

TE OGH 2024/7/3 3Ob106/24w

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 03.07.2024

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Hon.-Prof. Dr. Höllwerth als Vorsitzenden sowie den Hofrat Hon.-Prof. Dr. Brenn, die Hofrätinnen Dr. Weixelbraun-Mohr und Dr. Kodek und den Hofrat Dr. Stefula als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei E* Gesellschaft m.b.H., *, vertreten durch Poduschka Partner Anwaltsgesellschaft mbH in Linz, gegen die beklagten Parteien 1) A* GmbH, *, und 2) V* AG, *, Deutschland, beide vertreten durch Pressl Endl Heinrich Bamberger Rechtsanwälte GmbH in Salzburg, wegen 30.756,96 EUR sA, über die Revision der zweitbeklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 4. März 2024, GZ 1 R 5/24x-68, mit dem das Urteil des Landesgerichts Linz vom 25. Oktober 2023, GZ 4 Cg 134/19x-63, teilweise abgeändert wurde, zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die zweitbeklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die mit 1.977,90 EUR (darin enthalten 329,65 EUR USt) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

[1] Die Klägerin hat am 30. 4. 2019 von der erstbeklagten Autohändlerin einen VW Kastenwagen Entry TDI um 31.200 EUR erworben. Das Fahrzeug ist mit einem 2,0 Liter-Turbodieselmotor des Typs EA288 ausgestattet, für den die Abgasnorm Euro 6b gilt. Die Zweitbeklagte ist die Herstellerin des Fahrzeugs samt Motor. Das Fahrzeug ist mit einem Emissionskontrollsystem (AGR-System) ausgestattet, das mit einem Thermofenster interagiert. Dadurch wird ab einer Umgebungstemperatur von unter 12 Grad Celsius die Abgasrückführung (AGR-Rate) reduziert, was zu einem Anstieg der Emissionen führt. Das Fahrzeug verfügt über eine aufrechte EU-Typengenehmigung (aus September 2017 oder März 2018) und eine Benützungsbewilligung.

[2] Die Klägerin begehrt die Zahlung von 30.756,96 EUR sA Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs. In dem vom Abgasskandal betroffenen Fahrzeug sei eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut. Hätte sie die wahre Sachlage gekannt, so hätte sie das Fahrzeug nicht erworben.

[3] Die Beklagten entgegneten, dass im Fahrzeug keine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut sei, weshalb auch kein Rückruf durch das deutsche Kraftfahrtbundesamt (KBA) erfolgt sei. Die Klägerin habe sich jedenfalls ein Benützungsentgelt von 6.000 EUR anrechnen zu lassen.

[4] Das Erstgericht wies die Klage gegenüber beiden Beklagten ab. Das im Fahrzeug verbaute Thermofenster sei zwar eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Ein gewährleistungsrechtlicher Anspruch gegenüber der Erstbeklagten scheitere aber daran, dass das Fahrzeug im Hinblick auf die Genehmigung durch das KBA nicht als mangelhaft

anzusehen sei. Ein Schadenersatzanspruch sei auszuschließen, weil der Klägerin kein Schaden entstanden sei, zumal kein Entzug der Typengenehmigung bzw der Benützungsbewilligung drohe. Der Zweitbeklagten könne auch kein Pflichtenverstoß vorgeworfen werden, weil sie das Thermofenster dem KBA gegenüber offengelegt habe. Schließlich würden Schadenersatzansprüche der Klägerin auch am mangelnden Verschulden der Zweitbeklagten scheitern, weil das KBA das Thermofenster in den Genehmigungsprozess miteinbezogen habe.

