

Keine Haftung für unzulässige Abschaltvorrichtung bei ausländischer Typgenehmigung – Fiat Ducato

Der (ausländische) Hersteller eines Motors eines mit einer italienischen Typgenehmigung in den Verkehr gebrachten Fahrzeugs, in dem eine unzulässige Abschaltvorrichtung zum Einsatz kommt, haftet einem in Deutschland ansässigen Erwerber dieses Fahrzeugs nicht wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung (§ 826 BGB) auf Schadensersatz.

LG Freiburg, Urteil vom 26.02.2021 – [14 O 333/20](#)

Sachverhalt: Der Kläger erwarb am 02.06.2015 von der V-GmbH ein fabrikneues Wohnmobil (Dethleffs Dethleffs Esprit T 7150 EB) zum Preis von 69.459 €. Dieses Fahrzeug, das mit einem von der Beklagten entwickelten hergestellten Motor – Fiat Ducato MultiJet 150 (148 PS) – ausgestattet ist, wurde dem Kläger am 08.09.2015 übergeben. Seinem Betrieb liegt eine italienische EG-Typgenehmigung zugrunde.

Der streitgegenständliche Motor ist mit verschiedenen unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet, die bewirken, dass die einschlägigen Emissionsgrenzwerte nur auf dem Prüfstand, aber nicht beim realen Betrieb des Fahrzeugs im Straßenverkehr eingehalten werden. Insbesondere wird die Abgasreinigung zeit- und temperaturgesteuert („Thermofenster“).

Hätte der Kläger vom Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtungen gewusst, hätte er vom Erwerb des Wohnmobils Abstand genommen.

Der Führungsebene der Beklagten war von Beginn an bekannt, dass und in welchem Umfang bei dem streitgegenständlichen Motor unzulässige Abschaltvorrichtungen eingesetzt werden. Entweder hat ein Repräsentant der Beklagten die Verwendung der unzulässigen Abschaltvorrichtungen direkt veranlasst, oder ein Mitarbeiter der Beklagten ist an einen ihrer Repräsentanten herangetreten und dieser Repräsentant hat die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen gebilligt. Denn Motoren werden bei der Beklagten nicht entwickelt und produziert, ohne dass ein Repräsentant der Beklagten direkt oder durch eine von ihm bestimmte Person von wesentlichen Entscheidungen Kenntnis erlangt und sie billigt. Die Beklagte hat den streitgegenständlichen Motor, der in einer Vielzahl von Fahrzeugen zum Einsatz kommt, vorsätzlich und aus reinem Gewinnstreben mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet und dabei die Schädigung von Gesundheit und Umwelt zumindest billigend in Kauf genommen.

Dem Kläger ist dadurch ein Schaden entstanden.

Im Mai 2016 forderte das Kraftfahrt-Bundesamt die Beklagte und die italienische Zulassungsbehörde auf, Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die von der Beklagten hergestellten Fahrzeuge mit dem genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden. Der EU-Mitgliedsstaat Italien verhin derte weder den Verkauf noch die weitere Zulassung von Fahrzeugen der Beklagten. Im Mai 2017 leitete die EU-Kommission deshalb ein Vertragsverletzungsverfahren Italien ein. Ebenfalls 2017 kam es in den Vereinigten Staaten von Amerika zu Ermittlungen gegen die Beklagte. Diese zahlte 2019 in einem US-amerikanischen Vergleichsverfahren rund 800 Millionen Dollar Strafe wegen möglicher Manipulationen von Dieselfahrzeugen.

Der Kläger hat die Feststellung begehrt, dass ihm die Beklagte Schäden, die aus der Manipulation des streitgegenständlichen Wohnmobils resultierten, ersetzen müsse, und den Erlass eines entsprechenden Versäumnisurteils beantragt. Er macht geltend, dass er gegen die Beklagte wegen der unzulässigen Abschalt einrichtungen (Art. 3 Nr. 10, Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007) einen Anspruch auf Schadensersatz habe. Die Feststellungen der italienischen Typgenehmigungsbehörde seien insoweit unerheblich, zumal nicht auszuschließen sei, dass diese bestimmte Strategien bis zum heutigen Tage noch nicht habe aufdecken können oder habe aufdecken wollen. Die italienische Behörde verfüge nicht über die notwendigen Mittel, um ein abschließendes Ergebnis für alle Fahrzeuge liefern zu können. Den in Deutschland lebenden Haltern von Fahrzeugen mit dem streitgegenständlichen Motor drohe ein vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordneter Rückruf; sollte eine Teilnahme daran verweigert werden, weil ein Softwareupdate ein schwerwiegender Eingriff in die Steuerungssoftware des jeweiligen Fahrzeugs sei, drohe eine Betriebsuntersagung. Auch könne er, der Kläger, mit Steuernachforderungen konfrontiert werden.

