OLG Nürnberg, Verfügung v. 25.07.2022 – 16 U 3344/21

Titel:

Keine Verfahrensaussetzung in "Diesel-Fällen" im Hinblick auf die Schlussanträge des Generalanwaltes Rantos vom 02.06.2022

Normenketten:

BGB § 823 Abs. 2, § 826
AEUV Art. 267 Abs. 3, Art. 288 Abs. 3
VO (EG) Nr. 715/2007 Art. 5 Abs. 1, Abs. 2
EG-FGV § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1
ZPO § 148

Leitsätze:

1. Eine wenig greifbare Wahrscheinlichkeitsthese, dass der Europäische Gerichtshof den Anträgen des Generalanwaltes (hier: Rantos) folgen und eine bestimmte Aussage treffen könnte, kann nicht ausreichen, um der "acte clair"-Rechtsprechung des BGH in Vorwegnahme einer mutmaßlichen zukünftigen Entscheidung den Boden zu entziehen. (Rn. 5) (redaktioneller Leitsatz)
2. Den Schlussanträgen des Generalanwalts vom 02.06.2022 ist nicht zu entnehmen, dass aus seiner Sicht das Unionsrecht den inländischen Gerichten zwingend vorgeben könnte, den vom "Dieselskandal" betroffenen Klägern für die Durchsetzung der von ihnen erhobenen Ansprüche (auch) den Weg über § 823 Abs. 2 BGB zu eröffnen. (Rn. 6) (redaktioneller Leitsatz)
3. Die bloß mittelbare Verknüpfung der Verordnung mit den Interessen individueller Erwerber von Kraftfahrzeugen, wie sie der Generalanwalt aus der Bestimmung im Anhang der Richtlinie (Erwägungsgrund Nr. 0 im Anhang IX) herausliest, reicht nicht für die Feststellung aus, dass der europäische Gesetzgeber einen Rechtsschutz zugunsten von Einzelpersonen konkret im Auge gehabt hat. (Rn. 13) (redaktioneller Leitsatz)
4. Dass der Antwortvorschlag des Generalanwalts zu Nr. 2 so eng zu verstehen sein könnte, dass der geforderte Ersatzanspruch des Fahrzeugerwerbers gegen den Hersteller nicht an weitergehende (einschränkende) Voraussetzungen geknüpft werden darf (wie es beim Haftungsregime des § 826 BGB der Fall ist), sondern auch schon bei fahrlässigen Verstößen (oder gar verschuldensunabhängig) greifen muss, lässt sich den Schlussanträgen im Gesamtbild nicht entnehmen. (Rn. 18) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Diesel-Abgasskandal, EA 189, unzulässige Abschalteinrichtung, sittenwidrig, Thermofenster, Schutzgesetz, "acte clair"-Rechtsprechung, Individualrechtsschutz, Schlussanträge, Generalanwalt

Tenor

Die Schlussanträge des Generalanwalts Rantos vom 2. Juni 2022 in der beim Europäischen Gerichtshof anhängigen Rechtssache C-100/21 ändern nichts an der Bewertung, dass es sich bei den einschlägigen Bestimmungen des EG-Typgenehmigungsrechts nicht um Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB handelt, mit denen ein Schutz des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts einzelner Fahrzeugerwerber bezweckt wird. Aus Sicht des Senats bedarf es keines Zuwartens auf die ausstehende Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs.

Entscheidungsgründe

1.

1
Schon aus formalen Gründen erscheint zweifelhaft, ob die Schlussanträge des Generalanwalts für sich genommen einen hinreichenden Anlass bieten, eine neue Beurteilung vorzunehmen (oder von einem Festhalten an der bisherigen Beurteilung vorübergehend abzusehen).

a)

2
Der Bundesgerichtshof geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass die Rechtslage im hier interessierenden Punkt eindeutig ist (,,acte clair“).