[5] Das Berufungsgericht gab der Berufung der Klägerin teilweise Folge und änderte das Ersturteil gegenüber der Zweitbeklagten dahin ab, dass diese schuldig erkannt wurde, der Klägerin 25.569,77 EUR sA Zug um Zug gegen Übergabe des Fahrzeugs zu zahlen; das Mehrbegehren wies es ab. Darüber hinaus bestätigte es die Abweisung des Klagebegehrens gegenüber der Erstbeklagten. Das im Fahrzeug verbaute Thermofenster sei als unzulässige Abschalteinrichtung zu qualifizieren. Die gegen die Erstbeklagte erhobenen Ansprüche seien jedoch gemäß § 377 UGB verfristet. Demgegenüber bestehe der Schadenersatzanspruch gegen die Zweitbeklagte zu Recht. Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs hafte der Hersteller eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs für den in der objektiv eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit bestehenden Schaden. Diesem Schadenersatzanspruch stehe nicht entgegen, dass das Fahrzeug über eine aufrechte Zulassung verfüge. Auf einen konkret drohenden Entzug der Benützungsbewilligung komme es nicht an. Entgegen der Ansicht des Erstgerichts sei auch ein Verschulden der Zweitbeklagten zu bejahen. Damit sich diese auf einen entschuldbaren Rechtsirrtum berufen könne, wäre erforderlich, dass der relevante Sachverhalt, hier die konkrete Abschalteinrichtung, dem KBA bekannt gewesen sei. Dieser Nachweis sei den Beklagten nicht gelungen. Die Zweitbeklagte habe im Zuge des Typengenehmigungsprozesses dem KBA zwar umfangreiche Unterlagen (auch) zum Thermofenster vorgelegt. Es sei zunächst aber nicht offengelegt worden, dass es bereits ab einer Ladelufttemperatur von unter 15 Grad Celsius (entspricht einer Umgebungstemperatur von unter 12 Grad Celsius) zu einer Verringerung der AGR-Rate komme. Diesen Umstand habe die Zweitbeklagte dem KBA erst im Oktober 2019 anlässlich einer Informationsveranstaltung mitgeteilt. Die Zweitbeklagte hätte daher nicht davon ausgehen dürfen, dass das KBA das Thermofenster auch im Wissen über die konkrete Bedatung des Thermofensters genehmigt hätte. Das gegenüber der Zweitbeklagten erhobene Leistungsbegehren sei daher berechtigt. Die ordentliche Revision sei zulässig, weil die Frage, ob es für eine erfolgreiche Berufung auf einen entschuldbaren Rechtsirrtum durch einen Fahrzeughersteller ausreiche, wenn dieser der Typengenehmigungsbehörde gegenüber allgemeine Informationen zum vorhandenen Thermofenster erteile, oder ob es dafür einer exakten Bedatung des Thermofensters bedürfe, vom Höchstgericht bisher nicht geklärt worden sei.

[5] Das Berufungsgericht gab der Berufung der Klägerin teilweise Folge und änderte das Ersturteil gegenüber der Zweitbeklagten dahin ab, dass diese schuldig erkannt wurde, der Klägerin 25.569,77 EUR sA Zug um Zug gegen Übergabe des Fahrzeugs zu zahlen; das Mehrbegehren wies es ab. Darüber hinaus bestätigte es die Abweisung des Klagebegehrens gegenüber der Erstbeklagten. Das im Fahrzeug verbaute Thermofenster sei als unzulässige Abschalteinrichtung zu qualifizieren. Die gegen die Erstbeklagte erhobenen Ansprüche seien jedoch gemäß Paragraph 377, UGB verfristet. Demgegenüber bestehe der Schadenersatzanspruch gegen die Zweitbeklagte zu Recht. Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs hafte der Hersteller eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs für den in der objektiv eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit bestehenden Schaden. Diesem Schadenersatzanspruch stehe nicht entgegen, dass das Fahrzeug über eine aufrechte Zulassung verfüge. Auf einen konkret drohenden Entzug der Benützungsbewilligung komme es nicht an. Entgegen der Ansicht des Erstgerichts sei auch ein Verschulden der Zweitbeklagten zu bejahen. Damit sich diese auf einen entschuldbaren Rechtsirrtum berufen könne, wäre erforderlich, dass der relevante Sachverhalt, hier die konkrete Abschalteinrichtung, dem KBA bekannt gewesen sei. Dieser Nachweis sei den Beklagten nicht gelungen. Die Zweitbeklagte habe im Zuge des Typengenehmigungsprozesses dem KBA zwar umfangreiche Unterlagen (auch) zum Thermofenster vorgelegt. Es sei zunächst aber nicht offengelegt worden, dass es bereits ab einer Ladelufttemperatur von unter 15 Grad Celsius (entspricht einer Umgebungstemperatur von unter 12 Grad Celsius) zu einer Verringerung der AGR-Rate komme. Diesen Umstand habe die Zweitbeklagte dem KBA erst im Oktober 2019 anlässlich einer Informationsveranstaltung mitgeteilt. Die Zweitbeklagte hätte daher nicht davon ausgehen dürfen, dass das KBA das Thermofenster auch im Wissen über die konkrete Bedatung des Thermofensters genehmigt hätte. Das gegenüber der Zweitbeklagten erhobene Leistungsbegehren sei daher berechtigt. Die ordentliche Revision sei zulässig, weil die Frage, ob es für eine erfolgreiche Berufung auf einen entschuldbaren Rechtsirrtum durch einen Fahrzeughersteller ausreiche, wenn dieser der Typengenehmigungsbehörde gegenüber allgemeine Informationen zum vorhandenen Thermofenster erteile, oder ob es dafür einer exakten Bedatung des Thermofensters bedürfe, vom Höchstgericht bisher nicht geklärt worden sei.

