

TE OGH 2024/9/25 1Ob102/24t

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 25.09.2024

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Dr. Musger als Vorsitzenden sowie die Hofräte und die Hofrätin Mag. Wurzer, Mag. Dr. Wurdinger, Mag. Wessely-Kristöfel und Dr. Parzmayr als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei N* e.U., *, vertreten durch die Poduschka Partner Anwaltsgesellschaft mbH in Linz, gegen die beklagte Partei V* AG, *, Deutschland, vertreten durch die Pressl Endl Heinrich Bamberger Rechtsanwälte GmbH in Salzburg, wegen 11.079 EUR sA, über die Revisionen der klagenden Partei (Revisionsinteresse 1.846,50 EUR) und der beklagten Partei (Revisionsinteresse 3.693 EUR) gegen das Urteil des Landesgerichts Steyr als Berufungsgericht vom 25. April 2024, GZ 2 R 72/24z-36, mit dem das Urteil des Bezirksgerichts Kirchdorf an der Krems vom 27. Februar 2024, GZ 4 C 118/23m-28, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den Beschluss

gefasst:

Spruch

I. Der Revision der beklagten Partei wird Folge gegeben.römisch eins. Der Revision der beklagten Partei wird Folge gegeben.

Die Entscheidungen der Vorinstanzen werden im Zuspruch von 3.693 EUR sAaufgehoben, und die Rechtssache wird insoweit zur neuerlichen Entscheidung nach Verfahrensergänzung an das Erstgericht zurückverwiesen.

Die Kosten des Verfahrens über die Revision der beklagten Partei sind weitere Verfahrenskosten.

II. Die Revision der klagenden Partei wird zurückgewiesen. römisch zwei. Die Revision der klagenden Partei wird zurückgewiesen.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit 498,51 EUR (darin 79,59 EUR deutsche USt) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Begründung:

[1] Die Klägerin erwarb am 30. 4. 2013 einen (neuen) S*, um 36.930 EUR von einem nicht am Verfahren beteiligten Fahrzeughändler. Im Fahrzeug ist ein von der Beklagten hergestellter Dieselmotor vom Typ EA189 verbaut. Die Klägerin hat das Fahrzeug mittlerweile verkauft.

[2] Der Motor des Fahrzeugs war von der Beklagten mit einer Abschaltvorrichtung ausgestattet worden, die erkannte, ob sich das Fahrzeug im Prüfzyklus (NEFZ-Testverfahren) befindet. Wenn dies der Fall war, schaltete der Motor (die Motorsteuerung) automatisch in einen Modus um, bei dem ua die Abgasrückführung modifiziert (verbessert) wurde. Diese Abschaltvorrichtung („Umschaltlogik“) wurde vom deutschen Kraftfahrtbundesamt als

unzulässig eingestuft. Es wurde in weiterer Folge ein von dieser Behörde „freigegebenes“ Software-Update vorgenommen, das die aufgrund der ursprünglichen Abschalteinrichtung bestehende Umschaltlogik beseitigte. Allerdings besteht (auch) nach diesem Software-Update ein „Thermofenster“, das bewirkt, dass außerhalb eines bestimmten Temperaturbereichs (zwischen 15 und 33 Grad Celsius) ein erhöhter Schadstoffausstoß erfolgt. Mit einem Entzug der Zulassung ist deshalb zwar nicht zu rechnen, ein solcher kann aber auch nicht ausgeschlossen werden.

[3] Zum Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs durch die Klägerin war das mit der unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattete Fahrzeug zwischen 5 % und 15 % weniger wert als ein entsprechendes Fahrzeug ohne solche Abschalteinrichtung.

[4] Hätte die Klägerin gewusst, dass das Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattet ist, hätte sie dieses (jedenfalls zum vereinbarten Kaufpreis) nicht gekauft.

