

TE OGH 2023/10/19 8Ob90/22a

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 19.10.2023

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Hon.-Prof. Dr. Kuras als Vorsitzenden, die Hofrätinnen Dr. Tarmann-Prentner und Mag. Korn sowie die Hofräte Dr. Stefula und Dr. Thunhart als weitere Richter, in der Rechtssache der klagenden Partei Mag. S* V*, vertreten durch Poduschka Anwaltsgesellschaft m.b.H. in Linz, gegen die beklagte Partei V* AG, *, vertreten durch Pressl Endl Heinrich Bamberger Rechtsanwälte GmbH in Salzburg, wegen 12.290 EUR sA und Feststellung, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Landesgerichts Wels als Berufungsgericht vom 5. Mai 2021, GZ 22 R 54/21d-19, mit dem das Urteil des Bezirksgerichts Wels vom 25. Jänner 2021, GZ 5 C 111/20x-15, bestätigt wurde, den

Beschluss

gefasst:

Spruch

I. Das mit Beschluss vom 14. September 2021, 8 Ob 95/21k, bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union über den vom Obersten Gerichtshof am 17. März 2020 zu 10 Ob 44/19x gestellten Antrag auf Vorabentscheidung unterbrochene Revisionsverfahren vor dem Obersten Gerichtshof wird fortgesetzt.römisch eins. Das mit Beschluss vom 14. September 2021, 8 Ob 95/21k, bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union über den vom Obersten Gerichtshof am 17. März 2020 zu 10 Ob 44/19x gestellten Antrag auf Vorabentscheidung unterbrochene Revisionsverfahren vor dem Obersten Gerichtshof wird fortgesetzt.

Der Fortsetzungsantrag der klagenden Partei, soweit er weitere Ausführungen enthält, und die Bekanntgabe vom 18. Juli 2022 werden zurückgewiesen.

II. Der Revision wird teilweise Folge gegeben.römisch zwei. Der Revision wird teilweise Folge gegeben.

Die Urteile der Vorinstanzen werden hinsichtlich der Abweisung des Feststellungsbegehrens bestätigt.

Im Übrigen, also hinsichtlich des Zahlungsbegehrens und des Kostenausspruchs werden die Urteile der Vorinstanzen aufgehoben und die Rechtssache zur neuerlichen Entscheidung nach Verfahrensergänzung an das Erstgericht zurückverwiesen.

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

[1] Die Klägerin kaufte am 11. 4. 2016 bei einem Händler einen Pkw Skoda Octavia Kombi 4x4 Scout TDI DG zum Preis von 34.300 EUR. Dieses Fahrzeug wird mit einem von der Beklagten entwickelten Dieselmotor des Typs EA288 betrieben. Das Fahrzeug verfügt über eine aufrechte Zulassung, die Klägerin hat damit bereits problemlos 70.100 km

zurückgelegt.

[2] Der Motor des Typs EA288 wurde vom zuständigen deutschen Kraftfahrbundesamt nicht wegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Rahmen des sogenannten Dieseldruckabgasandals beanstandet. Es wurde kein Software-Update für diesen Motor angeboten oder durchgeführt.

[3] Die Klägerin war beim Ankauf des Fahrzeugs davon ausgegangen, dass es vom Dieseldruckabgasandal nicht betroffen ist. Hätte sie gewusst, dass dieses Fahrzeug vom „Skandal umfasst“ ist, hätte sie es zwar trotzdem kaufen wollen, aber dafür einen besseren Preis ausgehandelt.

[4] Die Klägerin begehrt die Zahlung des Klagsbetrags und die Feststellung der Haftung der Beklagten für jeden künftig aus dem Kauf des Pkw und des darin verbauten Motors EA288 entstehenden Schaden. Ungeachtet einer aufrechten EU-Typenbescheinigung verfüge der Motor über eine unzulässige Abschaltvorrichtung, wodurch künftige Schäden in rechtlicher und technischer Hinsicht zu befürchten seien. Die Beklagte habe arglistig und sittenwidrig gehandelt und hafte daher trotz Fehlens eines Vertragsverhältnisses.