Für seine Klage – so macht der Kläger geltend – seien die deutschen Gerichte international zuständig, obwohl die Beklagte ihren Sitz in den Niederlanden habe. Dies ergebe sich aus [Art. 4 I Rom-II-Verordnung](#) und einer Entscheidung des EuGH ([Urt. v. 09.07.2020 – C-343/19](#), [ECLI:EU:C:2020:534](#) – Verein für Konsumenteninformation/Volkswagen AG). Das streitgegenständliche Wohnmobil sei in Deutschland erworben worden, sodass er, der Kläger, hier einen Vermögensschaden erlitten habe. Ihm stehe gemäß [Art. 4 I Rom-II-Verordnung](#) i. V. mit [Art. 3 I Rom-I-Verordnung](#) ein Wahlrecht zu, dass er zugunsten des deutschen Rechts ausüben möchte.

Überdies macht der Kläger geltend, dass die *F*-AG die deutsche Zweigniederlassung der Beklagten sei. Es sei einhellige Auffassung, dass eine Auslandszustellung nicht veranlasst sei, wenn der Schuldner über eine Zweigniederlassung im Inland verfüge. Es bestehe daher keine Veranlassung, die Voraussetzungen einer Ersatzzustellung nach [§ 178 ZPO](#) zu prüfen. Denn die Zustellung der Klageschrift an die *F*-AG sei keine Ersatzzustellung an die Beklagte, sondern eine Zustellung an die Beklagte, weil eine Partei nicht nur an ihrem Hauptsitz, sondern auch an jedem Ort ihrer Niederlassung verklagt werden könne. Die *F*-AG übernehme für die Beklagte alle Tätigkeiten in Deutschland (Vertrieb, Lieferung von Ersatzteilen, Koordination der Vertragshändler). Auf ihrer Internetseite würden die Fahrzeuge der Beklagten zum Kauf angeboten. Somit sei die *F*-AG eine „typische“ ausländische Niederlassung der Beklagten.

Die Klage hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: I. Die Rechtshängigkeit der Klage liegt vor, indem die Klage der Beklagtenpartei wirksam zugestellt worden ist. Die am 2020 erfolgte Einlage der Klageschrift in den zur Anschrift „...“ gehörenden Briefkasten der *F*-AG stellt sich im vorliegenden Fall nämlich als wirksame Ersatzzustellung in einem Geschäftsraum der Beklagtenpartei durch Einlegen in den Briefkasten i. S. von [§ 178 I Nr. 2](#), [§ 180 Satz 1 ZPO](#) dar.

Ein ausländisches Unternehmen muss sich nämlich den durch sein eigenes prozessuales und vorprozessuales Verhalten gesetzten Rechtsschein einer zustellungsfähigen Geschäftsanschrift im Inland für den Fall einer erfolgten Zustellung zurechnen lassen. Die tatsächlichen Voraussetzungen einer solchen Zurechnung der Zustellung kraft Rechtsscheins sind erfüllt, wenn zureichende tatsächliche Umstände dafür vorhanden sind, dass sich ein ausländisches Unternehmen allgemein in der Öffentlichkeit als Gewerbetreibender mit einem Geschäftsraum unter einer Adresse im Inland ausgegeben hat (OLG Hamburg, Beschl. v. 06.09.2005 – [5 W 71/05](#), juris Rn. 7).

Im vorliegenden Fall sind bei der gebotenen Gesamtbetrachtung die von der Klagepartei in Bezug auf die *F*-AG vorgetragene tatsächlichen Umstände ausreichend tragfähig, um die Existenz eines zustellungsgerechten Geschäftsraums der Beklagtenpartei unter der Anschrift „...“ zu belegen. Diesbezüglich ist maßgeblich in Ansatz zu bringen, dass die Beklagtenpartei im Hinblick auf die Kürzel des Unternehmensnamens der *F*-AG im Wesentlichen entspricht und im Impressum der der Beklagtenpartei vermittels deren Bezeichnung als „...“ zuzuordnenden Internetseite „www...de“ die *F*-AG mit der Anschrift und der E-Mail-Adresse „...“ als alleinige Ansprechpartnerin genannt wird.

II. Die Klagepartei hat nicht substantiiert darlegen können, dass ihr gegen die Beklagtenpartei aus dem Inverkehrbringen des Motors des Klägerfahrzeugs ein Schadensersatzanspruch zusteht.

1 Vertragliche Schadensersatzansprüche

Zunächst sind Ansprüche der Klagepartei gegen die Beklagtenpartei aus Vertrag oder vertragsähnlicher Haftung nicht gegeben.

