

Gericht:	LG Frankenthal 2. Zivilkammer
Entscheidungsdatum:	02.09.2019
Aktenzeichen:	2 O 13/19
Dokumenttyp:	Beschluss



Beschluß LG Frankenthal 2O 13/19 vom 02.09.2019

Quelle:

http://www.landesrecht.rlp.de/jportal/portal/t/22ci/page/bsrlpprod.psml/js_pane/Dokumentanzeige#focuspoint

Tenor

I. Das Verfahren wird ausgesetzt.

II. Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden folgende Fragen gemäß Art. 267 AEUV zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Frage 1:

Ist Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typengenehmigung 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 dahingehend auszulegen und anzuwenden, dass eine Notwendigkeit für den Einsatz von Abschaltvorrichtungen im Sinne der Norm nur dann zu bejahen ist, wenn auch unter Einsatz der im Zeitpunkt der Erlangung der Typengenehmigung für das jeweilige Fahrzeugmodell verfügbaren Spitzentechnologie der Schutz des Motors vor Beschädigung oder Unfall und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht zu gewährleisten war?

Frage 2 für den Fall, dass Frage 1 bejaht wird:

Sind aus sonstigen Gründen – etwa in Gestalt fehlender Langzeiterfahrungen, unverhältnismäßig hoher Kosten der Spitzentechnologie im Verhältnis zu anderen Technologien mit erheblichen Auswirkungen auf den Verkaufspreis – Abweichungen von der grundsätzlichen Einsatzpflicht der im Zeitpunkt der Typenzulassung verfügbaren Spitzentechnologie zulässig?

Frage 2 für den Fall, dass Frage 1 verneint wird:

Liegt auch bei Einsatz grundsätzlich zulässiger technologischer Komponenten eine unzulässige Abschaltvorrichtung in Gestalt des sog. „Thermofensters“ vor, wenn die in der Motorsteuerung diesbezüglich hinterlegten Parameter so gewählt sind, dass die Abgasreinigung

- a) aufgrund der gewählten Temperaturen wegen der gewöhnlich zu erwartenden Temperaturen während eines Großteils des Jahres
- b) aufgrund sonstiger Parameter – etwa in Gestalt der aktuellen Höhe des Fahrzeuges über dem Niveau des Meeresspiegels – in relevanten Regionen Deutschlands bzw. des europäischen Binnenmarktes nicht oder nur eingeschränkt aktiviert wird.

Gründe

1

Die Entscheidung beruht auf Art. 267 AEUV.

2

A. Gegenstand des Ausgangsverfahrens

3

Die Parteien streiten um Entschädigungsansprüche wegen des Erwerbs eines Kraftfahrzeuges. Die Klagepartei erwarb am 20.10.2015 zu einem Bruttokaufpreis von 46.220,00 € für ihren Gewerbebetrieb von der Beklagten ein gebrauchtes Fahrzeug Mercedes Benz C 220 BlueTEC T-Modell mit einer Laufleistung von 10.205 km und einer Erstzulassung am

24.07.2015, welches nach Angabe der Beklagten die Voraussetzungen für die Eingruppierung in die Schadstoffklasse „Euro 6“ für Dieselfahrzeuge erfüllt. Ob das Fahrzeug tatsächlich die Anforderungen für diese Eingruppierung erfüllt, steht zwischen den Parteien im Streit. Die Beklagte ist einem Rückabwicklungsansinnen der Klagepartei, welches diese mit anwaltlichen Schreiben ihrer Prozessbevollmächtigten unter Fristsetzung auf den 14.02.2019 an sie gerichtet hatte, nicht nachgekommen.

Das Kraftfahrtbundesamt hat bislang für das streitbefangene Fahrzeug und Fahrzeuge gleichen Typs keinen amtlichen Rückruf angeordnet.

Der Kläger begehrt die Rückabwicklung des Kaufvertrages auf deliktsrechtlicher Grundlage in Gestalt der Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges an die Beklagte und ist der Auffassung, dass eine im Fahrzeug befindliche Steuerungssoftware, die unter anderem temperaturabhängig in die Abgasreinigung und deren Wirksamkeit eingreife, eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 darstelle.

B. Rechtlicher Rahmen

Die Klagepartei begehrt auf der Grundlage der §§ 826, 249 Abs. 1 BGB die Rückabwicklung des Kaufvertrages auf deliktsrechtlicher Grundlage.