[5] Die Beklagte wandte ein, der Motor des Typs EA288 sei vom deutschen Kraftfahrbundesamt eingehend geprüft und für richtlinienkonform befunden worden. Die verbaute Abgasrückführung sei im Temperaturbereich von - 24°C bis +70°C, also bei praktisch allen Fahrten aktiv. Der Motor weise den behaupteten Mangel nicht auf. Schäden seien der Klägerin daher weder entstanden, noch künftig zu erwarten.

[6] Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Das Klagsfahrzeug weise die erforderlichen behördlichen Genehmigungen auf und erfülle damit auch die gewöhnlich vorausgesetzten Eigenschaften.

[7] Das Berufungsgericht gab dem Rechtsmittel der Klägerin keine Folge. Die Gerichte seien an die im Verwaltungsweg erteilte aufrechte EU-Typengenehmigung und die ebenfalls aufrechte österreichische Zulassung des Fahrzeugs gebunden. Ein Entzug der Zulassung drohe nach dem Sachverhalt nicht. Selbst wenn das Kraftfahrbundesamt Art 5 Z 10 VO (EG) 692/2008 bei der Erteilung der Typengenehmigung missachtet hätte, wäre diese wirksam, solange sie nicht widerrufen oder für zurückgenommen erklärt würde. Das Berufungsgericht erklärte die ordentliche Revision für zulässig, weil zur Bindungswirkung eines in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ergangenen Verwaltungsaktes keine höchstgerichtliche Rechtsprechung vorliege. [7] Das Berufungsgericht gab dem Rechtsmittel der Klägerin keine Folge. Die Gerichte seien an die im Verwaltungsweg erteilte aufrechte EU-Typengenehmigung und die ebenfalls aufrechte österreichische Zulassung des Fahrzeugs gebunden. Ein Entzug der Zulassung drohe nach dem Sachverhalt nicht. Selbst wenn das Kraftfahrbundesamt Artikel 5, Ziffer 10, VO (EG) 692 aus 2008, bei der Erteilung der Typengenehmigung missachtet hätte, wäre diese wirksam, solange sie nicht widerrufen oder für zurückgenommen erklärt würde. Das Berufungsgericht erklärte die ordentliche Revision für zulässig, weil zur Bindungswirkung eines in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ergangenen Verwaltungsaktes keine höchstgerichtliche Rechtsprechung vorliege.

[8] Gegen diese Entscheidung richtet sich die Revision der Klägerin mit dem Antrag, die Entscheidungen im klagsstattgebenden Sinn abzuändern, in eventu wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

[9] Die Beklagte beantragt in ihrer Revisionsbeantwortung, das Rechtsmittel als unzulässig zurückzuweisen, jedenfalls aber ihm nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

[10] Die Revision ist zulässig und im Sinne des Eventualantrags teilweise berechtigt.

[11] I. Mit Beschluss des Obersten Gerichtshofs vom 14. 9. 2021, 8 Ob 95/21k, wurde das Revisionsverfahren bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union über den vom Obersten Gerichtshof am 17. 3. 2020 zu 10 Ob 44/19x gestellten Antrag auf Vorabentscheidung unterbrochen. Der EuGH hat über das Ersuchen zuC-145/20 mittlerweile entschieden, sodass das Revisionsverfahren von Amts wegen fortzusetzen ist. [11] römisch eins. Mit Beschluss des Obersten Gerichtshofs vom 14. 9. 2021, 8 Ob 95/21k, wurde das Revisionsverfahren bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union über den vom Obersten Gerichtshof am 17. 3. 2020 zu 10 Ob 44/19x gestellten Antrag auf Vorabentscheidung unterbrochen. Der EuGH hat über das Ersuchen zuC-145/20 mittlerweile entschieden, sodass das Revisionsverfahren von Amts wegen fortzusetzen ist.