[5] Die Klägerin begehrte Zahlung von 11.079,50 EUR. Sie stützte ihr Begehren insbesondere auf eine Schutzgesetzverletzung (Verletzung des Art 5 der VO [EG] 715/2007) sowie auf die §§ 874, 1295 Abs 2 ABGB. Ihr Fahrzeug sei vom „Abgasskandal“ betroffen. Darin sei eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut worden (neben der ursprünglichen Umschaltlogik und dem Thermofenster auch eine „Taxifunktion“ und eine „Höhenabschaltung“), die trotz zwischenzeitig erfolgten Software-Updates weiter bestehe. Wäre die Klägerin in Kenntnis der Manipulationen und der damit verbundenen minderwertigen Eigenschaften des Fahrzeugs gewesen, hätte sie dieses nicht (jedenfalls nicht zum tatsächlich bezahlten und überhöhten Preis) erworben. Sie sei von der Beklagten getäuscht und in die Irre geführt worden. Das Fahrzeug habe aufgrund der verbotenen Abschalteinrichtung einen Minderwert von zumindest 30 % des Kaufpreises aufgewiesen, dessen Ersatz die Klägerin begehere. [5] Die Klägerin begehrte Zahlung von 11.079,50 EUR. Sie stützte ihr Begehren insbesondere auf eine Schutzgesetzverletzung (Verletzung des Artikel 5, der VO [EG] 715 aus 2007,) sowie auf die Paragraphen 874, 1295, Absatz 2, ABGB. Ihr Fahrzeug sei vom „Abgasskandal“ betroffen. Darin sei eine unzulässige Abschalteinrichtung verbaut worden (neben der ursprünglichen Umschaltlogik und dem Thermofenster auch eine „Taxifunktion“ und eine „Höhenabschaltung“), die trotz zwischenzeitig erfolgten Software-Updates weiter bestehe. Wäre die Klägerin in Kenntnis der Manipulationen und der damit verbundenen minderwertigen Eigenschaften des Fahrzeugs gewesen, hätte sie dieses nicht (jedenfalls nicht zum tatsächlich bezahlten und überhöhten Preis) erworben. Sie sei von der Beklagten getäuscht und in die Irre geführt worden. Das Fahrzeug habe aufgrund der verbotenen Abschalteinrichtung einen Minderwert von zumindest 30 % des Kaufpreises aufgewiesen, dessen Ersatz die Klägerin begehere.

[6] Die Beklagte wandte Verjährung ein und bestritt das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung sowie ein damit in Verbindung stehendes arglistiges Verhalten oder eine Täuschung der Klägerin. Deren Fahrzeug sei nicht von einem Rückruf des deutschen Kraftfahrt-Bundesamts erfasst gewesen. Sowohl die Typengenehmigung als auch die Zulassung seien weiterhin aufrecht und nicht gefährdet. Die Beklagte bestritt auch die Höhe des behaupteten Schadens.

[7] Das Erstgericht gab dem Klagebegehren im Umfang von 3.693 EUR statt und wies dieses im weiteren Umfang von 7.386 EUR ab.

[8] Es verwarf den von der Beklagten erhobenen Einwand der Verjährung und ging davon aus, dass das von der Klägerin erworbene Fahrzeug nach wie vor eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinn des Art 5 der VO (EG) 715/2007 aufweise und die Beklagte einen Verstoß gegen diese Bestimmung als Schutzgesetzverletzung zu verantworten habe. Während die ursprünglich bestehende Umschaltlogik (die erkannte, wann sich das Fahrzeug am Prüfstand befand und nur in diesem Fall in einen schadstoffärmeren Betriebsmodus schaltete) durch das Software-Update beseitigt worden sei, sei das bereits zuvor bestehende Thermofenster unverändert geblieben. Trotz fehlender Vertragsbeziehung der Parteien könne die Klägerin gegen die Beklagte einen direkten Schadenersatzanspruch erheben, wenn ihr durch die unzulässige Abschalteinrichtung ein Schaden entstanden sei. Dieser Ersatzanspruch sei am unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatz zu messen, müsse also eine wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktion für den Verstoß darstellen. Im Übrigen würden sich die Modalitäten des Schadenersatzanspruchs nach nationalem Recht richten. [8] Es verwarf den von der Beklagten erhobenen Einwand der Verjährung und ging davon aus, dass das von der Klägerin erworbene Fahrzeug nach wie vor eine unzulässige Abschalteinrichtung im Sinn des Artikel 5, der VO (EG) 715 aus 2007, aufweise und die Beklagte einen Verstoß gegen diese Bestimmung als Schutzgesetzverletzung zu verantworten habe. Während die ursprünglich bestehende

Umschaltlogik (die erkannte, wann sich das Fahrzeug am Prüfstand befand und nur in diesem Fall in einen schadstoffärmeren Betriebsmodus schaltete) durch das Software-Update beseitigt worden sei, sei das bereits zuvor bestehende Thermofenster unverändert geblieben. Trotz fehlender Vertragsbeziehung der Parteien könne die Klägerin gegen die Beklagte einen direkten Schadenersatzanspruch erheben, wenn ihr durch die unzulässige Abschalteinrichtung ein Schaden entstanden sei. Dieser Ersatzanspruch sei am unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatz zu messen, müsse also eine wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktion für den Verstoß darstellen. Im Übrigen würden sich die Modalitäten des Schadenersatzanspruchs nach nationalem Recht richten.