1.1 Vertrag

Schadensersatzansprüche aus Vertragsverletzung stehen der Klagepartei nicht zu, da sie nicht dargelegt hat, dass es im Zusammenhang mit dem Erwerb des Klägerfahrzeugs zur Begründung eines vertraglichen Verhältnisses zwischen Klagepartei und der Beklagtenpartei gekommen ist. Der von der Klagepartei im Hinblick auf den Erwerb des Klägerfahrzeugs vorgelegten Anlage K 20 lässt sich nämlich die V-GmbH als Verkäuferin des Klägerfahrzeugs entnehmen.

1.2 Sachwalterhaftung

Die Klagepartei hat auch nicht schlüssig dargelegt, dass die Beklagtenpartei aufgrund der Abgabe der Übereinstimmungsbescheinigung einer Sachwalterhaftung nach den §§ 280 I, 311 II, III, 241 II BGB unterliegt.

Nach den Grundsätzen der Sachwalterhaftung auf der Grundlage des § 311 II, III BGB können auch solche Personen, die nicht unmittelbar Vertragspartei geworden sind, einer Schadensersatzhaftung nach den §§ 280 I, 241 II BGB unterfallen, wenn sie in besonderem Maße persönliches Vertrauen in Anspruch genommen haben und dadurch einem Beteiligten eine zusätzliche, gerade von ihnen persönlich ausgehende Gewähr für Bestand und Erfüllung des in Aussicht genommenen Rechtsgeschäfts geboten haben (s. BGH, Urt. v. 29.01.1997 – VIII ZR 356/95, NJW 1997, 1233 = juris Rn. 8). Diese Voraussetzungen sind aber mit der bloßen Abgabe einer Übereinstimmungsbescheinigung nicht erfüllt (vgl. OLG Braunschweig, Urt. v. 20.06.2019 – 7 U 185/18, NJW-RR 2019, 1421 = juris Rn. 87; OLG Frankfurt a. M., Beschl. v. 06.06.2019 – 19 U 44/19, juris Rn. 17; OLG Hamm, Urt. v. 02.09.2020 – 30 U 192/19, juris Rn. 49; OLG Koblenz, Urt. v. 06.02.2020 – 6 U 1219/19, juris Rn. 41; OLG München, Urt. v. 04.12.2019 – 3 U 2220/19, juris Rn. 33; Urt. v. 05.02.2020 – 3 U 6342/19, juris Rn. 20).

Wer ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehr „in Betrieb setzen will“ (Inbetriebnahme), benötigt eine Zulassung (§ 1 1 StVG und § 3 1 1 FZV). Die Zulassung stützt sich auf eine Betriebsgenehmigung, etwa in Form einer EG-Typgenehmigung (§ 1 I StVG, § 3 I 2 FZV). Unter den Bedingungen der Serienproduktion hat der Hersteller durch Qualitätssicherungsmaßnahmen die Konformität der Fließbandproduktion zu gewährleisten (Art. 5 I und 12 Rahmenrichtlinie¹Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.09.2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie), ABl. 2007 L 263, 1.). Dies bringt er mit der „Übereinstimmungsbescheinigung“ zum Ausdruck, die zugleich die Verknüpfung zwischen Typgenehmigung und Zulassung herstellt. Eine Übereinstimmungsbescheinigung nach § 6 I EG-FGV wird mithin vom Hersteller abgegeben, um die Voraussetzungen für Angebot, Veräußerung und Inverkehrbringen von Fahrzeugen nach § 27 I EG-FVG zu erfüllen (vgl. *Führ/Below*, ZUR 2018, 259, 261 f.). Nach dem objektiven Empfängerhorizont ist der Übereinstimmungsbescheinigung, die nicht an den Endabnehmer gerichtet ist, mithin keine besondere persönliche Inanspruchnahme von Vertrauen durch den Motorenhersteller zu entnehmen, zumal keine Umstände des konkreten Falls ersichtlich sind, aufgrund derer ein über die Erfüllung der Voraussetzungen der §§ 6 I, 27 I EG-FGV hinausgehender Erklärungsgehalt der Übereinstimmungsbescheinigung der Beklagtenpartei anzunehmen wäre. Die Übereinstimmungsbescheinigung, die Serienfahrzeuge mit einer Genehmigung verbindet, enthält im Regelfall, und mithin mangels entgegenstehender Anhaltspunkte auch im vorliegenden Fall, lediglich die Aussage, dass die hergestellten Fahrzeuge mit dem genehmigten Typ übereinstimmen (vgl. *Führ/Below*, ZUR 2018, 259, 262).

1.3 §§ 280 I, 311 II, III, 241 II BGB

Die Klagepartei hat nicht substantiiert vorgetragen, dass sie gegen die Beklagtenpartei aus dem Inverkehrbringen des Motors des Klägerfahrzeugs einen Anspruch aus §§ 280 I, 311 II, III, 241 II BGB hat. Im Bereich des Erwerbs eines Kraftfahrzeugs kommt eine Prospekthaftung nämlich nicht in Betracht, da sowohl die von der Rechtsprechung entwickelte Prospekthaftung im engeren Sinne als auch die Prospekthaftung im weiteren Sinne lediglich im Zusammenhang mit einer Kapitalanlage Anwendung finden und deren Grundsätze nicht auf Kaufverträge übertragbar sind (vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 04.08.2020 – [16a U 197/19](#), juris Rn. 58).