[12] Soweit in dem von der Klägerin erhobenen Fortsetzungsantrag weiteres Vorbringen enthalten ist, verstößt dies gegen den Grundsatz der Einmaligkeit des Rechtsmittels, nach dem auch Nachträge oder Ergänzungen unzulässig sind (RS0041666).

[13] II. Die klagende Partei macht in ihrem Rechtsmittel Mangelhaftigkeit des Berufungsverfahrens und sekundäre Feststellungsmängel geltend. Inhaltlich sind die zum Teil auch weit vom Sachverhalt abschweifenden Ausführungen aber unter die Rechtsrüge zu subsumieren. Die Revision macht zusammengefasst geltend, dass der von den Vorinstanzen herangezogene Abweisungsgrund, nämlich die uneingeschränkte technische Verwendbarkeit des Fahrzeugs und die aufrechte Zulassung, nicht für eine abschließende rechtliche Beurteilung genüge. Der geltend gemachte Anspruch sei unabhängig davon berechtigt. Obwohl das Beweisverfahren entsprechende Ergebnisse erbracht hätte, seien die wesentlichen Tatsachen, nämlich zu den Eigenschaften des Motors und zur behaupteten Arglist der Beklagten, nicht festgestellt worden. [13] römisch zwei. Die klagende Partei macht in ihrem Rechtsmittel Mangelhaftigkeit des Berufungsverfahrens und sekundäre Feststellungsmängel geltend. Inhaltlich sind die zum Teil auch weit vom Sachverhalt abschweifenden Ausführungen aber unter die Rechtsrüge zu subsumieren. Die Revision macht zusammengefasst geltend, dass der von den Vorinstanzen herangezogene Abweisungsgrund, nämlich die uneingeschränkte technische Verwendbarkeit des Fahrzeugs und die aufrechte Zulassung, nicht für eine abschließende rechtliche Beurteilung genüge. Der geltend gemachte Anspruch sei unabhängig davon berechtigt. Obwohl das Beweisverfahren entsprechende Ergebnisse erbracht hätte, seien die wesentlichen Tatsachen, nämlich zu den Eigenschaften des Motors und zur behaupteten Arglist der Beklagten, nicht festgestellt worden.

[14] 1. Der Revision ist zuzustimmen, dass die rechtliche Begründung des Berufungsgerichts nach der jüngsten Rechtsprechung des EuGH und des OGH die Klagsabweisung nicht zu tragen vermag.

[15] Der EuGH hat im Urteil vom 14. 7. 2022, C-145/20, ausgesprochen:

„1. Art. 2 Abs. 2 Buchst. d der Richtlinie 1999/44/EG (...) ist dahin auszulegen, dass ein Kraftfahrzeug, das in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (...) fällt, nicht die Qualität aufweist, die bei Gütern der gleichen Art üblich ist und die der Verbraucher vernünftigerweise erwarten kann, wenn es, obwohl es über eine gültige EG-Typgenehmigung verfügt und daher im Straßenverkehr verwendet werden kann, mit einer Abschaltvorrichtung ausgestattet ist, deren Verwendung nach Art. 5 Abs. 2 dieser Verordnung verboten ist.“ 1. Artikel 2, Absatz 2, Buchst. d der Richtlinie 1999/44/EG (...) ist dahin auszulegen, dass ein Kraftfahrzeug, das in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715 aus 2007, (...) fällt, nicht die Qualität aufweist, die bei Gütern der gleichen Art üblich ist und die der Verbraucher vernünftigerweise erwarten kann, wenn es, obwohl es über eine gültige EG-Typgenehmigung verfügt und daher im Straßenverkehr verwendet werden kann, mit einer Abschaltvorrichtung ausgestattet ist, deren Verwendung nach Artikel 5, Absatz 2, dieser Verordnung verboten ist.

2. Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 ist dahin auszulegen, dass eine Abschaltvorrichtung, die insbesondere die Einhaltung der in dieser Verordnung vorgesehenen Emissionsgrenzwerte nur gewährleistet, wenn die Außentemperatur zwischen 15 und 33 Grad Celsius liegt, nach dieser Bestimmung allein unter der Voraussetzung zulässig sein kann, dass nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen. Eine Abschaltvorrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist, kann jedenfalls nicht unter die in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 vorgesehene Ausnahme fallen. 2. Artikel 5, Absatz 2, Buchst. a der Verordnung Nr. 715 aus 2007, ist dahin auszulegen, dass eine Abschaltvorrichtung, die insbesondere die Einhaltung der in dieser Verordnung vorgesehenen Emissionsgrenzwerte nur gewährleistet, wenn die Außentemperatur zwischen 15 und 33 Grad Celsius liegt, nach dieser Bestimmung allein unter der Voraussetzung zulässig sein kann, dass nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen. Eine Abschaltvorrichtung, die unter normalen Betriebsbedingungen den überwiegenden Teil des Jahres funktionieren müsste, damit der Motor vor Beschädigung oder Unfall geschützt und der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist, kann jedenfalls nicht unter die in Artikel 5, Absatz 2, Buchst. a

der Verordnung Nr. 715 aus 2007, vorgesehene Ausnahme fallen.

3. Art. 3 Abs. 6 der Richtlinie 1999/44 ist dahin auszulegen, dass eine Vertragswidrigkeit, die darin besteht, dass ein Fahrzeug mit einer Abschalteinrichtung ausgerüstet ist, deren Verwendung (...) verboten ist, nicht als 'geringfügig' eingestuft werden kann, selbst wenn der Verbraucher – falls er von der Existenz und dem Betrieb dieser Einrichtung Kenntnis gehabt hätte – dieses Fahrzeug dennoch gekauft hätte.“3. Artikel 3, Absatz 6, der Richtlinie 1999/44 ist dahin auszulegen, dass eine Vertragswidrigkeit, die darin besteht, dass ein Fahrzeug mit einer Abschalteinrichtung ausgerüstet ist, deren Verwendung (...) verboten ist, nicht als 'geringfügig' eingestuft werden kann, selbst wenn der Verbraucher – falls er von der Existenz und dem Betrieb dieser Einrichtung Kenntnis gehabt hätte – dieses Fahrzeug dennoch gekauft hätte.“

[16] In der Rechtssache C-100/21, QB gegen Mercedes-Benz Group AG, hat der EuGH im Zusammenhang mit Ansprüchen aufgrund unzulässiger Abschalteinrichtungen bei Dieselfahrzeugen die dort an ihn gestellten Vorlagefragen wie folgt beantwortet:

„1. Art 18 Abs 1, Art 26 Abs 1 und Art 46 der Richtlinie 2007/46/EG in Verbindung mit Art 5 Abs 2 VO 715/2007/EG 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 Abschalteinrichtung im Sinne von Art 5 Abs 2 dieser Verordnung ausgestattet ist.“1. Artikel 18, Absatz eins,, Artikel 26, Absatz eins und Artikel 46, der Richtlinie 2007/46/EG in Verbindung mit Artikel 5, Absatz 2, VO 715/2007/EG 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 Abschalteinrichtung im Sinne von Artikel 5, Absatz 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 Abschalteinrichtung im Sinne von Art 5 Abs 2 der VO 715/2007/EG ausgestatteten Fahrzeugs tatsächlich entstanden ist, vorausgesetzt, dass dieser Ersatz in einem angemessenen Verhältnis zum entstandenen Schaden steht.“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 Abschalteinrichtung im Sinne von Artikel 5, Absatz 2, der VO 715/2007/EG ausgestatteten Fahrzeugs tatsächlich entstanden ist, vorausgesetzt, dass dieser Ersatz in einem angemessenen Verhältnis zum entstandenen Schaden steht.“