[9] Beim Erwerb eines mit einer nach Art 5 der VO (EG) 715/2007 unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs bestehe der Schaden in der objektiv eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit. Es stehe fest, dass die Klägerin das Fahrzeug bei Kenntnis von der Abschalteinrichtung nicht bzw nicht zu „diesen“ Bedingungen gekauft hätte. Die Bandbreite des Ersatzes betrage in vergleichbaren Fällen 5 % bis 15 % des Kaufpreises, weshalb 10 % des Kaufpreises (sohin 3.693 EUR) angemessen seien. [9] Beim Erwerb eines mit einer nach Artikel 5, der VO (EG) 715 aus 2007, unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs bestehe der Schaden in der objektiv eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit. Es stehe fest, dass die Klägerin das Fahrzeug bei Kenntnis von der Abschalteinrichtung nicht bzw nicht zu „diesen“ Bedingungen gekauft hätte. Die Bandbreite des Ersatzes betrage in vergleichbaren Fällen 5 % bis 15 % des Kaufpreises, weshalb 10 % des Kaufpreises (sohin 3.693 EUR) angemessen seien.

[10] Das von beiden Parteien – von der Klägerin nur hinsichtlich eines abgewiesenen Teilbetrags von 1.846,50 EUR und von der Klägerin hinsichtlich des zugesprochenen Betrags von 3.693 EUR (hinsichtlich eines Teilbetrags von 5.539,50 EUR erwuchs der abweisende Teil der erstinstanzlichen Entscheidung somit in Rechtskraft) – angerufene Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und ließ die ordentliche Revision zu.

[11] Da das Software-Update nach den Feststellungen nur zum Austausch einer unzulässigen Abschalteinrichtung durch eine andere unzulässige Abschalteinrichtung geführt habe, bestehe nach wie vor ein Sachmangel; dies aufgrund des Thermofensters, das nur in einem bestimmten Temperaturbereich eine umfassende Abgasrückführung ermögliche. Dieses falle nicht unter eine zulässige Ausnahme nach Art 5 Abs 2 VO (EG) 715/2007. Die Beklagte habe daher gegen diese (als Schutzgesetz zu qualifizierende) Bestimmung verstoßen. [11] Da das Software-Update nach den Feststellungen nur zum Austausch einer unzulässigen Abschalteinrichtung durch eine andere unzulässige Abschalteinrichtung geführt habe, bestehe nach wie vor ein Sachmangel; dies aufgrund des Thermofensters, das nur in einem bestimmten Temperaturbereich eine umfassende Abgasrückführung ermögliche. Dieses falle nicht unter eine zulässige Ausnahme nach Artikel 5, Absatz 2, VO (EG) 715 aus 2007,. Die Beklagte habe daher gegen diese (als Schutzgesetz zu qualifizierende) Bestimmung verstoßen.

[12] Die Beklagte habe hinsichtlich der Implementierung der „Umschaltlogik“ auch arglistig und in Täuschungsabsicht gehandelt. Da nach wie vor eine unzulässige Abschalteinrichtung vorliege, hafte sie für die dadurch bewirkte Irreführung der Klägerin. Deren Schaden bestehe (schon) im Erwerb des mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs. Darauf, ob die Beklagte an der Unzulässigkeit des Thermofensters ein Verschulden treffe, komme es nicht an. Ihr Vorbringen lasse aber ohnehin kein fehlendes Verschulden erkennen.

[13] Der von der Beklagten zu ersetzende Schaden sei innerhalb einer Bandbreite von 5 % bis 15 % des bezahlten und dem Wert des Fahrzeugs angemessenen Kaufpreises festzusetzen. Der vom Erstgericht unter Anwendung des § 273 ZPO angenommene Ersatzbetrag in Höhe von 10 % des Kaufpreises sei nicht korrekturbedürftig. Eine Verpflichtung zur Feststellung der exakten Wertminderung bestehe nicht. Schadenersatz stehe auch dann zu, wenn das Fahrzeug – wie hier – bereits verkauft worden sei. Dies sei lediglich bei der Bemessung des Ersatzbetrags zu berücksichtigen. [13] Der von der Beklagten zu ersetzende Schaden sei innerhalb einer Bandbreite von 5 % bis 15 % des bezahlten und dem Wert des Fahrzeugs angemessenen Kaufpreises festzusetzen. Der vom Erstgericht unter Anwendung des Paragraph 273, ZPO angenommene Ersatzbetrag in Höhe von 10 % des Kaufpreises sei nicht korrekturbedürftig. Eine Verpflichtung zur Feststellung der exakten Wertminderung bestehe nicht. Schadenersatz stehe auch dann zu, wenn das Fahrzeug – wie hier – bereits verkauft worden sei. Dies sei lediglich bei der Bemessung des Ersatzbetrags zu berücksichtigen.

[14] Die Revision sei – insbesondere im Hinblick auf die Vielzahl an Parallelfällen – zulässig, weil zur Frage der Arglist der Beklagten im Zusammenhang mit der Umschaltlogik sowie zu den Sachmängeln der Höhengeschaltung und Taxifunktion noch keine gesicherte Rechtsprechung vorliege.

Rechtliche Beurteilung

[15] Dagegen erhoben beide Parteien eine von der jeweiligen Gegenseite beantwortete Revision.

