



BUNDESGERICHTSHOF

BESCHLUSS

III ZR 87/21

vom

10. Februar 2022

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

Diesel-Skandal, Amtshaftung

Richtlinie 46/2007/EG; Verordnung 715/2007/EG

Der Schutzzweck der Richtlinie 46/2007/EG (Typgenehmigungsverfahrens-RL) sowie der Verordnung 715/2007/EG (Fahrzeugemissionen-VO) erstreckt sich auch im Hinblick auf mögliche Schadensersatzansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen fehlerhafter Erteilung einer Typgenehmigung durch das Kraftfahrtbundesamt und unzureichender Umsetzung der beiden Regelwerke nicht auf das wirtschaftliche Selbstbestimmungsrecht der Fahrzeugkäufer (Fortführung von BGH, Urteile vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 316, und vom 30. Juli 2020 - VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798; Beschluss vom 1. September 2021 - VII ZR 59/21, juris).

BGH, Beschluss vom 10. Februar 2022 - III ZR 87/21 - OLG Hamm

LG Münster

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat am 10. Februar 2022 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Herrmann, den Richter Dr. Remmert, die Richterinnen Dr. Arend und Dr. Böttcher sowie den Richter Dr. Kessen

beschlossen:

Die Beschwerde des Klägers gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Beschluss des 11. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 17. Mai 2021 - 11 U 36/21 - wird zurückgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens (§ 97 Abs. 1 ZPO).

Streitwert:

Für das Verfahren in I. Instanz: bis 4.000 €

Für das Verfahren in II. und III. Instanz: 22.553,61 €

Gründe:

I.

- 1 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.

2 Der Kläger erwarb am 12. September 2014 einen gebrauchten Audi A4 (km-Stand: 11.303 km) zu einem Kaufpreis von 35.440 €. Das Fahrzeug ist mit einem Dieselmotor des Typs EA 189 ausgestattet. Er wirft der Beklagten insbesondere vor, durch ihre zuständige Typgenehmigungsbehörde, das Kraftfahrtbundesamt, für den hier in Rede stehenden Fahrzeugtyp eine fehlerhafte Typgenehmigung erteilt und Art. 46 der Richtlinie 46/2007/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9. Oktober 2007, S. 1-160 - im Folgenden: RL 2007/46/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.

3 Der Kläger hat zuletzt beantragt festzustellen, dass die Beklagte bezüglich seines Fahrzeugs zum Ersatz der Schäden verpflichtet sei, die ihm daraus entstünden, dass sie 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. Dezember 2013 mit der Typgenehmigungsnummer e1*2001/116*0430*30 zugelassen und das entsprechende Verfahren unzureichend überwacht habe, hilfsweise, dass die Beklagte die Typgenehmigung vom 12. Dezember 2013 mit der Typgenehmigungsnummer e1*2001/116*0430*30 erteilt habe, hilfsweise, die Beklagte zu verurteilen, an ihn 35.440 € nebst Rechtshängigkeitszinsen Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des von ihm erworbenen Fahrzeugs sowie Zug um Zug gegen eine in das Ermessen des Gerichts gestellte Nutzungsentschädigung zu zahlen.

4 Das Landgericht hat die Klage als unzulässig abgewiesen. Die Berufung des Klägers hat keinen Erfolg gehabt. Mit der Revision, deren Zulassung der Kläger erstrebt, möchte er sein Begehren in vollem Umfang weiterverfolgen.

II.

5 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, Urteil vom 3. November 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 (Musielak/Voit/Heinrich, 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, Beschluss vom 27. Februar 2003 - III ZR 115/02, NJW-RR 2003, 713; BGH, Beschlüsse vom 12. April 2010 - II ZR 34/07, juris Rn. 4 und vom 6. Juni 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, so dass er nicht beide Ansprüche nebeneinander geltend machen kann.