§ 826 BGB lautet:

Wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, ist dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

§ 249 Abs. 1 BGB lautet:

Wer zum Schadensersatz verpflichtet ist, hat den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre.

Ein Schaden im Sinne des § 826 BGB ist nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes nicht nur dann zu bejahen, wenn sich die Vermögenslage der Klagepartei durch das schädigende Verhalten verschlechtert hat. Vielmehr liegt ein ausreichender Schaden im Rahmen einer Haftung nach § 826 BGB schon dann vor, wenn zwar Leistung und Gegenleistung objektiv gleichwertig sind, der Geschädigte aber durch ein haftungsbegründendes Verhalten zum Abschluss eines Vertrags gebracht worden ist, den er sonst nicht geschlossen hätte (BGHZ 161, 361, 367 m.w.N.) und dessen Leistung für den Geschädigten nicht voll brauchbar ist (BGHZ 161, 361, 367; BGH VersR 1998, 905, 907).

Ob ein Vermögensschaden vorliegt, beurteilt sich grundsätzlich nach der sog. Differenzhypothese, also nach einem Vergleich der infolge des haftungsbegründenden Ereignisses eingetretenen Vermögenslage mit derjenigen, die sich ohne jenes Ereignis ergeben hätte (vgl. BGHZ (GSZ) 98, 212, 217; BGH VersR 1998, 905, 907 jeweils m.w.N.).

Dazu ist die Vermögenslage der Klagepartei zu vergleichen, und zwar die Gesamtvermögenslage (vgl. nur BGHZ 86, 128, 130 ff.; BGH VersR 1998, 905, 907), wie sie sich nach Abschluss des auf den Erwerb des streitgegenständlichen Fahrzeuges gerichteten Vertrags darstellt, mit der Vermögenslage, wie sie sich ohne selbigen entwickelt hätte. Ein Schaden liegt dann vor, wenn bei diesem Vergleich ein rechnerisches Minus verbleibt, wenn also der Vertragsschluss für die Klagepartei wirtschaftlich nachteilig gewesen ist.

15

Das ist grundsätzlich dann der Fall, wenn das erworbene Fahrzeug den Kaufpreis nicht wert ist oder wenn trotz Werthaltigkeit des Kaufgegenstandes die mit dem Vertrag verbundenen Verpflichtungen und sonstigen Nachteile durch die Vorteile nicht ausgeglichen werden. Bei dieser Gegenüberstellung sind die Rechnungsposten allerdings, gemessen am Schutzzweck der Haftung und an der Ausgleichsfunktion des Schadensersatzes, wertend zu bestimmen (vgl. BGHZ (GSZ) 98, 212, 217 m.w.N.). Die Differenzhypothese hat sich einer normativen Kontrolle zu unterziehen, die sich einerseits an der jeweiligen Haftungsgrundlage, konkret also an dem sie ausfüllenden haftungsbegründenden Ereignis, und andererseits an der darauf beruhenden Vermögensminderung orientiert (vgl. BGHZ 99, 182, 196) und die dabei auch die Verkehrsanschauung berücksichtigt (vgl. BGHZ (GSZ) 98, 212; BGH VersR 1998, 905, 907).

16

Jedoch kann ein Vermögensschaden schon darin liegen, dass die Klagepartei als von dem schuldhaften Pflichtverstoß Betroffene in ihren konkreten Vermögensdispositionen beeinträchtigt ist. Der Schadensersatzanspruch dient dazu, den konkreten Nachteil des Geschädigten auszugleichen; der Schadensbegriff ist mithin im Ansatz subjektbezogen (BGH VersR 1998, 905, 907 m.w.N.).

17

Insoweit ist ausreichend, dass die Klagepartei in Folge des Kaufs des streitgegenständlichen Fahrzeuges mit einer ungewollten Verpflichtung belastet ist, sofern die vertragsgemäße Leistung der Beklagten für die Klagepartei nicht voll brauchbar ist. In dieser Konstellation kommt es auf die objektive Werthaltigkeit von Leistung und Gegenleistung für die Bejahung eines kompensationsfähigen Vermögensschadens nicht an (BGH VersR 1998, 905, 907 m.w.N.). Voraussetzung für die Bejahung dieses Umstandes ist jedoch, dass die durch den unerwünschten Vertrag erlangte Leistung nicht nur aus rein subjektiv willkürlicher Sicht als Schaden angesehen wird, sondern dass auch die Verkehrsanschauung bei Berücksichtigung der obwaltenden Umstände den Vertragsschluss als unvernünftig, den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit als nachteilig ansieht (BGH VersR 1998, 905, 907).