[6] Gegen diese Entscheidung richtet sich die Revision der Zweitbeklagten, die auf eine Abweisung des Klagebegehrens auch ihr gegenüber abzielt.

[7] Mit ihrer Revisionsbeantwortung beantragt die Klägerin, das Rechtsmittel der Gegenseite zurückzuweisen, in eventu, diesem den Erfolg zu versagen.

Rechtliche Beurteilung

[8] Die Revision ist zur Klarstellung der Rechtslage zulässig, sie ist aber nicht berechtigt.

I. Zum geltend gemachten Verfahrensmangelrömisch eins. Zum geltend gemachten Verfahrensmangel:

[9] 1.1 Der geltend gemachte Verfahrensmangel liegt – wie der Oberste Gerichtshof geprüft hat – nicht vor.

[10] 1.2 Bei den Ausführungen des Berufungsgerichts, wonach die Zweitbeklagte gegenüber dem KBA zunächst (im Zuge des Typengenehmigungsprozesses) nicht offengelegt habe, dass das Thermofenster bereits ab einer Ladelufttemperatur von unter 15 Grad Celsius eine Verringerung der AGR-Rate und somit einen Anstieg der NOx-Emissionen bewirke und dies dem KBA erst im Oktober 2019 mitgeteilt worden sei, handelt es sich um keine abweichenden oder ergänzenden Feststellungen zu jenen des Erstgerichts, sondern um eine interpretative Wiedergabe derselben. Dementsprechend hat es – zutreffend – festgehalten, dass die dahin lautenden ausdrücklichen Feststellungen des Erstgerichts auch unter Berücksichtigung jener zum Thermofenster bzw zur AES/BES-Dokumentation (Dokumentation zur besonderen und allgemeinen Emissionsstrategie) nur in diesem Sinn verstanden werden könnten.

[11] Entgegen der Ansicht der Zweitbeklagten handelt es sich bei den in der Revision zitierten Ausführungen des Erstgerichts auf Seite 70 des Urteils auch nicht um gesonderte dislozierte Feststellungen, sondern um eine zusammenfassende Wiederholung der insbesondere auf Seite 18 des Urteils getroffenen Feststellungen.

II. Zum Schaden aus unionsrechtlicher Schutzgesetzverletzung:römisch zwei. Zum Schaden aus unionsrechtlicher Schutzgesetzverletzung:

[12] 2.1 Die Zweitbeklagte führt in der Revision zunächst aus, dass die Deutsche Umwelthilfe (DUH) bisher noch keine Klage gegen die Typengenehmigung des in Rede stehenden Fahrzeugtyps eingebracht habe und keine Gefahr bestehe, dass die Benützungsbewilligung entzogen werde. Aus diesem Grund bestehe keine Unsicherheit im Hinblick auf eine eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit des Fahrzeugs und daher auch kein Schaden.

[13] Dieser Ansicht ist nicht zu folgen.

[14] 2.2 Nach der Rechtsprechung des EuGH hat ein Käufer eines Kraftfahrzeugs aus einer unionsrechtlichen Schutzgesetzverletzung gegen den Fahrzeughersteller einen Anspruch auf angemessenen Ersatz des Schadens, der in der Unsicherheit hinsichtlich der Anmeldung, dem Weiterverkauf oder dem Betrieb des Fahrzeugs besteht (EuGH C-100/21, Mercedes-Benz Group AG, Rn 84).