7 Den Wert des Zahlungsantrags hat das Berufungsgericht zutreffend unter Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung bemessen (vgl. BGH, Beschlüsse vom 23. Februar 2021 - VI ZR 1191/20, VersR 2021, 668 Rn. 6 und vom 12. Oktober 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 Abs. 2 Nr. 1 ZPO auf Grund einer sich in einem künftigen Revisionsverfahren ergebenden Notwendigkeit eines Vorabentscheidungsersuchens an den Gerichtshof der Europäischen Union zuzulassen (vgl. hierzu BVerfG, NVwZ 2016, 378 Rn. 11). Die Voraussetzungen für eine Vorlage der Sache an den Gerichtshof der Europäischen Union gemäß Art. 267 Abs. 1 und 3 AEUV zu der von der Nichtzulassungsbeschwerde angeführten Frage, ob beziehungsweise inwieweit die hier relevanten Normen der Richtlinie 2007/46/EG und der Verordnung 715/2007/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 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. L 171 vom 29. Juni 2007, S. 1-16 - im Folgenden: VO 715/2007/EG) 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 Gerichtshofs der Europäischen Union 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, NJW 1992, 165 Rn. 11 f; BeckOGK BGB/Dörr, § 839 Rn. 884 [Stand 1. November 2021]; vgl. auch Senat, Beschluss vom 24. November 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, NJW 1996, 1267 Rn. 51; vgl. auch Senat, Urteil vom 24. Oktober 1996 - III ZR 127/91, BGHZ 134, 30, 37 und Beschluss vom 24. November 2005 aaO jew. mwN). Die Prüfung dieses Zusammenhangs, die von den nationalen Gerichten vorzunehmen ist (vgl. EuGH, NJW 1996, 1267 Rn. 65; IStR 2007, 249 Rn. 122; NVwZ 2013, 565 Rn. 47; vgl. auch Senat, Urteil vom 24. Oktober 1996 aaO S. 39 f), erfolgt unter Berücksichtigung der Natur der verletzten Norm (vgl. EuGH NVwZ 2013, 565 Rn. 45 f). 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

BGB/Dörr aaO Rn. 917). Ein Schaden, der nicht in den Schutzbereich des verletzten Unionsrechts fällt, ist nicht ersatzfähig (vgl. Senat, Beschluss vom 24. November 2005 aaO Rn. 11).

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

13 Zwar haben die RL 2007/46/EG und die VO 715/2007/EG insofern dritt-schützende Wirkung zugunsten der Fahrzeugerwerber, 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 Gerichtshofs der Europäischen Union gestrichenen Rechtssache C-663/19 vom 19. Dezember 2019 Rn. 75 ff; BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - VI ZR 252/19, BGHZ 225, 318 Rn. 75). Die Verletzung dieses Interesses macht der Kläger jedoch nicht geltend. Sein Fahrzeug ist zugelassen und die Betriebs-erlaubnis 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 RL 2007/46/EG und der VO 715/2007/EG nicht erfasst. Der Senat schließt sich insoweit den überzeugenden Ausführungen des VI. Zivilsenats in seinen Urteilen vom 25. Mai 2020 (aaO Rn. 76 ff) und vom 30. Juli 2020

(VI ZR 5/20, NJW 2020, 2798 Rn. 10 ff) an, die auch der VII. Zivilsenat teilt (Beschluss vom 1. September 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. Dezember 2019. Zwar ist dieser die Auffassung der Kommission zu entnehmen, die RL 2007/46/EG und die VO 715/2007/EG 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 Kraftfahrtbundesamts gegen die vorgenannten Regelwerke geltend gemacht wird (namentlich Art. 8, 11, 12, 26 und 46 RL 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 zB EuGH, NJW 1983, 1257, 1258; EuZW 2016, 111 Rn. 38 ff; Senat, Urteil vom 17. April 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. Mai 2020 (aaO Rn. 77) und vom 30. Juli 2020 (aaO Rn. 16) sowie auf den Beschluss des VII. Zivilsenats vom 1. September 2021 (aaO Rn. 1 f) Bezug 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 Fahrzeugerwerber nicht weitergeht oder ein anderer ist als der der Herstellerpflichten, ist eine Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union gemäß Art. 267 Abs. 1 und 3 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 Abs. 6 Satz 2, 2. Halbsatz ZPO).

Herrmann

Remmert

Arend

Richterin am Bundesgerichtshof Dr. Böttcher hat an der dem Beschluss zugrundeliegenden Beratung per Videokonferenz teilgenommen. Sie ist wegen Ortsabwesenheit verhindert zu unterschreiben.

Herrmann

Kessen

Vorinstanzen:

LG Münster, Entscheidung vom 14.01.2021 - 14 O 440/19 -

OLG Hamm, Entscheidung vom 17.05.2021 - I-11 U 36/21 -