1.4 § 443 BGB

Die Klagepartei hat auch nicht substantiiert vorgetragen, dass sie gegen die Beklagtenpartei einen Anspruch aus einer Garantie gemäß [§ 443 BGB](#) hat. Der Beigabe der EG-Übereinstimmungsbescheinigung kann nämlich jedenfalls nicht der Erklärungswert einer auf Abschluss eines Garantievertrags gerichteten Willenserklärung beigemessen werden (vgl. OLG München, Urt. v. 04.12.2019 – [3 U 2943/19](#), juris Rn. 28).

2. Deliktische Schadensersatzansprüche

Der Klagepartei stehen gegen die Beklagtenpartei aus dem Inverkehrbringen des Motors des Klägersfahrzeugs auch keine deliktischen Ansprüche zu.

2.1 [§ 826 BGB](#)

Das klägerische Vorbringen begründet zunächst keinen Anspruch der Klagepartei gegen die Beklagtenpartei aus [§ 826 BGB](#).

Nach der Rechtsprechung des BGH zu [§ 826 BGB](#) ist sittenwidrig ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt (vgl. BGH, Urt. v. 19.07.2004 – [II ZR 217/03](#), [NJW 2004, 2668](#) = juris Rn. 48; Urt. v. 20.11.2012 – [VI ZR 268/11](#), [WM 2012, 2377](#) = juris Rn. 25; Urt. v. 15.10.2013 – [VI ZR 124/12](#), [WM 2013, 2322](#) = juris Rn. 8; Urt. v. 07.05.2019 – [VI ZR 512/17](#), [WM 2019, 1262](#) = juris Rn. 8; [Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#) = [NJW 2020, 1962](#) = juris Rn. 15; [Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20](#), [NJW 2020, 2798](#) = juris Rn. 29). Dafür genügt es nach der Rechtsprechung des BGH im Allgemeinen nicht, dass der Handelnde vertragliche Pflichten oder das Gesetz verletzt oder bei einem anderen einen Vermögensschaden hervorruft. Vielmehr muss eine besondere Verwerflichkeit seines Verhaltens hinzutreten, die sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage tretenden Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (vgl. BGH, Urt. v. 19.10.1987 – [II ZR 9/87](#), [BGHZ 102, 68](#) = juris Rn. 21; Urt. v. 19.07.2004 – [II ZR 217/03](#), [NJW 2004, 2668](#) = juris Rn. 49; Urt. v. 15.10.2013 – [VI ZR 124/12](#), [WM 2013, 2322](#) = juris Rn. 9; Urt. v. 07.05.2019 – [VI ZR 512/17](#), [WM 2019, 1262](#) = juris Rn. 8; [Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#) = [NJW 2020, 1962](#) = juris Rn. 15; [Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20](#), [NJW 2020, 2798](#) = juris Rn. 29). Sittenwidrig ist dabei, wenn ein Fahrzeughersteller basierend auf einer grundlegenden strategischen Entscheidung im eigenen Kosten- und Gewinninteresse die Motorsteuerungssoftware in von ihm hergestellten Dieselfahrzeugen bewusst und gewollt so programmiert, dass die gesetzlichen Abgasgrenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten, im normalen Fahrbetrieb hingegen überschritten wurden, und damit das Kraftfahrt-Bundesamt zwecks Erlangung der Typgenehmigung bewusst und gewollt getäuscht und die mit dieser Software ausgestatteten Fahrzeuge unter bewusster Ausnutzung der Arglosigkeit der Erwerber, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben als selbstverständlich voraussetzten, millionenfach in den Verkehr gebracht hat ([BGH, Urt. v. 17.12.2020 – VI ZR 739/20](#), juris Rn. 19).

Gemessen an den vorbezeichneten Voraussetzungen stellt sich nach dem klägerischen Vortrag das von der Klagepartei dargestellte Verhalten der Beklagtenpartei nicht als sittenwidrig i. S. von [§ 826 BGB](#) dar.