[15] Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs besteht der zu ersetzende rechtliche Nachteil im Fall des Erwerbs eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs – den unionsrechtlichen Vorgaben entsprechend – in der objektiv unsicheren und daher latent eingeschränkten (rechtlichen) Nutzungsmöglichkeit (10 Ob 2/23a Rz 22 [Endurteil]; 6 Ob 155/22w Rz 54; vgl auch 3 Ob 203/23h). Dabei ist die Frage, ob aufgrund der Unzulässigkeit der Abschalteinrichtung die latente Gefahr einer Betriebsuntersagung des Fahrzeugs droht, an der objektiven Rechtslage zu messen (10 Ob 2/23a Rz 25 [Endurteil]; vgl auch BGH VIII ZR 190/19 Rz 82). [15] Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs besteht der zu ersetzende rechtliche Nachteil im Fall des Erwerbs eines mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs – den unionsrechtlichen Vorgaben entsprechend – in der objektiv unsicheren und daher latent eingeschränkten (rechtlichen) Nutzungsmöglichkeit (10 Ob 2/23a Rz 22 [Endurteil]; 6 Ob 155/22w Rz 54; vergleiche auch 3 Ob 203/23h). Dabei ist die Frage, ob aufgrund der Unzulässigkeit der Abschalteinrichtung die latente Gefahr einer Betriebsuntersagung des Fahrzeugs droht, an der objektiven Rechtslage zu messen (10 Ob 2/23a Rz 25 [Endurteil]; vergleiche auch BGH VIII ZR 190/19 Rz 82).

[16] 2.3 Der Umstand, dass das KBA die Typengenehmigung bisher nicht zurückgezogen hat und die DUH bisher keine Klage auf Entzug der Typengenehmigung eingebracht hat, ändert nichts an der potentiell und daher objektiv eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit des Fahrzeugs im Sinn der zitierten Judikatur. Dementsprechend hat der

Oberster Gerichtshof bereits wiederholt ausgesprochen, dass die Haftung des beklagten Fahrzeugherstellers nicht schon deshalb entfällt, weil das KBA (oder eine andere Behörde) noch keine unzulässige Abschaltvorrichtung beim fraglichen Motor festgestellt hat (6 Ob 154/23z Rn 12; 10 Ob 36/23a).

III. Zum entschuldbaren Rechtsirrtum:römisch drei. Zum entschuldbaren Rechtsirrtum:

[17] 3.1 Mit ihren Ausführungen in der Revision will sich die Zweitbeklagte vor allem auf das Vorliegen eines entschuldbaren Rechtsirrtums berufen. Darauf bezieht sich auch die vom Berufungsgericht formulierte Zulassungsfrage.

[18] Die Zweitbeklagte führt dazu zunächst ins Treffen, dass sie der Dokumentationspflicht nach Art 1 Z 4 der VO 2016/646/EU der EK (zur Änderung der VO 692/2008/EG hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen [Euro 6]) entsprochen und die AES-Dokumentation mit der Beschreibung der von der im Fahrzeug eingebauten AES (zusätzliche Emissionsstrategie in Form eines Thermofensters) veränderten Parameter und der Grenzen, innerhalb deren die AES arbeitet, gegenüber dem KBA im Typengenehmigungsverfahren offengelegt habe. [18] Die Zweitbeklagte führt dazu zunächst ins Treffen, dass sie der Dokumentationspflicht nach Artikel eins, Ziffer 4, der VO 2016/646/EU der EK (zur Änderung der VO 692/2008/EG hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen [Euro 6]) entsprochen und die AES-Dokumentation mit der Beschreibung der von der im Fahrzeug eingebauten AES (zusätzliche Emissionsstrategie in Form eines Thermofensters) veränderten Parameter und der Grenzen, innerhalb deren die AES arbeitet, gegenüber dem KBA im Typengenehmigungsverfahren offengelegt habe.

