteten Anspruch des Fahrzeugkäufers gegen den Hersteller aus den genannten Vorschriften begründe. Die Vorschriften bezweckten nicht den Schutz des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts des Käufers, insbesondere nicht den Schutz vor dem Abschluss eines „ungewollten“ Vertrags. Vom Schutzzweck der Normen umfasst sei allenfalls bzw. lediglich das Interesse des Käufers an der (zügigen) Erstzulassung des Fahrzeugs und am Fortbestand der Betriebserlaubnis (vgl. BGH 25.5.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 72 ff.; 30.7.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 10 ff.; 15.6.2021 – VI ZR 566/20, BeckRS 2021, 20209 Rn. 7 ff.; 7.7.2021 – VII ZR 218/21, BeckRS 2021, 22321; 10.2.2022 – III ZR 87/21, NVwZ 2022, 896 Rn. 12 ff.; 14.2.2022 – VIa ZR 204/21, BeckRS 2022, 3564).

Dieses Ergebnis, so ursprünglich der BGH, sei derart eindeutig, dass trotz der unionsrechtlichen Prägung der Rechtsfrage von einer EuGH-Vorlage gemäß Art. 267 Abs. 3 AEUV abgesehen werden könne („acte clair“). Am 2.6.2022 hat indes Generalanwalt Rantos in seinen Schlussanträgen zum hier besprochenen Verfahren EuGH C-100/21 die Auffassung vertreten, dass Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie dahin auszulegen seien, „dass sie die Interes-

sen eines individuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs schützen, insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung (...) ausgestattet ist“ (Rn. 50 und 78 der Schlussanträge). Der VIa. Zivilsenat des BGH hat daraufhin angekündigt, die Folgerungen für das deutsche Haftungsrecht, die sich aus der – nunmehr vorliegenden – Entscheidung des EuGH ergeben könnten, im Verfahren VIa ZR 335/21 zu erörtern. Verhandlungstermin ist am 8.5.2023 (BGH-Pressemitteilungen Nr. 104/2022, 160/2022 und 29/2023).

b) Ob das Urteil des EuGH in Widerspruch zur Auffassung des BGH steht, ein im „ungewollten“ Fahrzeugwerb liegender Schaden des Käufers sei nicht vom Schutzzweck der genannten Normen umfasst, ist fraglich.

Die Beantwortung der Vorlagefragen 1 und 2 gemäß Rn. 68 bis 85 des Urteils ist bei näherer Betrachtung wenig ergiebig. Zwar gelangt der EuGH zu dem Ergebnis, dass Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 und Art. 46 der Rahmenrichtlinie iVm Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dahin auszulegen seien, dass sie auch die individuellen Interessen des Käufers eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller schützen (Rn. 85 des Urteils). Das bedeutet jedoch nicht ohne Weiteres, dass auch der „ungewollte“ Fahrzeugwerb, der in den „Dieselfällen“ in aller Regel als Schaden geltend gemacht wird, vom Schutzzweck der Normen erfasst wird. Es fällt auf, dass der EuGH den oben zitierten Passus „insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug zu erwerben“ aus den Schlussanträgen vom 2.6.2022 nicht übernommen hat (womit die Vorlagefrage 2 letztlich unbeantwortet geblieben ist). Rn. 84 des Urteils deutet darauf hin, dass der EuGH weniger den Fahrzeugwerb als solchen als Schaden vor Augen hatte als vielmehr Schwierigkeiten des Käufers bei der Anmeldung, Inbetriebnahme oder Weiterveräußerung, die aus der nachträglichen Entdeckung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultieren. Die Einbeziehung derartiger Schäden in den Schutzbereich der genannten Normen widerspräche noch nicht der Rechtsprechung des BGH, der eine individual-schützende Intention, wie bereits dargelegt, keineswegs generell verneint hat.

Von erheblichem Interesse sind im hier fraglichen Zusammenhang noch Ausführungen des EuGH zu den Vorlagefragen 5 und 6, obwohl diese Fragen nicht die Haftung des Herstellers dem Grunde nach betreffen, sondern die Anrechnung eines Nutzungsvorteils auf einen etwaigen Schadensersatzanspruch. So heißt es – etwas unvermittelt – in Rn. 89 des Urteils, der Käufer habe gegen den Hersteller einen „Anspruch“ („droit“ in der französischen, „right“ in der englischen Urteilsfassung) darauf, dass das Fahrzeug nicht mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet ist. In Rn. 91 heißt es weiter, dass „die Mitgliedstaaten vorsehen müssen, dass der Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung (...) ausgestatteten Fahrzeugs einen Anspruch auf Schadensersatz durch den Hersteller dieses Fahrzeugs hat, wenn dem Käufer durch diese Abschaltvorrichtung ein Schaden entstanden ist“. Ob der EuGH damit zum Ausdruck bringen will, ein deliktischer Anspruch des

Käufers auf Kaufpreiserstattung sei – auch unterhalb der Schwelle der Sittenwidrigkeit – unionsrechtlich geboten, ist unklar. Dagegen könnte die Formulierung „wenn dem Käufer durch diese Abschaltvorrichtung ein Schaden entstanden ist“ sprechen. In Rn. 92 des Urteils ist zwar von einem Ersatz „wegen des Erwerbs eines solchen Fahrzeugs“ die Rede, die Passage bezieht sich aber wohl auf den Umfang eines etwaigen derartigen Anspruchs.