18

Dies ist hier der Fall, da die Verkehrsanschauung schon die Eingehung eines Vertrages über den Erwerb eines Kraftfahrzeuges, welches aus Gründen aus dem Bereich des Herstellers nicht die von selbigem dem Fahrzeug zugeordnete und beworbene Euro-Norm bzgl. der Schadstoffemissionen einhält, als negativ bewertet.

19

C. Erforderlichkeit der Entscheidung des Gerichtshofs

20

Für die Entscheidung des Rechtsstreites kommt es auf die Auslegung von Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) Verordnung (EG) Nr. 715/2007 an.

21

Nach Auffassung der vorlegenden Kammer kommt ein Anspruch der Klagepartei nur dann in Betracht, wenn es sich bei der von ihr monierten Abschaltvorrichtung um eine im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässige Abschaltvorrichtung handelt.

22

Die Frage der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung lässt sich im vorliegenden Fall – anders als in einer Vielzahl anderer Konstellationen – nicht durch das Verhalten des Kraftfahrtbundesamtes oder einer sonstigen öffentlichen Stelle in Gestalt bereits bestandskräftiger Verwaltungsakte betreffend die vorliegende Motorkonfiguration gegen die Beklagte durch die Kammer feststellen. Diese liegen – zumindest derzeit – für die Modellreihe des streitgegenständlichen Fahrzeuges (noch) nicht vor.

23

Je nach der Einordnung der Abschaltvorrichtung als zulässig oder unzulässig wird die Klage abzuweisen oder dem Grunde nach erfolgreich sein.

24

Lag bei Abschluss des Vertrages eine zulässige Abschaltvorrichtung vor, so stellt der Kaufvertrag über das Fahrzeug keine Belastung der Klagepartei mit einer ungewollten Verbindlichkeit dar. Die Klagepartei hätte in diesem Fall vielmehr ein insoweit rechtskonformes Fahrzeug erworben, was auch ihrer Absicht bei Abschluss des Kaufvertrages entsprochen hat.

25

Erfüllte die Motorsteuerung betreffend die Abgasreinigung nicht die Anforderungen der Ausnahmevorschrift des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) Verordnung (EG) Nr. 715/2007, so entsprach das Fahrzeug im Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages nicht der Rechtsordnung. Dann wäre die Klagepartei einen Vertrag eingegangen, den sie in Kenntnis der Umstände so nicht eingegangen wäre, womit die tatbestandlichen Voraussetzungen der Rückabwicklung des Kaufvertrages auf deliktsrechtlicher Grundlage insoweit erfüllt wären. In diesem Fall wäre im Sinne der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (vgl. etwa BGH VersR 1998, 905, 907 m.w.N.) auch bei objektiver Betrachtung der Vertragsschluss unvernünftig und den konkreten Vermögensinteressen nicht angemessen und damit insgesamt nachteilig anzusehen. Die Verkehrsanschauung bewertet die Eingehung eines Vertrages über den Erwerb eines Kraftfahrzeuges, welches aus Gründen aus dem Bereich des Herstellers nicht die von diesem dem Fahrzeug zugeordnete und beworbene Euro-Norm bzgl. der Schadstoffemissionen einhält, als negativ.

26

Zudem droht in einer solchen Konstellation auch ein vermögensmäßiger Nachteil durch die Festsetzung einer höheren Kraftfahrzeugsteuer. Die nationale Steuerverwaltung ist verfassungsrechtlich im Hinblick auf den Grundsatz der Gesetzesmäßigkeit der Verwaltung und den hieraus folgenden Konsequenzen zur Festsetzung der richtigen Steuer bei Erkenntnisgewinn der Anwendung unrichtiger Besteuerungsgrundlagen unter Abänderung der ergangenen und noch abänderbaren Kraftfahrzeugsteuerbescheide verpflichtet (etwa auf der Grundlage von § 173 AO). Dadurch kann weder bei Kaufvertragsschluss noch aktuell ausgeschlossen werden, dass die Klagepartei mit den entsprechenden Nachforderungen aus der „schlechteren“ Schadstoffklasse, die das streitgegenständliche Fahrzeug seit Inverkehrbringen tatsächlich erfüllt hat und die bspw. zu einem höheren Steuersatz (vgl. § 9 KraftStG) und/oder etwaigen Verspätungszuschlägen o.ä. führt, belastet wird.