[19] 3.2 Allfällige – hier unionsrechtliche – Dokumentations- oder Offenlegungspflichten gegenüber einer Zulassungs- oder Aufsichtsbehörde sollen dieser die Wahrnehmung ihrer Kontrollpflichten ermöglichen, während die verschuldensbezogene Beurteilung, ob sich der Schädiger auf einen entschuldbaren Rechtsirrtum berufen kann, an dessen Kenntnisstand und Vertrauenslage anknüpft. Aufgrund der unterschiedlichen Zweckbestimmungen der zugrunde liegenden Normen sind die Beurteilungskriterien nicht ident, weshalb es auf die (isoliert betrachtete) Frage, ob die Zweitbeklagte die unionsrechtlichen Dokumentationspflichten erfüllt hat, nicht ankommt (vgl auch 10 Ob 27/23b Rz 34; arg: „ungeachtet allfälliger Offenlegungspflichten“). [19] 3.2 Allfällige – hier unionsrechtliche – Dokumentations- oder Offenlegungspflichten gegenüber einer Zulassungs- oder Aufsichtsbehörde sollen dieser die Wahrnehmung ihrer Kontrollpflichten ermöglichen, während die verschuldensbezogene Beurteilung, ob sich der Schädiger auf einen entschuldbaren Rechtsirrtum berufen kann, an dessen Kenntnisstand und Vertrauenslage anknüpft. Aufgrund der unterschiedlichen Zweckbestimmungen der zugrunde liegenden Normen sind die Beurteilungskriterien nicht ident, weshalb es auf die (isoliert betrachtete) Frage, ob die Zweitbeklagte die unionsrechtlichen Dokumentationspflichten erfüllt hat, nicht ankommt vergleiche auch 10 Ob 27/23b Rz 34; arg: „ungeachtet allfälliger Offenlegungspflichten“).

[20] 4.1 Für die Beurteilung, ob der Verbotsirrtum erkennbar und daher vorwerfbar ist, gilt Folgendes:

[21] Grundsätzlich ist jedermann verpflichtet, sich Kenntnis von den ihn nach seinem Lebenskreis betreffenden Gesetzesvorschriften zu verschaffen. Die Verletzung dieser Pflicht führt im Allgemeinen dann zu einem Verschuldensvorwurf, wenn bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt die Rechtskenntnis in zumutbarer Weise erlangt werden könnte (RS0013253).

[22] Die Unkenntnis verwaltungsrechtlicher Vorschriften begründet nach der Rechtsprechung dann ein Verschulden, wenn die im besonderen Fall gebotene Aufmerksamkeit außer Acht gelassen wurde (RS0008651) und der Rechtsirrtum daher subjektiv vorwerfbar ist. Zur Beurteilung, ob diese Voraussetzungen im gegebenen Zusammenhang erfüllt sind, bedarf es daher Feststellungen darüber, zu welchem Zeitpunkt welche der Zweitbeklagten zurechenbare Personen (Organe oder Repräsentanten) darauf vertrauen durften und auch konkret darauf vertraut haben, dass und warum die verbaute Abschaltvorrichtung nach den unionsrechtlichen Normen ausnahmsweise zulässig gewesen sein soll (10 Ob 27/23b Rz 35; 8 Ob 109/23x Rz 29). Der Oberste Gerichtshof hat auch bereits ausgesprochen, dass der bewusste Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung, die dazu dienen soll, die Grenzwerte zur Erlangung der Typengenehmigung einzuhalten, ohne Vorliegen besonders rücksichtswürdiger Umstände gegen die Annahme eines Rechtsirrtums spricht (3 Ob 121/23z Rz 23; 6 Ob 155/22w Rz 72).

[23] 4.2 Die zugrunde liegenden unionsrechtlichen Anforderungen zur Erlangung der Typengenehmigung richten sich explizit an den Fahrzeughersteller und damit an einen spezifischen Fachkreis, von dem die Einhaltung besonders

strenger Sorgfalts- und Prüfpflichten zu fordern ist. Die Zweitbeklagte hat aber nicht einmal konkret vorgebracht, welche ihrer Entscheidungsträger aufgrund welcher Umstände, Annahmen und Informationen bei Erlangung der Typgenehmigung (vor September 2017) von der Zulässigkeit der in Rede stehenden Abschalteinrichtung ausgegangen sind und sich über welche Tatsachen geirrt haben. Die allgemein gehaltene Negativfeststellung des Erstgerichts, dass nicht festgestellt werden könne, dass die Zweitbeklagte das Thermofenster nicht für genehmigungsfähig gehalten habe, schlägt zu deren Nachteil aus, weil sie die Beweislast für das fehlende Verschulden an einer Schutzgesetzverletzung trifft (RS0112234 [T1]; 3 Ob 121/23z Rz 23; 4 Ob 119/23p Rz 21).