[17] In seiner Entscheidungsbegründung hält der EuGH fest, dass ein individueller Käufer, der ein Fahrzeug erwirbt, das zur Serie eines genehmigten Fahrzeugtyps gehört und somit mit einer Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist, gegen den Hersteller dieses Fahrzeugs einen Anspruch darauf hat, dass das Fahrzeug nicht mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Art 5 Abs 2 der VO 715/2007/EG ausgestattet ist (Rn 89). [17] In seiner Entscheidungsbegründung hält der EuGH fest, dass ein individueller Käufer, der ein Fahrzeug erwirbt, das zur Serie eines genehmigten Fahrzeugtyps gehört und somit mit einer Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist, gegen den Hersteller dieses Fahrzeugs einen Anspruch darauf hat, dass das Fahrzeug nicht mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung im Sinne von Artikel 5, Absatz 2, der VO 715/2007/EG ausgestattet ist (Rn 89).

[18] 2. Die Qualifikation von Art 5 Abs 2 VO 715/2007/EG als auch die Einzelinteressen des Käufers schützende Norm entspricht im nationalen Recht einem Verständnis als Schutznorm im Sinne des § 1311 ABGB (RS0112234 [T35]). Der Oberste Gerichtshof ist dem entsprechend in einer Reihe Entscheidungen (10 Ob 2/23a; 6 Ob 150/22k; ua) zum Ergebnis einer Haftung des Herstellers eines Fahrzeugs für Schäden aufgrund von unzulässigen Abschalteinrichtungen gegenüber dem Endabnehmer gelangt. Diesem Schadenersatzanspruch steht es nicht entgegen, dass das Fahrzeug über eine aufrechte und nicht widerrufsgefährdete Zulassung verfügt. [18] 2. Die Qualifikation von Artikel 5, Absatz 2, VO 715/2007/EG als auch die Einzelinteressen des Käufers schützende Norm entspricht im nationalen Recht einem Verständnis als Schutznorm im Sinne des Paragraph 1311, ABGB (RS0112234 [T35]). Der Oberste Gerichtshof ist dem entsprechend in einer Reihe Entscheidungen (10 Ob 2/23a; 6 Ob 150/22k; ua) zum Ergebnis einer Haftung des Herstellers eines Fahrzeugs für Schäden aufgrund von unzulässigen Abschalteinrichtungen gegenüber dem Endabnehmer gelangt. Diesem Schadenersatzanspruch steht es nicht entgegen, dass das Fahrzeug über eine aufrechte und nicht widerrufsgefährdete Zulassung verfügt.

[19] In der Entscheidung 2 Ob 5/23h bejahte der Oberste Gerichtshof unter der Voraussetzung der (dort aus den Feststellungen abzuleitenden) Arglist auch eine Haftung des bloßen Motorherstellers gegenüber einem Endkunden.

[20] 3. Die klagende Partei hat in erster Instanz Vorbringen zur Mangelhaftigkeit des in ihrem Fahrzeug eingebauten Motors und zu den Gründen, aus denen von sittenwidriger, arglistiger Irreführung durch die Beklagte als Herstellerin des Motors auszugehen wäre, erstattet. Ausgehend von ihrer vom Obersten Gerichtshof nicht geteilten Rechtsansicht haben die Vorinstanzen aber keine ausreichenden Feststellungen getroffen, die eine zuverlässige Beurteilung erlauben, ob der Motor des Klagsfahrzeugs eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art 5 Abs 2 der VO 715/2007/EG aufweist oder nicht. [20] 3. Die klagende Partei hat in erster Instanz Vorbringen zur Mangelhaftigkeit des in ihrem Fahrzeug eingebauten Motors und zu den Gründen, aus denen von sittenwidriger, arglistiger Irreführung durch die Beklagte als Herstellerin des Motors auszugehen wäre, erstattet. Ausgehend von ihrer vom Obersten Gerichtshof nicht geteilten Rechtsansicht haben die Vorinstanzen aber keine ausreichenden Feststellungen getroffen, die eine zuverlässige Beurteilung erlauben, ob der Motor des Klagsfahrzeugs eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Artikel 5, Absatz 2, der VO 715/2007/EG aufweist oder nicht.