[16] I. Die Revision der Beklagten ist zulässig und mit ihrem Aufhebungsantrag auch berechtigt, weil der von den Tatsacheninstanzen zugrunde gelegte Sachverhalt noch keine abschließende rechtliche Beurteilung ermöglicht.

[16] römisch eins. Die Revision der Beklagten ist zulässig und mit ihrem Aufhebungsantrag auch berechtigt, weil der von den Tatsacheninstanzen zugrunde gelegte Sachverhalt noch keine abschließende rechtliche Beurteilung ermöglicht.

[17] 1. Auf den Einwand der Verjährung kommt die Beklagte in dritter Instanz nicht mehr zurück.

[18] 2. Dass die beim gegenständlichen Motortyp EA189 verbaut gewesene Umschaltlogik ebenso wie das nach Durchführung des Software-Updates weiter bestehende Thermofenster eine gemäß Art 5 Abs 2 VO (EG) 715/2007 verbotene Abschalteinrichtung darstellt, zieht die Beklagte in ihrer Revision nicht mehr in Zweifel, sodass darauf nicht mehr näher einzugehen ist (vgl 9 Ob 18/24y mwN). Aus diesem Grund kommt es – entgegen der Zulassungsbegründung des Berufungsgerichts – aber nicht darauf an, ob der Motor des von der Klägerin erworbenen Fahrzeugs mit weiteren unzulässigen Abschaltfunktionen („Taxifunktion“; „Höhenabschaltung“) ausgestattet gewesen sei (vgl im Ergebnis etwa 10 Ob 13/24w, wo ebenfalls eine „Taxifunktion“ als weitere unzulässige Abschalteinrichtung behauptet wurde). [18] 2. Dass die beim gegenständlichen Motortyp EA189 verbaut gewesene Umschaltlogik ebenso wie das nach Durchführung des Software-Updates weiter bestehende Thermofenster eine gemäß Artikel 5, Absatz 2, VO (EG) 715 aus 2007, verbotene Abschalteinrichtung darstellt, zieht die Beklagte in ihrer Revision nicht mehr in Zweifel, sodass darauf nicht mehr näher einzugehen ist vergleiche 9 Ob 18/24y mwN). Aus diesem Grund kommt es – entgegen der Zulassungsbegründung des Berufungsgerichts – aber nicht darauf an, ob der Motor des von der Klägerin erworbenen Fahrzeugs mit weiteren unzulässigen Abschaltfunktionen („Taxifunktion“; „Höhenabschaltung“) ausgestattet gewesen sei vergleiche im Ergebnis etwa 10 Ob 13/24w, wo ebenfalls eine „Taxifunktion“ als weitere unzulässige Abschalteinrichtung behauptet wurde).

[19] 3. Es entspricht der mittlerweile herrschenden Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs, dass eine deliktische Haftung der vom Gerichtshof der Europäischen Union beurteilten Schutzgesetzverletzung im Zusammenhang mit der VO (EG) 715/2007 wegen des Vorhandenseins einer unzulässigen Abschalteinrichtung nur den Fahrzeughersteller treffen kann. Demnach könnte nur derjenigen Person oder Stelle eine Verletzung dieser Bestimmung zur Last gelegt werden, die im Typengenehmigungsverfahren als Herstellerin des Fahrzeugs auftrat und die Übereinstimmungsbescheinigung ausstellte (RS0134616). Eine Haftung des vom Fahrzeughersteller verschiedenen (bloßen) Motorenherstellers wegen einer solchen Schutzgesetzverletzung kommt hingegen nicht in Betracht (RS0134616 [T2]). [19] 3. Es entspricht der mittlerweile herrschenden Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs, dass eine deliktische Haftung der vom Gerichtshof der Europäischen Union beurteilten Schutzgesetzverletzung im Zusammenhang mit der VO (EG) 715 aus 2007, wegen des Vorhandenseins einer unzulässigen Abschalteinrichtung nur den Fahrzeughersteller treffen kann. Demnach könnte nur derjenigen Person oder Stelle eine Verletzung dieser Bestimmung zur Last gelegt werden, die im Typengenehmigungsverfahren als Herstellerin des Fahrzeugs auftrat und die Übereinstimmungsbescheinigung ausstellte (RS0134616). Eine Haftung des vom Fahrzeughersteller verschiedenen (bloßen) Motorenherstellers wegen einer solchen Schutzgesetzverletzung kommt hingegen nicht in Betracht (RS0134616 [T2]).