Zunächst steht der Sittenwidrigkeit des klägerseits im Zusammenhang mit dem Inverkehrbringen des Motors des Klägerfahrzeugs dargestellten Verhaltens der Beklagtenpartei entgegen, dass ausweislich der vom BGH im Hinblick auf die Sittenwidrigkeit des Verhaltens eines Fahrzeugherstellers im Zusammenhang mit dem Inverkehrbringen eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeugs herausgearbeiteten Kriterien ein sittenwidriges Verhalten eines Fahrzeugherstellers voraussetzt, dass das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt im Zusammenhang mit dem der Betriebszulassung des betroffenen Fahrzeugs zugrunde liegenden Typgenehmigungsverfahren getäuscht worden ist und eine solche Täuschung des Kraftfahrt-Bundesamts im Zusammenhang mit der Typgenehmigung des Klägerfahrzeugs gerade nicht vorliegt. Nach dem Klägervortrag liegt dem Betrieb des Klägerfahrzeugs nämlich eine von einer italienischen Behörde erteilte Typgenehmigung zugrunde, sodass das Kraftfahrt-Bundesamt nicht Erklärungsadressat von Erklärungen der Beklagtenpartei im Zusammenhang mit dem Erhalt der auf das Klägerfahrzeug bezogenen Typgenehmigung gewesen ist und das Kraftfahrt-Bundesamt überdies an die von den italienischen Zulassungsbehörden erteilte Typgenehmigung gebunden ist. Mitgliedsstaaten sind nämlich auf dem – im vorliegenden Fall betroffenen – Gebiet der Abgasemissionen an eine von einem anderen Mitgliedsstaat erteilte Typgenehmigung gebunden und daher auch nicht berechtigt, auf dem vorbezeichneten Gebiet zusätzliche nationale Bescheinigungen zu verlangen oder die Betriebsgenehmigung von weiteren Voraussetzungen abhängig zu machen (vgl. EuGH, Urte. v. 29.05.1997 – [C-329/95](#), Slg. 1997, I-0267 = [ECLI:EU:C:1997:256](#) = BeckRS 2004, 76418 Rn. 17 ff. – VAG Sverige).

Vor dem vorbezeichneten Hintergrund ist auch der Vortrag der Klagepartei, wonach die im Motor des Klägerfahrzeugs verbauten Abschaltvorrichtung einen Mangel im Sinne des Hauptuntersuchungsrechts nach § 29 III 1 StVZO in Verbindung mit Anlage VIII darstellen würden und die Erteilung der TÜV-Plakette versagt werden könne, unsubstanziert und unschlüssig, da eine italienische Betriebsgenehmigung in Deutschland nach dem Urteil des EuGH vom 29.05.1997 ([C-329/95](#), Slg. 1997, I-0267 = [ECLI:EU:C:1997:256](#) = BeckRS 2004, 76418 Rn. 17 ff. – VAG Sverige) gerade nicht von der Erfüllung weiterer Voraussetzungen abhängig gemacht werden kann.

Es ist von der Klagepartei auch nicht substantiiert vorgetragen worden, dass bei einem mit einer italienischen Typgenehmigung versehenen Fahrzeug wegen des Vorliegens gemäß Art. 5 II II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässiger Abschaltvorrichtungen in Deutschland die Erteilung der TÜV-Plakette versagt worden ist oder eine Stilllegung eines solchen Fahrzeugs angedroht oder angeordnet worden ist. Die von der Klagepartei diesbezüglich auszugsweise zitierte Rechtsprechung von Verwaltungsgerichten betrifft nämlich lediglich Typgenehmigungen aus Großbritannien und lässt überdies keine substantielle Auseinandersetzung mit der vorbezeichneten Rechtsprechung des EuGH erkennen.

Eine Strategieentscheidung der Beklagtenpartei dergestalt, im eigenen Kosten- und Gewinninteresse durch bewusste und gewollte Täuschung der italienischen Typgenehmigungsbehörde systematisch, langjährig und in großem Umfang Fahrzeuge mit Motoren mit unzulässiger Abschalteneinrichtung in den Verkehr zu bringen, ist im vorliegenden Fall – ungeachtet der Frage ihrer Relevanz für die Begründung einer Sittenwidrigkeit nach dem deutschen Bürgerlichen Gesetzbuch – von der Klagepartei jedenfalls nicht substantiiert vorgetragen worden. Vielmehr indiziert der Klägervortrag mit dem dortigen allgemeinen Hinweis auf ein von der EU-Kommission im Hinblick auf italienische Typgenehmigungen angestrebtes, gegen den EU-Mitgliedsstaat Italien gerichtetes Vertragsverletzungsverfahren eine weite Auslegung der italienischen Typgenehmigungsbehörde im Hinblick auf die nach Art. 5 II 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausnahmsweise zulässigen Abschalteneinrichtungen.