[21] Wird ein Schadenersatzanspruch auf die Verletzung eines Schutzgesetzes gestützt, dann hat der Geschädigte den vom Schutzgesetz erfassten Tatbestand zu beweisen. Der Schädiger hat nachzuweisen, dass ihn an der Übertretung kein Verschulden trifft (RS0112234 [T1, T2]; RS0026351 [T1]). Nach der ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs muss, wenn im Motor eines Fahrzeugs ein sogenanntes Thermofenster verbaut ist, der Übergeber deshalb auch beweisen, dass diese Abschaltvorrichtung unter die Ausnahme nach Art 5 Abs 2 Satz 2 lit a der VO 715/2007/EG fällt, sodass verbleibende Unklarheiten zu seinen Lasten gehen (1 Ob 149/22a; 8 Ob 97/22f). [21] Wird ein Schadenersatzanspruch auf die Verletzung eines Schutzgesetzes gestützt, dann hat der Geschädigte den vom Schutzgesetz erfassten Tatbestand zu beweisen. Der Schädiger hat nachzuweisen, dass ihn an der Übertretung kein Verschulden trifft (RS0112234 [T1, T2]; RS0026351 [T1]). Nach der ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs muss, wenn im Motor eines Fahrzeugs ein sogenanntes Thermofenster verbaut ist, der Übergeber deshalb auch beweisen, dass diese Abschaltvorrichtung unter die Ausnahme nach Artikel 5, Absatz 2, Satz 2 Litera a, der VO 715/2007/EG fällt, sodass verbleibende Unklarheiten zu seinen Lasten gehen (1 Ob 149/22a; 8 Ob 97/22f).

[22] Falls sich herausstellt, dass im Motor des Klagsfahrzeugs eine unzulässige Abschaltvorrichtung wirkt, sind Feststellungen zur Beurteilung der vorgebrachten Arglist der Beklagten zu treffen.

[23] Bei der Bemessung des Schadenersatzes wären die unionsrechtlichen Anforderungen zu beachten: Aufgrund der unionsrechtlichen Vorgaben, wonach die Sanktionen für Verstöße gegen die Vorschriften der VO 715/2007/EG wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen und nationale Vorschriften dem Erwerber die Erlangung eines angemessenen Schadenersatzes nicht praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren dürfen (EuGH C-100/21, QB gegen Mercedes-Benz Group AG, Rn 90, 93), ist jedenfalls ein angemessener Schadenersatzbetrag zu gewähren. Der deutsche Bundesgerichtshof nimmt diesen innerhalb einer Bandbreite von 5 % (aus Gründen unionsrechtlicher Effektivität als Untergrenze) und 15 % (aus Gründen unionsrechtlicher Verhältnismäßigkeit als Obergrenze) des Kaufpreises an (BGH 26. Juni 2023, VIa ZR 335/21 Rn 73 ff). Dabei wird in Kauf genommen, dass potenziell umweltschädigende Fahrzeuge nicht aus dem Verkehr gezogen, sondern weiter verwendet werden.