[20] 4. Die Klägerin stellte in erster Instanz klar, dass sie die Beklagte nur als Motorenherstellerin und nicht als Herstellerin des Fahrzeugs in Anspruch nehme. Sie behauptete nicht, dass die Beklagte für das gegenständliche Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt hätte. Auf eine (Schutzgesetz-)Verletzung des Art 5 VO (EG) 715/2007 kann die Klägerin ihren Schadenersatzanspruch gegen die Beklagte, die lediglich den Antrieb samt darin verbauter Software herstellte, somit – entgegen der Ansicht der Vorinstanzen – nicht stützen. [20] 4. Die Klägerin stellte in erster Instanz klar, dass sie die Beklagte nur als Motorenherstellerin und nicht als Herstellerin des Fahrzeugs in Anspruch nehme. Sie behauptete nicht, dass die Beklagte für das gegenständliche Fahrzeug eine

Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt hätte. Auf eine (Schutzgesetz-)Verletzung des Artikel 5, VO (EG) 715 aus 2007, kann die Klägerin ihren Schadenersatzanspruch gegen die Beklagte, die lediglich den Antrieb samt darin verbauter Software herstellte, somit – entgegen der Ansicht der Vorinstanzen – nicht stützen.

[21] 5. Der bloße Motorenhersteller kann aber nach § 874 und § 1295 Abs 2 ABGB in Anspruch genommen werden (etwa 3 Ob 40/23p; 10 Ob 31/23s; 9 Ob 18/24y; 6 Ob 67/24g, je mwN). Darauf hat sich die Klägerin auch bereits in erster Instanz gestützt. Sie brachte dazu zusammengefasst vor, dass verschiedene (von ihr näher genannte) Repräsentanten der Beklagten bei Implementierung der unzulässigen Abschaltseinrichtung hinsichtlich der dadurch erfolgten Schädigung der Käufer von Fahrzeugen mit einer solchen Abschaltseinrichtung vorsätzlich gehandelt hätten. Diese Repräsentanten seien auch davon ausgegangen, dass solche Fahrzeuge keine Zulassung erhalten könnten. Sie hätten aus reinem Gewinnstreben gehandelt und die Käufer von Fahrzeugen mit einem manipulierten Motor – wie die Klägerin – bewusst über die Manipulationen getäuscht und vorsätzlich geschädigt. [21] 5. Der bloße Motorenhersteller kann aber nach Paragraph 874 und Paragraph 1295, Absatz 2, ABGB in Anspruch genommen werden (etwa 3 Ob 40/23p; 10 Ob 31/23s; 9 Ob 18/24y; 6 Ob 67/24g, je mwN). Darauf hat sich die Klägerin auch bereits in erster Instanz gestützt. Sie brachte dazu zusammengefasst vor, dass verschiedene (von ihr näher genannte) Repräsentanten der Beklagten bei Implementierung der unzulässigen Abschaltseinrichtung hinsichtlich der dadurch erfolgten Schädigung der Käufer von Fahrzeugen mit einer solchen Abschaltseinrichtung vorsätzlich gehandelt hätten. Diese Repräsentanten seien auch davon ausgegangen, dass solche Fahrzeuge keine Zulassung erhalten könnten. Sie hätten aus reinem Gewinnstreben gehandelt und die Käufer von Fahrzeugen mit einem manipulierten Motor – wie die Klägerin – bewusst über die Manipulationen getäuscht und vorsätzlich geschädigt.

[22] 6. Dazu trafen die Vorinstanzen keine Feststellungen. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts steht gerade nicht fest, dass die Beklagte die unzulässige Abschaltseinrichtung (insbesondere die Umschaltlogik) arglistig und in Täuschungsabsicht implementiert hätte. Es fehlt vielmehr an der Feststellung eines konkreten Sachverhalts, aus dem sich eine Haftung der Beklagten nach den §§ 874, 1295 Abs 2 ABGB ableiten ließe. Die Rechtssache ist daher – im Umfang des von der Beklagten bekämpften Zuspruchs von 3.693 EUR – nicht entscheidungsreif und daher insoweit zur Verbreiterung der Entscheidungsgrundlage aufzuheben. [22] 6. Dazu trafen die Vorinstanzen keine Feststellungen. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts steht gerade nicht fest, dass die Beklagte die unzulässige Abschaltseinrichtung (insbesondere die Umschaltlogik) arglistig und in Täuschungsabsicht implementiert hätte. Es fehlt vielmehr an der Feststellung eines konkreten Sachverhalts, aus dem sich eine Haftung der Beklagten nach den Paragraphen 874, 1295, Absatz 2, ABGB ableiten ließe. Die Rechtssache ist daher – im Umfang des von der Beklagten bekämpften Zuspruchs von 3.693 EUR – nicht entscheidungsreif und daher insoweit zur Verbreiterung der Entscheidungsgrundlage aufzuheben.