Die weite Auslegung und damit eine im Vergleich zum Kraftfahrt-Bundesamt großzügigere Annahme von zulässigen Abschalteneinrichtungen durch die italienischen Behörden wird auch durch den Schlussantrag der Generalanwältin beim EuGH *Sharpston* vom 30.04.2020 im Verfahren [C-693/18](#) indiziert, wonach die von der italienischen Regierung vertretene weite Auslegung der Ausnahmetatbestände des Art. 5 II 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 im Hinblick auf die Ziele der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und insbesondere jenes des Umweltschutzes und der Verbesserung der Luftqualität innerhalb der Union keineswegs zu rechtfertigen sei:

„Meines Erachtens ist daher die weite Auslegung der italienischen Regierung zurückzuweisen, wonach der Begriff ‚Beschädigung‘ derart ausgedehnt werden müsse, dass er die Abnutzung, den Effizienzverlust oder den Wertverlust des Fahrzeugs aufgrund des Verschleißes und der allmählichen Verschmutzung seines Motors erfasse.“ (Generalanwältin *Sharpston*, Schlussanträge v. 30.04.2020 – [C-693/18](#), [ECLI:EU:C:2020:323](#) Rn. 138 – CLCV).

Eine Sittenwidrigkeit der Beklagtenpartei im Zusammenhang mit dem Inverkehrbringen des Motors des Klägerfahrzeugs lässt sich auch nicht daraus herleiten, dass nach der [Entscheidung des EuGH in der Rechtssache C-693/18 vom 17.12.2020](#) ([ECLI:EU:C:2020:1040](#) = [BeckRS 2020, 35477](#) – CLCV) nunmehr eine enge Auslegung der im Hinblick auf die Zulässigkeit von Abschalteneinrichtungen in Art. 5 II 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 getroffenen Regelungen rechtsverbindlich festgestellt worden ist:

„Folglich ist eine die Wirkung des Emissionskontrollsystems verringernde Abschaltvorrichtung gemäß Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 zulässig, wenn sie es ermöglicht, den Motor vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden zu schützen. ... Da Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 eine Ausnahme vom Verbot der Verwendung von Abschaltvorrichtungen darstellt, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist er eng auszulegen.“ ([EuGH, Urt. v. 17.12.2020 – C-693/18](#), [ECLI:EU:C:2020:1040](#) = [BeckRS 2020, 35477](#) Rn. 109, 112 – CLCV).

Es ist nämlich nicht ersichtlich, dass die [Entscheidung des EuGH vom 17.12.2020 C-693/18 im Verfahren C-693/18](#) ([ECLI:EU:C:2020:1040](#) = [BeckRS 2020, 35477](#) – CLCV) konkrete Auswirkungen auf die Typgenehmigung des Klägerfahrzeugs hat. Die Klagepartei hat nämlich nicht substantiiert dargelegt, dass in Bezug auf das Klägerfahrzeug eine Entziehung der Typgenehmigung droht. Bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung ist auch nicht vorgetragen worden, dass in Bezug auf das Klägerfahrzeug ein Rückruf erfolgt ist oder die Klagepartei in Bezug auf die Motorkonfiguration des Klägerfahrzeugs zur Durchführung eines Softwareupdates aufgefordert worden ist. Vielmehr hat die Klagepartei im Schriftsatz vom ...2020 dargelegt, dass die zuständige Typgenehmigungsbehörde in Italien nichts unternahme und weder die Typgenehmigung ändere noch einen Rückruf anordne und die Europäische Kommission am 17.05.2017 beschlossen habe, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Italien einzuleiten, weil das Land seine Verpflichtungen im Rahmen der EU-Typgenehmigungsvorschrift für Kraftfahrzeuge im Fall der Beklagtenpartei nicht eingehalten habe. Die Einleitung eines – nach dem Vortrag der Klagepartei im Schriftsatz vom ...2021 bislang nicht abgeschlossenen – Vertragsverletzungsverfahrens auf EU-Ebene ist aber nicht dazu geeignet, in irgendeiner Weise den Vorwurf eines sittenwidrigen vorsätzlichen Verhaltens der Beklagtenpartei nach dem deutschen Bürgerlichen Gesetzbuch zu begründen. Vielmehr stellt sich die im vorliegenden Fall maßgebliche Streitfrage, nämlich die Auslegung der italienischen Typgenehmigungsbehörde im Hinblick auf die Zulässigkeit respektive Unzulässigkeit von Abschaltvorrichtungen vor dem Hintergrund der in Art. 5 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 statuierten Voraussetzungen primär als Streitfrage um die von Italien als einem EU-Mitgliedsstaat zu bewerkstelligende ordnungsgemäße Umsetzung und Anwendung von EU-Recht dar, deren Beantwortung und Implikationen ein deutsches Gericht in einer – wie im vorliegenden Fall – zwischen einer natürlichen Person und einer juristischen Person geführten zivilrechtlichen Streitigkeit wegen der nach dem EU-Recht geltenden Warenverkehrsfreiheit ([Art. 34 AEUV](#)) letztlich enthoben ist.

2.2 [§ 823 II BGB](#)

Die Klagepartei kann auch nicht aus dem Inverkehrbringen des Motors des Klägerfahrzeugs mit Aussicht auf Erfolg einen Schadensersatzanspruch gegen die Beklagtenpartei aus [§ 823 II BGB](#) in Verbindung mit einer Verletzung der §§ 6 I, 27 I EG-FGV bzw. des Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 geltend machen.