27

D. Erörterung der Vorlagefragen

28

Zur ersten Vorlagefrage:

29

Die umweltparametergesteuerte Einwirkung auf die Abgasreinigung stellt sich als eine Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dar. Eine solche ist nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässig.

30

Soweit in Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eine Ausnahme hierzu enthalten ist, steht diese unter dem ausdrücklich normierten Vorbehalt der Notwendigkeit der Einrichtung. Der verwendete Begriff „notwendig“ ist jedoch in der Verordnung nicht legal definiert. In Erwägungsgrund 4 der Verordnung ist das Ziel der Senkung der durch Fahrzeuge verursachten Emissionen enthalten. Diese Intention schlägt sich – wenn auch in teils unterschiedlicher Form und Stoßrichtung – etwa in den Erwägungsgründen 5, 6 und 12 der Verordnung nieder.

31

Eine bestmögliche Reduzierung würde nach Auffassung der vorlegenden Kammer dann eintreten, wenn die – zumindest im Zeitpunkt der erstmaligen Erlangung der Typengenehmi-

32 gung für die Fahrzeugreihe bereits verfügbare – jeweilige Spitzentechnologie zum Einsatz kommen würde.

Erwägungsgrund 7 der Verordnung ist jedoch zu entnehmen, dass bei der Festsetzung der Höhe der Grenzwerte auch andere Umstände zu berücksichtigen sind. Ausdrücklich wird auf die Märkte, die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller sowie die den Unternehmen entstehenden direkten und indirekten Kosten abgestellt. Hieraus könnte der Schluss gezogen werden, dass diese Umstände auch im Rahmen des auslegungsbedürftigen Rechtsbegriffs der Notwendigkeit im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht unberücksichtigt zu bleiben haben.

33 Die Frage, ob und ggf. in welchem Umfang oder in welchen Teilaspekten hier welche weiteren Faktoren bei der Frage der Auslegung des Begriffes „notwendig“ zu berücksichtigen sind, betrifft die dem Gerichtshof vorbehaltene Interpretation des Europarechtes.

34 Zur zweiten Vorlagefrage:

35 Für den Fall, dass der Gerichtshof den Einsatz der Spitzentechnologie als maßgeblich für die Einordnung der Abschaltvorrichtung als „notwendig“ ansehen sollte, stellt sich die Frage, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen hiervon durch die Hersteller abgewichen werden kann. Dies gilt gerade vor dem Hintergrund der in Erwägungsgrund 7 der Verordnung aufgeführten Auswirkungen und der darin zum Ausdruck kommenden Abwägung zwischen Aufwand und Nutzen.

36 Für den Fall, dass der Gerichtshof die erste Vorlagefrage verneint, stellt sich im Anschluss daran die Frage, wie weitgehend die Einschränkung der Abgasreinigung durch die Abschaltvorrichtung erfolgen darf, um sich noch im Bereich des Begriffes der „Notwendigkeit“ zu bewegen.

37 Erfolgt der Eingriff in die Abgasreinigung (außen-)temperaturbezogen, so kann aus der Wahl der Mindesttemperatur zumindest faktisch eine weitgehende Wirkungslosigkeit der Abgasreinigung zumindest dann erfolgen, wenn die Temperatur so gewählt wird, dass sie während eines nicht unerheblichen Teils eines jeden Jahres nicht erreicht wird. Liegt diese etwa bei 10° C, so wird diese Temperatur in den Wintermonaten in Deutschland bereits häufig nicht oder nur an wenigen Stunden pro Tag erreicht. Im Umgekehrten wird bei einer Wahl der Höchsttemperatur, welche etwa im Sommer regelmäßig erreicht oder überschritten wird, auch in diesen Zeiten eine erhebliche Einschränkung der Abgasreinigung erfolgen. Gleiches gilt, wenn die Abgasreinigung abhängig von der Höhe der aktuellen Position des Fahrzeuges über dem Meeresspiegel gesteuert wird.

38 Dies hätte zur Folge, dass in bestimmten (Jahres-)Zeiten oder ab oder bis zu einer bestimmten Höhe über dem Meeresspiegel die Abgasreinigung nur eingeschränkt oder überhaupt nicht erfolgen würde. Die Ziele der Verbesserung der Luftqualität (vgl. Erwägungsgründe 5 und 6 der Verordnung) sowie der Verringerung von Partikeln und Ozonvorläuferstoffen (vgl. Erwägungsgrund 4 der Verordnung) würden dadurch – wenn überhaupt nur in eingeschränktem Umfang – erreicht.