[23] 7. Für eine abschließende rechtliche Beurteilung der Haftung der Beklagten wären Feststellungen dazu erforderlich, ob die ihr zuzurechnenden Personen (Repräsentanten) es zumindest für möglich hielten und sich damit abfanden, dass sie bewirkten oder dazu beitrugen, dass Fahrzeuge mit dem von ihr hergestellten Motor mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung versehen waren und an Fahrzeugkäufer wie die Klägerin verkauft wurden, die im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses Fahrzeuge ohne unzulässige Abschaltseinrichtung erwerben wollten und ohne diesen Irrtum keinen bzw nur einen Vertrag mit anderem Inhalt geschlossen hätten (10 Ob 31/23h; 10 Ob 13/24w, jeweils mwN). In diesem Zusammenhang ist auch auf die Rechtsprechung hinzuweisen, wonach der bewusste Einbau einer unzulässigen Abschaltseinrichtung, die dazu dienen sollte, Grenzwerte zur Erlangung der Typengenehmigung einzuhalten, ohne besonders berücksichtigungswürdige Umstände jedenfalls vorwerfbar wäre (10 Ob 13/24w mwN); ebenso darauf, dass es für die Beurteilung der arglistigen Täuschung oder der sittenwidrigen Schädigung durch die Beklagte nicht auf eine zwischenzeitige Verhaltensänderung ankäme, weil diese nichts an der Unzulässigkeit einer (gegebenenfalls arglistig zur Anwendung gebrachten) Abschaltseinrichtung ändern würde (10 Ob 13/24w mwN). Wäre die Umschaltlogik im gegenständlichen Motor in diesem Sinn vorsätzlich implementiert worden, wäre es auch irrelevant, ob der Beklagten das weitere Vorliegen einer unzulässigen Abschaltseinrichtung nach dem Software-Update als Verschulden anzulasten oder ob sie insofern – worauf sie in erster Instanz Bezug nahm – einem unverschuldeten Rechtsirrtum unterlegen wäre (vgl RS0134560). [23] 7. Für eine abschließende rechtliche Beurteilung der Haftung der Beklagten wären Feststellungen dazu erforderlich, ob die ihr zuzurechnenden Personen (Repräsentanten) es zumindest für möglich hielten und sich damit abfanden, dass sie bewirkten oder dazu beitrugen, dass Fahrzeuge mit dem von ihr hergestellten Motor mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung versehen waren und an Fahrzeugkäufer

wie die Klägerin verkauft wurden, die im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses Fahrzeuge ohne unzulässige Abschalteinrichtung erwerben wollten und ohne diesen Irrtum keinen bzw nur einen Vertrag mit anderem Inhalt geschlossen hätten (10 Ob 31/23h; 10 Ob 13/24w, jeweils mwN). In diesem Zusammenhang ist auch auf die Rechtsprechung hinzuweisen, wonach der bewusste Einbau einer unzulässigen Abschalteinrichtung, die dazu dienen sollte, Grenzwerte zur Erlangung der Typengenehmigung einzuhalten, ohne besonders berücksichtigungswürdige Umstände jedenfalls vorwerfbar wäre (10 Ob 13/24w mwN); ebenso darauf, dass es für die Beurteilung der arglistigen Täuschung oder der sittenwidrigen Schädigung durch die Beklagte nicht auf eine zwischenzeitige Verhaltensänderung ankäme, weil diese nichts an der Unzulässigkeit einer (gegebenenfalls arglistig zur Anwendung gebrachten) Abschalteinrichtung ändern würde (10 Ob 13/24w mwN). Wäre die Umschaltlogik im gegenständlichen Motor in diesem Sinn vorsätzlich implementiert worden, wäre es auch irrelevant, ob der Beklagten das weitere Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung nach dem Software-Update als Verschulden anzulasten oder ob sie insofern – worauf sie in erster Instanz Bezug nahm – einem unverschuldeten Rechtsirrtum unterlegen wäre (vergleiche RS0134560).

[24] 8. Soweit die Revision der Beklagten auch die Höhe des zugesprochenen Ersatzbetrags bekämpft, muss darauf derzeit – solange die Anspruchsberechtigung dem Grunde nach nicht geklärt ist – nicht näher eingegangen werden. Zur Klarstellung ist aber darauf hinzuweisen, dass ungeachtet der grundsätzlich anwendbaren relativen Berechnungsmethode (unter II.2.) bei unverhältnismäßigen Schwierigkeiten der Schadensermittlung auf § 273 ZPO zurückgegriffen werden kann (vgl etwa 10 Ob 31/23s; 10 Ob 13/24w). [24] 8. Soweit die Revision der Beklagten auch die Höhe des zugesprochenen Ersatzbetrags bekämpft, muss darauf derzeit – solange die Anspruchsberechtigung dem Grunde nach nicht geklärt ist – nicht näher eingegangen werden. Zur Klarstellung ist aber darauf hinzuweisen, dass ungeachtet der grundsätzlich anwendbaren relativen Berechnungsmethode (unter römisch zwei.2.) bei unverhältnismäßigen Schwierigkeiten der Schadensermittlung auf Paragraph 273, ZPO zurückgegriffen werden kann (vergleiche etwa 10 Ob 31/23s; 10 Ob 13/24w).