[24] 5.1 Die Zweitbeklagte beruft sich im gegebenen Zusammenhang auch auf die Typgenehmigung des KBA bzw auf eine hypothetische Auskunft dieser Zulassungsbehörde, wenn sie einen solchen Rat (vor der Informationsveranstaltung im Oktober 2019) eingeholt hätte.

[25] 5.2 Ein Rechtsirrtum ist nach der Rechtsprechung unter anderem dann nicht vorwerfbar, wenn eine zuständige Behörde demselben Rechtsirrtum unterlag und die Beteiligten auf die Richtigkeit der behördlichen Entscheidung vertrauen durften (RS0008651 [T9]; 10 Ob 27/23b Rz 34; vgl auch BGH VIa ZR 335/21 Rz 68). Dafür ist vorausgesetzt, dass der Behörde vor ihrer Entscheidung der relevante Sachverhalt, hier die konkrete Abschalteinrichtung mit sämtlichen zur Beurteilung erforderlichen Parametern bekannt war, weil nur dann ein schutzwürdiges Vertrauen auf die Richtigkeit ihrer Entscheidung bestehen kann (10 Ob 27/23b Rz 34; 6 Ob 155/22w Rz 72; vgl auch 2 Ob 152/21y Rz 57). [25] 5.2 Ein Rechtsirrtum ist nach der Rechtsprechung unter anderem dann nicht vorwerfbar, wenn eine zuständige Behörde demselben Rechtsirrtum unterlag und die Beteiligten auf die Richtigkeit der behördlichen Entscheidung vertrauen durften (RS0008651 [T9]; 10 Ob 27/23b Rz 34; vergleiche auch BGH VIa ZR 335/21 Rz 68). Dafür ist vorausgesetzt, dass der Behörde vor ihrer Entscheidung der relevante Sachverhalt, hier die konkrete Abschalteinrichtung mit sämtlichen zur Beurteilung erforderlichen Parametern bekannt war, weil nur dann ein schutzwürdiges Vertrauen auf die Richtigkeit ihrer Entscheidung bestehen kann (10 Ob 27/23b Rz 34; 6 Ob 155/22w Rz 72; vergleiche auch 2 Ob 152/21y Rz 57).

[26] Die „konkrete Abschalteinrichtung mit sämtlichen zur Beurteilung erforderlichen Parametern“ ist der Behörde dann bekannt, wenn diese die genaue Funktions- und Wirkungsweise einschließlich der Auswirkungen auf die Emissionen (vgl Art 3 Z 9 der VO 692/2008/EG der EK zur Durchführung und Änderung der VO 715/2007/EG über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen [Euro 5 und Euro 6] und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge) verlässlich beurteilen kann. Zu diesem Zweck muss die Behörde insbesondere auch wissen, ob und unter welchen Bedingungen und in welchem Ausmaß die AGR-Rate vom konkreten Thermofenster nachteilig beeinflusst wird. Von einer solchen Kenntnis ist nicht auszugehen, wenn der Behörde nur allgemein bekanntgegeben wird, dass aufgrund der Reduktion der Abgasrückführung (AGR-Rate) eine Erhöhung der Emissionen zu erwarten ist, sie über das konkret zu erwartende Ausmaß aber im Unklaren gelassen wird und ihr keine Angaben zu den konkreten NOx-Werten zur Verfügung gestellt werden. [26] Die „konkrete Abschalteinrichtung mit sämtlichen zur Beurteilung erforderlichen Parametern“ ist der Behörde dann bekannt, wenn diese die genaue Funktions- und Wirkungsweise einschließlich der Auswirkungen auf die Emissionen vergleiche Artikel 3, Ziffer 9, der VO 692/2008/EG der EK zur Durchführung und Änderung der VO 715/2007/EG über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen [Euro 5 und Euro 6] und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge) verlässlich beurteilen kann. Zu diesem Zweck muss die Behörde insbesondere auch wissen, ob und unter welchen Bedingungen und in welchem Ausmaß die AGR-Rate vom konkreten Thermofenster nachteilig beeinflusst wird. Von einer solchen Kenntnis ist nicht auszugehen, wenn der Behörde nur allgemein bekanntgegeben wird, dass aufgrund der Reduktion der Abgasrückführung (AGR-Rate) eine Erhöhung der Emissionen zu erwarten ist, sie über das konkret zu erwartende Ausmaß aber im Unklaren gelassen wird und ihr keine Angaben zu den konkreten NOx-Werten zur Verfügung gestellt werden.

