

Keine (unionsrechtliche) Amtshaftung der Bundesrepublik Deutschland im VW-Abgasskandal

Der Schutzzweck der Richtlinie 46/2007/EG¹Richtlinie 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. (Typgenehmigungsverfahren-Richtlinie) sowie der Verordnung (EG) Nr. 715/2007/EG²Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 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, Abl. 2007 L 171, 1. (Fahrzeugemissionen-Verordnung) erstreckt sich auch im Hinblick auf mögliche Schadensersatzansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen fehlerhafter Erteilung einer Typgenehmigung durch das Kraftfahrt-Bundesamt und unzureichender Umsetzung der beiden Regelwerke nicht auf das wirtschaftliche Selbstbestimmungsrecht der Fahrzeugkäufer (Fortführung von [BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#); [Urt. v. 30.07.2020 – VI ZR 5/20](#), [NJW 2020, 2798](#); [Beschl. v. 01.09.2021 – VII ZR 59/21](#), juris).

BGH, Beschluss vom 10.02.2022 – [III ZR 87/21](#)

Sachverhalt: Der Kläger nimmt die beklagte Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Erwerb eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung für die Abgasreinigung versehenen Kraftfahrzeugs auf Amtshaftung in Anspruch.

Er erwarb am 12.09.2014 für 35.440 € einen gebrauchten Audi A4 mit einer Laufleistung von 11.303 km. Dieses Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA189 ausgestattet. Der Kläger wirft der Beklagten insbesondere vor, durch ihre zuständige Typgenehmigungsbehörde – das Kraftfahrt-Bundesamt – für den in Rede stehenden Fahrzeugtyp eine fehlerhafte Typgenehmigung erteilt und Art. 46 der Richtlinie 46/2007/EG unzureichend umgesetzt und kein ausreichendes Sanktionssystem erlassen zu haben. Durch diese Pflichtverletzungen sei er zum Abschluss des Kaufvertrags gebracht worden, den er sonst nicht geschlossen hätte. Die Beklagte hafte ihm daher auf Schadensersatz.

Der Kläger hat zuletzt beantragt festzustellen, dass die Beklagte bezüglich seines Fahrzeugs zum Ersatz der Schäden verpflichtet sei, die ihm daraus entstünden, dass die Beklagte es unterlassen habe, aufgrund Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen zu erlassen, und dass sie leichtfertig die Erteilung der Typgenehmigung vom 12.12.2013 mit der Typgenehmigungsnummer e1*2001/□116*0430*30 zugelassen und das entsprechende Verfahren unzureichend überwacht habe, hilfsweise, dass die Beklagte die in Rede stehende Typgenehmigung erteilt habe. Hilfsweise hat der Kläger erreichen wollen, dass die Beklagte an ihn 35.440 € nebst Rechtshängigkeitszinsen, Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des von ihm erworbenen Fahrzeugs sowie gegen Zahlung einer in das Ermessen des Gerichts gestellten Nutzungsentschädigung, zahlen muss.

Das Landgericht hat die Klage als unzulässig abgewiesen; die Berufung des Klägers hat keinen Erfolg gehabt. Mit der Revision, deren Zulassung der Kläger erstrebte, wollte er sein Begehren in vollem Umfang weiterverfolgen. Die Nichtzulassungsbeschwerde hatte indes keinen Erfolg.

Aus den Gründen: [5] II. 1. Die Nichtzulassungsbeschwerde ist zulässig; sie ist insbesondere statthaft, weil der Wert der Beschwer des Klägers durch das angefochtene Urteil 20.000 € übersteigt. Diese richtet sich vorliegend nach dem abgewiesenen hilfsweise gestellten Zahlungsantrag. Ob das Oberlandesgericht zur Entscheidung über diesen erstmals im Berufungsverfahren gestellten Antrag berufen war, ist fraglich (vgl. Senat, Urt. v. 03.11.2016 – [III ZR 84/15](#), [NJW-RR 2015, 56](#) Rn. 14 ff.), kann aber dahinstehen, da für die Bemessung der Beschwer allein maßgeblich ist, dass es hierüber tatsächlich entschieden hat.