[25] 9. Der Kostenvorbehalt beruht auf § 52 ZPO. [25] 9. Der Kostenvorbehalt beruht auf Paragraph 52, ZPO.

[2 6] II. Die Revision der Klägerin, die sich gegen die Abweisung eines Teils ihres Klagebegehrens in Höhe von 1.846,50 EUR wendet, ist mangels Aufzeigens einer erheblichen Rechtsfrage nicht zulässig. [26] römisch zwei. Die Revision der Klägerin, die sich gegen die Abweisung eines Teils ihres Klagebegehrens in Höhe von 1.846,50 EUR wendet, ist mangels Aufzeigens einer erheblichen Rechtsfrage nicht zulässig.

[27] 1. Angebliche erstinstanzliche Verfahrensmängel (hier die angeblich zu Unrecht erfolgte Anwendung des § 273 ZPO), die in der Berufung nicht gerügt wurden, können in der Revision nicht mehr geltend gemacht werden (RS0042963 [T30]). [27] 1. Angebliche erstinstanzliche Verfahrensmängel (hier die angeblich zu Unrecht erfolgte Anwendung des Paragraph 273, ZPO), die in der Berufung nicht gerügt wurden, können in der Revision nicht mehr geltend gemacht werden (RS0042963 [T30]).

[28] 2. In ihrer (insgesamt unübersichtlichen, teilweise unklaren und mitunter nicht auf den erstinstanzlichen Feststellungen beruhenden) Rechtsrüge weist die Klägerin zwar zutreffend darauf hin, dass die Vorinstanzen den Schaden zu Unrecht auf Grundlage jener – nach unionsrechtlichen Vorgaben entwickelten – Methodik bemaßen, wonach dieser nach freier Überzeugung innerhalb einer Bandbreite von 5 % und 15 % des dem Wert des Fahrzeugs angemessenen Kaufpreises festzusetzen sei. Nach mittlerweile gefestigter Rechtsprechung kommt diese – nur zur Haftung eines Fahrzeugherstellers wegen einer Schutzgesetzverletzung entwickelten – Methode nämlich nicht zur Anwendung, wenn (wie hier) der bloße Motorenhersteller, der nicht gleichzeitig Hersteller des Fahrzeugs (Aussteller der Übereinstimmungsbescheinigung) ist, nach § 874 und § 1295 Abs 2 ABGB in Anspruch genommen wird (4 Ob 204/23p; 6 Ob 19/24y; 6 Ob 34/24d; 5 Ob 83/24b ua). In diesem Fall ist der Schaden vielmehr nach der relativen Berechnungsmethode zu ermitteln (etwa 2 Ob 139/23i; 4 Ob 204/23p; 9 Ob 18/24y; 9 Ob 33/24d ua), nach der sich der vereinbarte Preis zum geänderten Preis so verhalten muss, wie der Wert der Sache ohne Mangel zum Wert der Sache mit Mangel (10 Ob 27/23b mwN). [28] 2. In ihrer (insgesamt unübersichtlichen, teilweise unklaren und mitunter nicht auf den erstinstanzlichen Feststellungen beruhenden) Rechtsrüge weist die Klägerin zwar zutreffend darauf hin, dass die Vorinstanzen den Schaden zu Unrecht auf Grundlage jener – nach unionsrechtlichen Vorgaben entwickelten – Methodik bemaßen, wonach dieser nach freier Überzeugung innerhalb einer Bandbreite von 5 % und 15 % des dem Wert des Fahrzeugs angemessenen Kaufpreises festzusetzen sei. Nach mittlerweile gefestigter Rechtsprechung kommt diese – nur zur Haftung eines Fahrzeugherstellers wegen einer Schutzgesetzverletzung entwickelten – Methode nämlich nicht zur Anwendung, wenn (wie hier) der bloße Motorenhersteller, der nicht

gleichzeitig Hersteller des Fahrzeugs (Aussteller der Übereinstimmungsbescheinigung) ist, nach Paragraph 874 und Paragraph 1295, Absatz 2, ABGB in Anspruch genommen wird (4 Ob 204/23p; 6 Ob 19/24y; 6 Ob 34/24d; 5 Ob 83/24b ua). In diesem Fall ist der Schaden vielmehr nach der relativen Berechnungsmethode zu ermitteln (etwa 2 Ob 139/23i; 4 Ob 204/23p; 9 Ob 18/24y; 9 Ob 33/24d ua), nach der sich der vereinbarte Preis zum geänderten Preis so verhalten muss, wie der Wert der Sache ohne Mangel zum Wert der Sache mit Mangel (10 Ob 27/23b mwN).