Die Vorlagefragen 3 und 4, die den EuGH womöglich zu einer eindeutigen Positionierung gezwungen hätten, konnten unbeantwortet bleiben, da der EuGH die Vorlagefrage 1 nicht verneint hat.

## 2. Anrechnung des Nutzungsvorteils

Nach der Rechtsprechung des BGH ist der Vorteil, den der Käufer durch die Fahrzeugnutzung erlangt hat, auf einen etwaigen Kaufpreiserstattungsanspruch aus § 826 BGB anzurechnen. Die Anrechnung könne zu einer vollständigen Aufzehrung des Anspruchs führen. Im Rahmen der üblichen, vom Kaufpreis ausgehenden Berechnung des Nutzungsvorteils sei es nicht geboten, einen Abschlag wegen der unzulässigen Abschaltvorrichtung vorzunehmen (vgl. etwa BGH 30.7.2020 – VI ZR 354/19, BGHZ 226, 322 Rn. 11 ff.).

Das Urteil des EuGH widerspricht dieser Rechtsprechung nicht. Es bestätigt den Grundsatz, dass die nationalen Gerichte eine ungerechtfertigte Bereicherung des Geschädigten auch im Bereich des Gemeinschaftsrechts verhindern dürfen, und macht unter Verweis auf den Effektivitätsgrundsatz lediglich die Vorgabe, dass eine „angemessene“ Entschädigung des Käufers gewährleistet sein müsse (Rn. 92 ff.). Die Auffassung des Generalanwalts, dass die Vorteilsanrechnung nicht dazu führen dürfe, dass der Käufer „letztlich keinerlei Ersatz für den erlittenen Schaden erhält“ (Rn. 62 der Schlussanträge vom 2.6.2022), hat der EuGH nicht aufgegriffen.

## 3. Weitere Urteilsinhalte

Der EuGH knüpft in Rn. 56 bis 67 des Urteils (oben nicht abgedruckt) an seine bereits gefestigte, aus Herstellersicht strenge Rechtsprechung zu der Frage an, unter welchen Voraussetzungen eine Betriebseinrichtung als Abschaltvorrich-

tung gemäß Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu qualifizieren ist und unter welchen Voraussetzungen eine Abschaltvorrichtung ausnahmsweise aus Gründen des Motorschutzes gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a der Verordnung zulässig sein kann. Die Ausführungen decken sich insoweit mit früheren Entscheidungen.

## 4. Ausblick

Ob der BGH aufgrund des vorliegenden EuGH-Urteils, das in einzelnen Punkten hinter den Schlussanträgen vom 2.6.2022 zurückbleibt, nunmehr den Standpunkt einnehmen wird, ein deliktischer Anspruch des Fahrzeugerwerbers auf Kaufpreiserstattung gegen den bloß fahrlässig handelnden Hersteller gemäß § 823 Abs. 2 BGB komme in Betracht, bleibt abzuwarten. Der EuGH hat einen entsprechenden Schutzzweck der einschlägigen Normen des Unionsrechts nicht unmissverständlich festgestellt. Freilich hat er ihn auch nicht eindeutig verneint, sodass ein weiteres Vorabentscheidungsersuchen in Betracht kommt.

Angemerkt sei noch, dass die Qualifikation einer Norm als Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB nicht nur voraussetzt, dass die fragliche Norm dem Schutz eines bestimmten Rechtsguts dienen soll, sondern auch, dass „die Schaffung eines individuellen Schadensersatzanspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar“ ist (vgl. etwa BGH 25.5.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 Rn. 73; 19.2.2008 – XI ZR 170/07, BGHZ 175, 276 Rn. 18, 20 f.; speziell zu den „Dieselfällen“ etwa OLG Stuttgart 28.6.2022 – 24 U 115/22, BeckRS 2022, 16112 Rn. 79 ff.). Das Unionsrecht lässt – vorbehaltlich der Grundsätze der Äquivalenz und der Effektivität – grundsätzlich Raum für eine solche Prüfung (vgl. EuGH 16.2.2017 – C-219/15, NJW 2017, 1161 Rn. 53 ff. mwN). Vorliegend hat der EuGH zwar, wie oben dargelegt, bereits ausdrücklich einen Schadensersatzanspruch des Fahrzeugkäufers nach nationalem Recht gefordert (Rn. 91 des Urteils). Die Voraussetzungen und der Inhalt des unionsrechtlich gebotenen Anspruchs sind allerdings weitgehend unklar geblieben.

Richter am Oberlandesgericht Dr. Martin Zurlinden, Hamm