[6] Sind Haupt- und Hilfsantrag abgewiesen worden, richtet sich die Beschwer bei wirtschaftlich identischem Streitgegenstand nach dem höheren Anspruch (*Heinrich*, in: Musielak/□Voit, ZPO, 18. Aufl., § 5 Rn. 12). Wirtschaftliche Identität liegt vor, wenn die in ein Eventualverhältnis gestellten Ansprüche nicht in der Weise nebeneinander bestehen können, dass die vom Kläger gesetzte Bedingung fortgedacht allen stattgegeben werden könnte, sondern dass die Verurteilung gemäß dem einen Antrag notwendigerweise die Abweisung des anderen Antrags nach sich zöge (vgl. Senat, Beschl. v. 27.02.2003 – [III ZR 115/02](#), [NJW-RR 2003, 713](#); BGH, Beschl. v. 12.04.2010 – [II ZR 34/07](#), juris Rn. 4; Beschl. v. 06.06.2013 – [I ZR 190/11](#), juris Rn. 11). Dies ist hier der Fall. Mit dem hilfsweise gestellten Zahlungsantrag macht der Kläger wirtschaftlich die Rückabwicklung des Kaufvertrags geltend, wohingegen Gegenstand der Feststellungsanträge solche Schäden sind, die dem Kläger bei einem Verbleib des Fahrzeugs bei ihm entstehen (Minderwert). Er kann aber nur den einen oder den anderen Schaden ersetzt verlangen, sodass er nicht beide Ansprüche nebeneinander geltend machen kann.

[7] Den Wert des Zahlungsantrags hat das Berufungsgericht zutreffend unter Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung bemessen (vgl. [BGH, Beschl. v. 23.02.2021 – VI ZR 1191/20, VersR 2021, 668](#) Rn. 6; [Beschl. v. 12.10.2021 – VIII ZR 255/20, NJW 2022, 194](#) Rn. 16 ff.) und mit 22.553,61 € bewertet, wogegen nichts zu erinnern ist.

[8] 2. Die Nichtzulassungsbeschwerde ist jedoch unbegründet. Die Revision war nicht wegen grundsätzlicher Bedeutung gemäß [§ 543 II Nr. 1 ZPO](#) aufgrund einer sich in einem künftigen Revisionsverfahren ergebenden Notwendigkeit eines Vorabentscheidungsersuchens an den EuGH zuzulassen (vgl. hierzu BVerfG [1. Kammer des Ersten Senats], Beschl. v. 08.10.2015 – [1 BvR 137/13, NVwZ 2016, 378](#) Rn. 11). Die Voraussetzungen für eine Vorlage der Sache an den EuGH gemäß [Art. 267 I und III AEUV](#) zu der von der Nichtzulassungsbeschwerde angeführten Frage, ob beziehungsweise inwieweit die hier relevanten Normen der Richtlinie 2007/46/EG und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 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 (Abl. 2007 L 171, 1) im Verhältnis Käufer – Mitgliedstaaten den Schutz der Käufer eines Fahrzeugs vor Verstößen des Herstellers bezwecken, liegen nicht vor.

[9] a) Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass die fraglichen Normen die Interessen der Erwerber in Bezug auf die Gewährleistung der Erstzulassung und hinsichtlich des Interesses am Fortbestand der Betriebserlaubnis schützen (S. 5 des Hinweisbeschlusses). Insofern verleihen diese Normen im Sinne der Rechtsprechung des EuGH dem Einzelnen Rechte; hierfür genügt es, dass eine Norm darauf abzielt, einem hinreichend bestimmten Personenkreis ein Recht einzuräumen, dessen Inhalt sich anhand der verletzten Norm ermitteln lässt (EuGH, Urt. v. 19.11.1991 – [C-6/90](#) und [C-9/90, Slg. 1991, I-5357 = ECLI:EU:C:1991:428 = NJW 1992, 165](#) Rn. 11 f. – Francovich u. a.; Beck-OGK/□Dörr, Stand: 01.11.2021, [§ 839 BGB](#) Rn. 884; vgl. auch Senat, Beschl. v. 24.11.2005 – [III ZR 4/05, NJW 2006, 690](#) Rn. 6 f.).

[10] b) Es fehlt jedoch an dem unmittelbaren Kausalzusammenhang zwischen einem – unterstellten – qualifizierten Verstoß gegen das Unionsrecht und dem geltend gemachten Schaden.