[27] Entgegen der Ansicht der Zweitbeklagten genügen somit nicht nur allgemeine Informationen über die Arbeits- bzw Funktionsweise der Abschalteinrichtung, sondern muss vielmehr auch deren Wirkungsweise samt den Auswirkungen auf die Emissionswerte klar dargelegt werden. Dementsprechend wurde vom Obersten Gerichtshof bereits ausgesprochen, dass ein entschuldbarer Rechtsirrtum allenfalls dann in Betracht kommen könnte, wenn die „Funktions- und Wirkungsweise“ der Abgasrückführung bei der Erwirkung der Typgenehmigung gegenüber dem KBA vollständig und wahrheitsgemäß offengelegt worden wäre (3 Ob 216/23w Rz 11; 4 Ob 127/23i Rz 7).

[28] 5.3 Darüber hinaus muss jedenfalls der Temperaturbereich, in dem die Abschalteinrichtung wirksam ist, gegenüber der Zulassungsbehörde im Typengenehmigungsverfahren konkret angegeben werden.

[29] Auch dies ist nicht geschehen, weil nach den bindenden Feststellungen dem KBA erst im Oktober 2019 mitgeteilt wurde, dass es bereits ab einer Ladelufttemperatur von unter 15 Grad Celsius (Umgebungstemperatur von unter 12 Grad Celsius) zu einer Verringerung der AGR-Rate und zu einem Anstieg der NOx-Emissionen kommt.

[30] 6.1 In der Entscheidung zu 10 Ob 27/23b wird angedeutet, dass ein entschuldbarer Rechtsirrtum auch dann angenommen werden könnte, wenn die unrichtige Rechtsansicht der Beklagten von der Behörde – vor vollständiger Aufklärung des Sachverhalts – bei hypothetischer Einholung einer Auskunft geteilt worden wäre (vgl dazu BGH VIa ZR 335/21 Rz 65). [30] 6.1 In der Entscheidung zu 10 Ob 27/23b wird angedeutet, dass ein entschuldbarer Rechtsirrtum auch dann angenommen werden könnte, wenn die unrichtige Rechtsansicht der Beklagten von der Behörde – vor vollständiger Aufklärung des Sachverhalts – bei hypothetischer Einholung einer Auskunft geteilt worden wäre vergleiche dazu BGH VIa ZR 335/21 Rz 65).

[31] 6.2 Auch eine solche Beurteilung käme jedenfalls nur dann in Betracht, wenn der zuständigen Behörde der maßgebende Sachverhalt vollständig und wahrheitsgemäß bekanntgemacht worden wäre, wozu – wie bereits dargelegt – die Darlegung der genauen Funktions- und Wirkungsweise der konkreten Abschalteinrichtungen einschließlich der Auswirkungen auf die Emissionen gehörte.

IV. Ergebnis:römisch vier. Ergebnis:

[32] Zusammenfassend steht die Beurteilung des Berufungsgerichts mit der Rechtslage im Einklang, weshalb es dem Klagebegehren gegen die Zweitbeklagte zu Recht stattgegeben hat. Die Höhe des Zuspruchs wurde nicht bekämpft. Damit war der Revision der Zweitbeklagten der Erfolg zu versagen.

[33] Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 41, 50 ZPO. [33] Die Kostenentscheidung gründet sich auf Paragraphen 41, 50, ZPO.

Textnummer

E141944

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2024:0030OB00106.24W.0703.001

Im RIS seit

31.07.2024

Zuletzt aktualisiert am

23.08.2024

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