3
In seinem Grundsatzurteil vom 25. Mai 2020 hatte der 6. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs aus- geführt, dass es letztlich nicht darauf ankomme, ob den Vorschriften der § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV (und den zugrunde liegenden Vorgaben des EG-Typgenehmigungsrechts) grundsätzlich ein Schutzgesetzcharakter abzusprechen sei, denn jedenfalls liege ein Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit und speziell des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts der vom ,,Diesel- skandal“ betroffenen Käufer nicht im Aufgabenbereich der Normen; wegen der Eindeutigkeit der Rechtslage stelle sich diesbezüglich keine entscheidungserhebliche, der einheitlichen Auslegung bedürfende Frage des Unionsrechts, die (anderenfalls) ein Vorabentscheidungsersuchen im Sin- ne des Art. 267 Abs. 3 AEUV erforderlich mache (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - ZR 252/19, Rn. 72 ff., 77 bei juris). Andere Senate haben sich der Beurteilung des 6. Zivilsenats in der Folge angeschlossen (vgl. z.B. BGH, Beschluss vom 14. Februar 2022 - VIa ZR 204/21, juris; Beschluss vom 24. November 2021 - ZR 217/21, Rn. 1 ff bei juris).

b)

4
Die Eindeutigkeit (in der vorgenannten Reichweite) würde nicht zwingend schon dadurch in Frage gestellt, dass der Generalanwalt - wenn dies in der Sache der Fall wäre - mit seinen Schlussan- trägen auf eine maßgebliche Änderung dieser Rechtsprechung abzielt.

5
Der Europäische Gerichtshof selbst hat sich - soweit ersichtlich - in der hier thematisierten Rechtssache noch nicht positioniert. Aus dem Umstand, dass bestimmte Schlussanträge vorlie- gen, kann nicht einfach abgeleitet werden, dass die ausstehende gerichtliche Entscheidung die- sen Anträgen folgen wird. Verfahrens-, zeit- und sachübergreifende statistische Überlegungen sind in diesem Zusammenhang fehl am Platze; unabhängig von der Frage, ob und inwieweit sol- che Überlegungen überhaupt auf belastbaren Daten beruhen, kann eine wenig greifbare Wahr- scheinlichkeitsthese, dass der Europäische Gerichtshof eine bestimmte Aussage treffen könnte, nicht ausreichen, um der ,,acte clair“-Rechtsprechung in Vorwegnahme einer mutmaßlichen zu- künftigen Entscheidung den Boden zu entziehen.

2.

6
Jedenfalls aber ist - in der Sache selbst - den Schlussanträgen des Generalanwalts gerade nicht zu entnehmen, dass aus seiner Sicht das Unionsrecht den inländischen Gerichten zwingend vor- geben könnte, den vom ,,Dieselskandal“ betroffenen Klägern für die Durchsetzung der von ihnen erhobenen Ansprüche (auch) den Weg über § 823 Abs. 2 BGB zu eröffnen.

a)

7
Selbst wenn den Bestimmungen des EG-Typgenehmigungsrechts (auch) eine gewisse dritt- schützende Wirkung (zugunsten der Fahrzeugerwerber) innewohnt, fehlt es an einer tragfähigen Argumentation in die Richtung, dass ihnen - weitergehend - ein umfassender Schutzgesetzcha- rakter nach inländischem Recht positiv zugeschrieben werden müsste.

aa)

8
Um der Argumentation willen soll im Folgenden unterstellt werden, dass die vom Generalanwalt in seinem abschließenden Antwortvorschlag in Bezug genommenen europarechtlichen Regelungen dahin auszulegen sind, dass sie zum einen (siehe Nr. 1 des Vorschlags) ,,die Interessen eines in- dividuellen Erwerbers eines Kraftfahrzeugs schützen, insbesondere das Interesse, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung . ausgestattet ist“ und zum ande- ren (siehe Nr. 2 des Vorschlags) ,,die Mitgliedstaaten [verpflichten], vorzusehen, dass ein Erwer- ber eines Fahrzeugs einen Ersatzanspruch gegen den Fahrzeughersteller hat, wenn dieses Fahrzeug mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung . ausgestattet ist“.

bb)

9
Diese Auslegungen stehen indes einem gleichzeitigen Festhalten an der zitierten inländischen Rechtsprechung, die einen Schutzgesetzcharakter nicht bejaht (sondern die Frage der grund- sätzlichen Anwendbarkeit von § 823 Abs. 2 BGB offen lässt), nicht entgegen:

(1)

10
Eine Rechtsnorm ist (nur) dann ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, wenn sie zu- mindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verlet- zung eines bestimmten Rechtsguts zu schützen. Dafür kommt es nicht auf die Wirkung, sondern auf Inhalt und Zweck des Gesetzes sowie darauf an, ob der Gesetzgeber bei Erlass des Geset- zes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genom- men wird, zu Gunsten von Einzelpersonen oder bestimmten Personenkreisen gewollt oder doch mitgewollt hat. Es genügt, dass die Norm auch das Interesse des Einzelnen schützen soll, mag sie auch in erster Linie dasjenige der Allgemeinheit im Auge haben. Nicht ausreichend ist aber, dass der Individualschutz durch Befolgung der Norm nur als ihr Reflex objektiv erreicht wird; er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen. Außerdem muss die Schaffung eines indivi- duellen Schadensersatzanspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsys- tems tragbar erscheinen, wobei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusam- menhangs, in den die Norm gestellt ist, zu prüfen ist, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers lie- gen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktische Einstandspflicht des da- gegen Verstoßenden mit allen damit zugunsten des Geschädigten gegebenen Haftungs- und Be- weiserleichterungen zu knüpfen (st. Rspr.; vgl. statt vieler: BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - ZR 252/19, Rn. 73 bei juris m.w.N.).

(2)

11
Die Bestimmungen des EG-Typgenehmigungsrechts erfüllen diese engeren Voraussetzungen nicht, denn der Antwortvorschlag des Generalanwalts enthält - zu Recht - nicht (auch nicht in der Zusammenschau mit den seinem Vorschlag vorangestellten Erwägungen) die klare Aussage, dass der Individualschutz nicht bloß ein abgeleitetes Ergebnis, sondern gerade (auch) der konkre- te Zweck der von ihm thematisierten Normen ist.

12
Die Ausführungen des Generalanwalts stellen nicht in Frage, dass den in der RL 2007/46/EG ge- troffenen Regelungen als solchen von vornherein keine unmittelbare Geltung in den Mitgliedsstaa- ten zukommt (Art. 288 Abs. 3 AEUV). Auch hält der Generalanwalt selbst fest, dass die einschlä- gigen Bestimmungen der VO (EG) Nr. 715/2007 - konkret: Art. 5 Abs. 1 u. 2 - nicht auf den Schutz von Individualinteressen abzielen. Einen Individualschutz vermag er nur insoweit - und da- mit nur sehr indirekt - zu bejahen, als die Verordnung ,,in ihrem Kontext zu sehen“ sei, der durch die Richtlinie geprägt werde. Die Richtlinie stelle über die in ihrem Art. 3 Nr. 36 definierte sog. Übereinstimmungsbescheinigung eine ,,ausdrückliche Verbindung zwischen dem Kraftfahrzeug- hersteller und dem individuellen Erwerber eines Fahrzeugs“ her. Dies geschehe über den Erwä- gungsgrund Nr. 0 im Anhang IX, ,,wonach die Übereinstimmungserklärung eine Erklärung des Fahrzeugherstellers darstellt, in der der dem Fahrzeugkäufer versichert, dass das von ihm erwor- bene Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit den in der Europäischen Union geltenden Rechtsvorschriften übereinstimmt“ (siehe Rn. 41 ff. der Schlussanträge).

13
Die bloß mittelbare Verknüpfung der Verordnung mit den Interessen individueller Erwerber von Kraftfahrzeugen, wie sie der Generalanwalt aus der zitierten Zielbestimmung im Anhang der Richtlinie herausliest, reicht nicht für die Feststellung aus, dass der europäische Gesetzgeber ei- nen Rechtsschutz zugunsten von Einzelpersonen konkret im Auge gehabt hat. Zu deutlich steht hier die Möglichkeit im Raum, dass die mit der Übereinstimmungserklärung abgegebene Versi- cherung des Fahrzeugherstellers den Erwerber nur faktisch - reflexartig - schützt. Zu berücksich- tigen ist zudem, dass die Argumentation des Generalanwalts mit dem Erwägungsgrund Nr. 0 im gegebenen Kontext noch zusätzlich an Gewicht verliert, weil dieser gar nicht auf den europäi- schen Gesetzgeber zurückgeht, wie die Ursprungsfassung der