[11] Der unionsrechtliche Staatshaftungsanspruch setzt einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen der Verletzung der Norm und dem geltend gemachten Schaden voraus (EuGH, Urt. v. 05.03.1996 – [C-46/93](#) und [C-48/93](#), Slg. 1996, I?1029 = [ECLI:EU:C:1996:79](#) = [NJW 1996, 1267](#) Rn. 51 – Brasserie du pêcheur und Factortame; vgl. auch Senat, Urt. v. 24.10.1996 – [III ZR 127/91](#), [BGHZ 134, 30](#), 37; Beschl. v. 24.11.2005 – [III ZR 4/05](#), [NJW 2006, 690](#) Rn. 6 f.). Die Prüfung dieses Zusammenhangs, die von den nationalen Gerichten vorzunehmen ist (vgl. EuGH, Urt. v. 05.03.1996 – [C-46/93](#) und [C-48/93](#), Slg. 1996, I?1029 = [ECLI:EU:C:1996:79](#) = [NJW 1996, 1267](#) Rn. 65 – Brasserie du pêcheur und Factortame; Urt. v. 13.03.2007 – [C-524/04](#), [Slg. 2007, I-2107](#) = [ECLI:EU:C:2007:161](#) = [IStR 2007, 249](#) Rn. 122 – Test Claimants in the Thin Cap Group Litigation; Urt. v. 14.03.2013 – [C-420/11](#), [ECLI:EU:C:2013:166](#) = [NVwZ 2013, 565](#) Rn. 47 – Leth; vgl. auch Senat, Urt. v. 24.10.1996 – [III ZR 127/91](#), [BGHZ 134, 30](#), 39 f.), erfolgt unter Berücksichtigung der Natur der verletzten Norm (vgl. EuGH, Urt. v. 14.03.2013 – [C-420/11](#), [ECLI:EU:C:2013:166](#) = [NVwZ 2013, 565](#) Rn. 45 f. – Leth). Der Sache nach bedeutet dies, dass die Frage, ob dem Einzelnen durch eine Norm des Unionsrechts ein Recht verliehen worden ist, durch Schutzzwecküberlegungen der verletzten Norm zu ergänzen ist, um den zu ersetzenden Schaden näher zu bestimmen (vgl. BeckOGK/□Dörr, a. a. O., [§ 839 BGB](#) Rn. 917). Ein Schaden, der nicht in den Schutzbereich des verletzten Unionsrechts fällt, ist nicht ersatzfähig (vgl. Senat, Beschl. v. 24.11.2005 – [III ZR 4/05](#), [NJW 2006, 690](#) Rn. 11).

[12] Die in Rede stehenden Normen bezwecken nicht den Schutz vor den vom Kläger geltend gemachten Schäden.

[13] Zwar haben die Richtlinie 2007/46/EG und die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 insofern drittschützende Wirkung zugunsten der Fahrzeugewerber, als deren Interesse betroffen ist,

„dass ein erworbenes Fahrzeug zur Nutzung im Straßenverkehr zugelassen wird und dass diese Nutzung nicht aufgrund mangelnder Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ bzw. den für diesen Typ geltenden Rechtsvorschriften untersagt wird“

(Stellungnahme der Europäischen Kommission in der aufgrund des Vorabentscheidungsersuchens des LG Gera, inzwischen aber aus dem Register des EuGH gestrichenen Rechtssache [C-663/19](#) v. 19.12.2019 Rn. 75 ff.; [BGH, Urt. v. 25.05.2020 – VI ZR 252/19](#), [BGHZ 225, 316](#) Rn. 75). Die Verletzung dieses Interesses macht der Kläger jedoch nicht geltend. Sein Fahrzeug ist zugelassen und die Betriebserlaubnis nicht wieder entzogen worden. Es kommen allenfalls mittelbare Folgeschäden, die sich aus der bloßen – hier aber nicht als konkret und ernstlich drohend dargelegten – Gefahr einer Betriebsuntersagung in Betracht.

[14] Vielmehr macht der Kläger als verletztes Schutzgut sein wirtschaftliches Selbstbestimmungsrecht und damit den Schutz des Käufers vor dem Abschluss eines ungewollten Vertrags geltend. Diese Interessen werden jedoch vom Schutzzweck der Richtlinie 2007/46/EG und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht erfasst. Der Senat schließt sich insoweit den überzeugenden Ausführungen des VI. Zivilsenats in seinen [Urteilen vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316](#) Rn. 76 ff. – und [vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798](#) Rn. 10 ff. – an, die auch der VII. Zivilsenat teilt (Beschl. v. 01.09.2021 – [VII ZR 59/21](#), juris Rn. 3).