[24] Diese Vorgaben können auch für das österreichische Recht herangezogen werden, sodass das Erstgericht den zu ersetzenden Betrag im Sinne des § 273 Abs 1 ZPO nach freier Überzeugung – selbst mit Übergehung eines angebotenen (etwa: Sachverständigen-)Beweises – innerhalb einer Bandbreite von 5 % und 15 % des vom Kläger gezahlten und dem Wert des Fahrzeugs angemessenen Kaufpreises festzusetzen hätte (10 Ob 27/23b Rz 40). Dieser Pauschalbemessung steht das Effektivitätsgebot nicht entgegen, zumal die unionsrechtlichen Vorschriften überhaupt gegen den (Weiter-)Betrieb eines mit unzulässiger Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeugs sprechen würden (vgl 10 Ob 27/23b Rz 40). [24] Diese Vorgaben können auch für das österreichische Recht herangezogen werden, sodass das Erstgericht den zu ersetzenden Betrag im Sinne des Paragraph 273, Absatz eins, ZPO nach freier Überzeugung – selbst mit Übergehung eines angebotenen (etwa: Sachverständigen-)Beweises – innerhalb einer Bandbreite von 5 % und 15 % des vom Kläger gezahlten und dem Wert des Fahrzeugs angemessenen Kaufpreises festzusetzen hätte (10 Ob 27/23b Rz 40). Dieser Pauschalbemessung steht das Effektivitätsgebot nicht entgegen, zumal die unionsrechtlichen Vorschriften überhaupt gegen den (Weiter-)Betrieb eines mit unzulässiger Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeugs sprechen würden vergleiche 10 Ob 27/23b Rz 40).

[25] Ein Ausschöpfen der Bandbreite nach oben wird mangels besonderer Umstände nicht erforderlich sein, wenn der Käufer – wie hier – das Fahrzeug auch in Kenntnis des umweltschädlichen Mangels erwerben hätte wollen, es auch nach Aufdeckung behält und weiter so verwendet, als würde das Problem nicht bestehen.

[26] Sollte fest stehen, dass gar kein merkantiler Minderwert besteht oder wäre dies unstrittig, wäre dies ein Grund dafür, den zu zahlenden Betrag im unteren Bereich der Bandbreite festzusetzen (10 Ob 27/23b Rz 42).

[27] 4. Zur Abweisung des Feststellungsbegehrens, das mit der Möglichkeit eines Zwangsrückrufs zur Durchführung eines Updates und daraus resultierenden Folgeschäden begründet wurde, enthält die Revision keine Ausführungen.

[28] Es ist in der höchstgerichtlichen Rechtsprechung bereits geklärt, dass Folgeschäden im Bereich des Abgasrückführsystems, die die Gültigkeit der EG-Typen-genehmigung oder der Übereinstimmungsbescheinigung nicht in Frage stellen und keine Unsicherheit hinsichtlich der Möglichkeit der Fahrzeugnutzung mit sich bringen, nicht vom Schutzzweck der hier gegenständlichen unionsrechtlichen Schutzgesetze erfasst sind (10 Ob 17/23g Rz 26 ff).

[29] Das theoretische Risiko eines Zulassungsentzugs fließt bereits in die Bemessung des Schadenersatzes ein. Dadurch wird letztlich jener Zustand hergestellt, der bei Kenntnis vom Bestehen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses vorliegen würde. Aufgrund der Entscheidung des Erwerbers eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Fahrzeugs, es in seinem Vermögen zu behalten und nicht die nach österreichischem Recht mögliche Zug-um-Zug-Abwicklung, sondern den Ersatz des Minderwerts zu begehren, geht er das Risiko des Zulassungsentzugs vielmehr bewusst ein. Falls sich dieses Risiko in weiterer Folge verwirklicht, ist dies nicht zusätzlich zum bereits dadurch im Ankaufszeitpunkt geminderten Wert des Fahrzeugs ersatzfähig (10 Ob 27/23b Rz 43).

[30] Hinsichtlich des Feststellungsbegehrens war die Entscheidung des Berufungsgerichts daher spruchreif und zu bestätigen. Im Übrigen, also im Umfang des Zahlungsbegehrens, war dem Rechtsmittel der Klägerin Folge zu geben und die Rechtssache zur neuerlichen Entscheidung nach Ergänzung der Sachverhaltsgrundlage aufzuheben.

[31] Der Kostenvorbehalt gründet sich auf § 52 ZPO. [31] Der Kostenvorbehalt gründet sich auf Paragraph 52, ZPO.

Textnummer

E139732

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2023:0080OB00090.22A.1019.000

Im RIS seit

15.11.2023

Zuletzt aktualisiert am

10.05.2024

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