2.2.1 §§ 6 I, 27 I EG-FGV

In der Rechtsprechung des BGH ist zunächst geklärt, dass es sich bei den §§ 6 I, 27 I EG-FGV nicht um Schutzgesetze i. S. des [§ 823 II BGB](#) handelt, die einen Käufer vor dem Erwerb eines nicht der Typgenehmigung entsprechenden Fahrzeugs schützen sollen (s. [BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316 = NJW 2020, 1962](#) = juris Rn. 76; [Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798](#) = juris Rn. 16).

2.2.2 Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Ebenso hat der BGH auch in Bezug auf die Regelungen des Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 entschieden, dass das Interesse des Erwerbers eines Fahrzeugs, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden, offensichtlich nicht im Aufgabenbereich dieser Bestimmung liegt, sodass dieser Regelung nicht die Natur eines Schutzgesetzes zukommt.

Es bedarf dabei im vorbezeichneten Zusammenhang auch nicht der Durchführung eines Vorabentscheidungsverfahrens nach [Art. 267 AEUV](#) zur Klärung der Frage, ob Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dahin gehend auszulegen ist, dass dieser Norm eine solche individualschützende Funktion zukommt. Vielmehr ist die Rechtslage insoweit von vornherein eindeutig, sodass es nach den Grundsätzen des „acte clair“ einer Vorlage an den EuGH nicht bedarf (vgl. [BGH, Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798](#) = juris Rn. 16).

2.2.3 Art. 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Ein Anspruch der Klagepartei folgt schließlich auch nicht aus [§ 823 II BGB](#) i. V. mit Art. 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Nach Art. 4 II der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hat der Hersteller sicherzustellen, dass die Typgenehmigungsverfahren zur Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion, der Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge beachtet werden.

Es fehlt jedoch ebenfalls an jeglichen Anhaltspunkten dafür, dass die Verordnung dem Schutz des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts des einzelnen Fahrzeugerwerbers dienen könnte, sodass auch eine Vorlage an den EuGH zu unterbleiben hat (vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v. 30.10.2020 – [17 U 296/19](#), juris Rn. 56).

2.2.4 [§ 263 StGB](#)

Es ist im vorliegenden Fall auch kein Anspruch der Klagepartei gegen die Beklagtenpartei aus [§ 823 II BGB](#) i. V. mit [§ 263 StGB](#), [§ 31 BGB](#) gegeben.

Eine Haftung der Beklagtenpartei gegenüber der Klagepartei aus [§ 831 I 1](#), [§ 826 BGB](#) scheidet im vorliegenden Fall unter Bezugnahme auf die unter 2.1 genannten Gründe jedenfalls deshalb aus, weil in Bezug auf den Motor des Klägerfahrzeugs die Bewertungen und Einschätzungen der italienischen Typgenehmigungsbehörde maßgeblich sind und die Klagepartei nicht substantiiert vorgetragen hat, dass die italienische Typgenehmigungsbehörde im Zusammenhang mit der Erteilung der Typgenehmigung für den klägerischen Fahrzeugtyp seitens der Beklagtenpartei getäuscht worden ist. Eine Haftung der Beklagtenpartei gegenüber der Klagepartei scheidet also im Ergebnis daran, dass sowohl der objektiv erkennbaren italienischen EG-Typgenehmigung des Klägerfahrzeugs als auch der hierauf bezogenen Übereinstimmungsbescheinigung bei objektiver Betrachtung lediglich der Erklärungswert beigemessen werden kann, dass in Bezug auf das Klägerfahrzeug die von den italienischen Behörden aufgestellten materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der EG-Typgenehmigung erfüllt worden sind und im vorliegenden Fall keine greifbaren Anhaltspunkte dafür bestehen, dass diese durch die Motorkonfiguration des Klägerfahrzeugs nicht erfüllt worden sind und auch weiterhin werden.

Im vorbezeichneten Zusammenhang ist wiederum insbesondere zu berücksichtigen, dass die von der Klagepartei nicht näher bezeichnete Typgenehmigungsbehörde in Italien bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung in Bezug auf die Typgenehmigung für den klägerischen Fahrzeugtyp keine Änderung vorgenommen hat und mithin in Bezug auf das Klägerfahrzeug weder ein Rückruf noch eine Aufforderung zur Durchführung eines auf die Konfiguration des klägerischen Motortyps bezogenen Softwareupdates vorliegt. Auf die entsprechenden Ausführungen unter 2.1, die für den Anspruch aus [§ 823 II BGB](#) i. V. mit [§ 263 StGB](#), [§ 31 BGB](#) entsprechend gelten, wird verwiesen.