[15] Dass ein weitergehender Schutzzweck bestünde, ergibt sich entgegen der Ansicht der Beschwerde auch nicht aus der bereits erwähnten Stellungnahme der Europäischen Kommission vom 19.12.2019. Zwar ist dieser die Auffassung der Kommission zu entnehmen, die Richtlinie 2007/46/EG und die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hätten zugunsten der Fahrzeugkäufer drittschützende Wirkung. Jedoch ergibt sich aus der Randnummer 75, wie bereits ausgeführt, dass Schutzzweck nur ist, dass ein erworbenes Fahrzeug zur Nutzung im Straßenverkehr zugelassen wird und bleibt.

[16] Entgegen der Ansicht der Beschwerde folgt auch nichts Abweichendes aus dem Umstand, dass die vorzitierten Entscheidungen Ansprüche gegen die Hersteller der betroffenen Fahrzeuge betrafen, während im vorliegenden Fall eine Forderung wegen eines Verstoßes des Kraftfahrt-Bundesamtes gegen die vorgenannten Regelwerke geltend gemacht wird (namentlich Art. 8, 11, 12, 26 und 46 der Richtlinie 2007/46/EG). Die Pflichten der Typgenehmigungsbehörden dienen dazu, die Einhaltung der für die Fahrzeughersteller geltenden Pflichten zu sichern. Haben diese in Richtung auf die Käufer, wie ausgeführt, lediglich den Schutzzweck, die Zulassung der Fahrzeuge zu gewährleisten, spricht nichts dafür, dass die Pflichten der Typgenehmigungsbehörde gegenüber diesem Personenkreis einen weitergehenden oder anderen Inhalt haben. Im Gegenteil werden die Behörden in erster Linie im öffentlichen Interesse tätig und sind vor allem von dem – vom Kläger geltend gemachten – Abschluss eines (unerwünschten) Vertrags sachlich weiter entfernt als der Fahrzeughersteller.

[17] c) Die Richtigkeit der vorstehenden Erwägungen steht zur Überzeugung des Senats mit der nach der Acte-clair-Doktrin erforderlichen Gewissheit (vgl. hierzu z. B. EuGH, Urt. v. 06.10.1982 – Rs. [283/81](#), [Slg. 1982, 3415](#) = [ECLI:EU:C:1982:335](#) = [NJW 1983, 1257](#), 1258 – CILFIT u. a.; Urt. v. 09.09.2015 – [C-160/14](#), [ECLI:EU:C:2015:565](#) = [EuZW 2016, 111](#) Rn. 38 ff. – Ferreira da Silva e Brito u. a.; Senat, Urt. v. 17.04.2014 – [III ZR 87/13](#), [BGHZ 201, 11](#) Rn. 29) fest. Der Senat nimmt zunächst ebenfalls insoweit auf die Urteile des VI. Zivilsenats [vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316](#) Rn. 77 – und [vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798](#) Rn. 16 – sowie auf den Beschluss des VI. Zivilsenats vom 01.09.2021 – [VII ZR 59/21](#), juris Rn. 1 f. – und macht sich die dortigen Ausführungen zu eigen.

[18] Auch wegen der ergänzenden Erwägung des Senats, dass der Schutzzweck der der Typgenehmigungsbehörde obliegenden Pflichten in Bezug auf die Fahrzeugherwerber nicht weiter geht oder ein anderer ist als der der Herstellerpflichten, ist eine Vorlage an den EuGH gemäß [Art. 267 I und III AEUV](#) nach Maßgabe der Acte-clair-Doktrin entbehrlich. Die Schlussfolgerung des Senats liegt auf der Hand und wird zudem durch eine Erst-recht-Wertung gestützt.

[19] 3. Von einer weiteren Begründung wird abgesehen, weil sie nicht geeignet wäre, zur Klärung der Voraussetzungen beizutragen, unter denen eine Revision zuzulassen ist ([§ 544 VI 2 Halbsatz 2 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.