[29] 3. Im Widerspruch zur an sich berechtigten Kritik an der den Entscheidungen der Vorinstanzen zugrunde liegenden Schadensberechnungsmethode beruht die weitere Argumentation der Revision (insbesondere auch zum Ergebnis der Anwendung des § 273 ZPO) aber weitgehend gerade auf dieser unionsrechtlich determinierten Methode oder sie vermengt diese mit der Schadensberechnung nach der – hier relevanten – relativen Berechnungsmethode. Dies zeigt sich etwa auch in der Bezugnahme auf jene Entscheidungen, in denen der Oberste Gerichtshof den Schaden (weil die Ansprüche dort gegen Fahrzeughersteller gerichtet und auf die Verletzung von Schutzgesetzen gestützt worden waren) nach unionsrechtlichen Vorgaben (und nicht nach der hier anzuwendenden relativen Berechnungsmethode) bemmaß; ebenso an den in der Revision angestellten „unionsrechtlichen Überlegungen“ sowie dem Hinweis auf die ebenfalls einen „unionsrechtlich determinierten“ Schadenersatz betreffende Entscheidung des deutschen Bundesgerichtshofs zu VIa ZR 335/21. [29] 3. Im Widerspruch zur an sich berechtigten Kritik an der den Entscheidungen der Vorinstanzen zugrunde liegenden Schadensberechnungsmethode beruht die weitere Argumentation der Revision (insbesondere auch zum Ergebnis der Anwendung des Paragraph 273, ZPO) aber weitgehend gerade auf dieser unionsrechtlich determinierten Methode oder sie vermengt diese mit der Schadensberechnung nach der – hier relevanten – relativen Berechnungsmethode. Dies zeigt sich etwa auch in der Bezugnahme auf jene Entscheidungen, in denen der Oberste Gerichtshof den Schaden (weil die Ansprüche dort gegen Fahrzeughersteller gerichtet und auf die Verletzung von Schutzgesetzen gestützt worden waren) nach unionsrechtlichen Vorgaben (und nicht nach der hier anzuwendenden relativen Berechnungsmethode) bemmaß; ebenso an den in der Revision angestellten „unionsrechtlichen Überlegungen“ sowie dem Hinweis auf die ebenfalls einen „unionsrechtlich determinierten“ Schadenersatz betreffende Entscheidung des deutschen Bundesgerichtshofs zu VIa ZR 335/21.

[30] 4. Die Revision legt hingegen nicht nachvollziehbar dar, warum die im vorliegenden Fall anzuwendende relative Berechnungsmethode zu einem für die Klägerin günstigeren Ergebnis geführt hätte. Sie zeigt insbesondere nicht auf, wie die Schadensberechnung nach dieser Methode, mit der das bei Vertragsabschluss bestehende subjektive Äquivalenzverhältnis beibehalten werden soll (vgl 6 Ob 600/90; 9 Ob 33/24d ua), konkret erfolgen hätte müssen und warum sich daraus ein höherer Ersatzbetrag ergeben hätte. Somit lässt die Revision aber nicht ausreichend erkennen, warum sich die von den Vorinstanzen zugrunde gelegte Schadensberechnungsmethode zu ihrem Nachteil ausgewirkt haben soll. Damit bringt die Klägerin schon im Ansatz keine präjudizielle (RS0088931) Rechtsfrage im Sinn des § 502 Abs 1 ZPO zur Darstellung, weshalb ihr Rechtsmittel zurückzuweisen ist. [30] 4. Die Revision legt hingegen nicht nachvollziehbar dar, warum die im vorliegenden Fall anzuwendende relative Berechnungsmethode zu einem für die Klägerin günstigeren Ergebnis geführt hätte. Sie zeigt insbesondere nicht auf, wie die Schadensberechnung nach dieser Methode, mit der das bei Vertragsabschluss bestehende subjektive Äquivalenzverhältnis beibehalten werden soll (vergleiche 6 Ob 600/90; 9 Ob 33/24d ua), konkret erfolgen hätte müssen und warum sich daraus ein höherer Ersatzbetrag ergeben hätte. Somit lässt die Revision aber nicht ausreichend erkennen, warum sich die von den Vorinstanzen zugrunde gelegte Schadensberechnungsmethode zu ihrem Nachteil ausgewirkt haben soll. Damit bringt die Klägerin schon im Ansatz keine präjudizielle (RS0088931) Rechtsfrage im Sinn des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO zur Darstellung, weshalb ihr Rechtsmittel zurückzuweisen ist.

[31] 5. Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 41, 50 ZPO. Die Beklagte hat auf die Unzulässigkeit der Revision der Klägerin hingewiesen (RS0112296). [31] 5. Die Kostenentscheidung beruht auf den Paragraphen 41, 50, ZPO. Die Beklagte hat auf die Unzulässigkeit der Revision der Klägerin hingewiesen (RS0112296).

Textnummer

E142503

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2024:0010OB00102.24T.0925.000

Im RIS seit

14.10.2024

Zuletzt aktualisiert am

14.10.2024

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at