2.2.5 [§ 16 UWG](#)

Die Klagepartei hat gegen die Beklagtenpartei aus dem verfahrensgegenständlichen Fahrzeugkauf auch keinen Anspruch aus [§ 823 II BGB](#) i. V. mit [§ 16 UWG](#). Die Klagepartei hat nämlich nicht konkret und damit nicht substantiiert dargelegt, dass die Beklagtenpartei in der Absicht, den Anschein eines besonders günstigen Angebots hervorzurufen, in öffentlichen Bekanntmachungen oder in Mittelungen, die für einen größeren Kreis von Personen bestimmt sind, durch irreführende Angaben irreführend geworben hat.

Nach den Vorstellungen des Täters muss die Entscheidung des Adressaten für das Erwerbsgeschäft von dem angepriesenen besonderen Vorteil, der tatsächlich nicht gegeben ist, beeinflusst werden (*Dreyer*, in: Harte-Bavendamm/Henning-Bodewig, UWG, 3. Aufl., § 16 Rn. 31, 32; LG Braunschweig, Urt. v. 26.06.2017 – [11 O 3829/16](#) (115), juris Rn. 60; für § 4 UWG a.F. auch BGH, Urt. v. 26.10.1977 – [2 StR 432/77](#), [BGHSt 27, 293](#) = juris Rn. 6, 7).

Falls die Beklagtenpartei im vorliegenden Fall tatsächlich in Werbeunterlagen in Bezug auf den Motortyp des Klägerfahrzeugs falsche Informationen verbreitet haben sollte, wäre mit der Angabe bestimmter Leistungswerte unter Einhaltung der entsprechenden Euro-Norm jedenfalls kein besonderer Vorteil des Klägerfahrzeugs angepriesen worden, da die Grenzwerte schließlich alle vergleichbaren Fahrzeuge am Markt einhalten mussten, um die Typgenehmigung zu erlangen (vgl. LG Braunschweig, Urt. v. 26.06.2017 – [11 O 3829/16](#) (115), juris Rn. 60).

2.2.6 [§ 4 Nr. 11 UWG a.F.](#)

Die Klagepartei hat gegen die Beklagtenpartei auch keinen Anspruch aus [§ 823 II BGB](#) i. V. mit [§ 4 Nr. 11 UWG](#) in der Fassung vom 03.03.2010 (im Folgenden: a.F.)²Gemeint ist die Neufassung des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb vom 03.03.2010, [BGBl. 2010 I, 254](#).

Es ist bereits fraglich, ob [§ 4 Nr. 11 UWG](#) überhaupt ein Schutzgesetz i. S. des [§ 823 II BGB](#) darstellt (vgl. LG Braunschweig, Urt. v. 26.06.2017 – [11 O 3829/16](#) (115), juris Rn. 62).

Jedenfalls hat die Beklagtenpartei hier nicht gegen Vorschriften verstoßen, deren Einhaltung [§ 4 Nr. 11 UWG](#) schützte. §§ 1, 4, 5 Pkw-EnVKV gebieten lediglich, dass die im Typgenehmigungsverfahren erzielten Kraftstoffverbrauchs- und Emissionswerte zu nennen sind (vgl. die Begriffsbestimmungen in § 2 Nr. 5, Nr. 6 Pkw-EnVKV). Die Klagepartei hat jedenfalls nicht konkret und damit nicht substantiiert vorgetragen, dass die von der Beklagtenpartei in Bezug auf den Motortyp des Klägerfahrzeugs genannten Kraftstoffverbrauchs- und Emissionswerte von der Beklagtenpartei im vor der italienischen Typgenehmigungsbehörde durchgeführten Typgenehmigungsverfahren nicht erzielt worden sind.

2.3 Anspruch aus [§ 831 BGB](#)

Mangels nach den vorbezeichneten Ausführungen erfüllter deliktischer Haftungstatbestände vermag auch der klägerische Verweis auf die Regelung des [§ 831 BGB](#) den Klageantrag nicht zu begründen.

3 Weitere Anspruchsgrundlagen

Andere als die vorbezeichneten Anspruchsgrundlagen für den klägerseits gegen die Beklagtenpartei verfolgten Schadensersatzanspruch sind im vorliegenden Fall nicht ersichtlich.

III. Der Inhalt der nicht nachgelassenen Schriftsätze der Klagepartei ... und der *F*-AG ... wurde bei der Entscheidung nicht berücksichtigt, da es sich hierbei um verspätetes Vorbringen nach Schluss der mündlichen Verhandlung handelt. Vor dem Hintergrund des Inhalts der vorbezeichneten Schriftsätze war auch keine Wiedereröffnung der Verhandlung gemäß [§ 156 ZPO](#) angezeigt.

IV. Die Kostenentscheidung beruht auf [§ 91 I ZPO](#), ...

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf <https://autokaufrecht.info/sofortberatung/> oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.