Richtlinie vom 5. September 2007 zeigt, deren Anhang noch keine Zielbestimmungen kannte (vgl. ABl. L 263 vom 9. Oktober 2007, S. 1). Die Zielbestimmungen sind erst im Nachgang von der Kommission eingefügt wor- den, als diese mit der VO (EG) Nr. 385/2009 vom 7. Mai 2009 den Anhang der Richtlinie durch eine Neu-Fassung ersetzt hat (vgl. ABl. L 118 vom 13. Mai 2009, S. 13).

(3)

14
Auch zwingen weder der ,,Effektivitätsgrundsatz“ (im Allgemeinen) noch eine - gemäß dem Antwortvorschlag Nr. 2 unterstellte - Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Gewährleistung eines Er- satzanspruchs der Fahrzeugerwerber gegen den Fahrzeughersteller (im Konkreten) die inländi- schen Gerichte zu einer Anwendung von § 823 Abs. 2 BGB.

15
Zwar sind die nationalen Gerichte verpflichtet, das Gemeinschaftsrecht möglichst wirksam anzu- wenden (,,effet utile“), weshalb sie - in Befolgung des Umsetzungsgebots (Art. 288 Abs. 3 AEUV) und des Grundsatzes der Gemeinschaftstreue (Art. 4 Abs. 3 EUV) die Auslegung des nationalen Rechts unter Ausschöpfung von Beurteilungsspielräumen möglichst weitgehend am Wortlaut und Zweck einer einschlägigen Richtlinie auszurichten haben, um das mit der Richtlinie verfolgte Ziel zu erreichen (vgl. EuGH, Urteil vom 10. Dezember 2020 - C-735/19, Rn. 75 bei juris; BGH, Urteil vom 18. November 2020 - ZR 78/20, Rn. 25 bei juris m.w.N.).

16
Aktuelle Änderungen zur Umsetzung im vorgenannten Sinne sind freilich nur dann geboten, wenn die Auslegung des nationalen Rechts dem Richtlinienauftrag noch nicht (oder nicht mehr) genügt. Dies ist in Ansehung der von der deutschen Rechtsordnung bereitgestellten Haftungsvorschriften des Vertrags- und des Deliktsrechts und der Auslegung, die diese in der Gerichtspraxis erfahren, nicht der Fall. Der Generalanwalt zeigt auch kein diesbezügliches (vermeintliches) Defizit auf. Sein schlichter Verweis darauf, dass der Einzelrichter des Landgerichts Ravensburg in seiner Vorlageentscheidung seinerseits die Auffassung vertreten habe, dass (erstens) ein Fahrzeugher- steller ,,nach derzeitigem Rechtsstand keine Inanspruchnahme zu befürchten und somit auch keinen Anreiz [habe], die Unionsvorschriften penibel einzuhalten“ (siehe Rn. 58 der Schlussanträ- ge) und (zweitens) ,,die einschlägigen unionsrechtlichen Vorschriften … wohl nur dann durch- schlagskräftig wären, wenn auch fahrlässige Verstöße durch deliktische Schadensersatzansprü- che der Erwerber gegen den Hersteller sanktioniert würden und die Hersteller dies von vornherein einkalkulieren müssten“ (siehe Rn. 59 der Schlussanträge), enthält ausdrücklich keine eigene Po- sitionierung und gibt nur die subjektive Unzufriedenheit des vorlegenden Einzelrichters mit dem Verhältnis von Klageabweisungen und Verurteilungen im ,,Dieselskandal“ weiter.

17
Das bestehende Recht hält zahlreiche - abgestufte - Instrumente bereit, die sowohl das Interesse der Betroffenen, kein mit einer unzulässigen Abschalteinrichtung ausgestattetes Fahrzeug zu er- werben, in ausreichendem Umfang schützen, als auch wirksame Sanktionen für Verstöße von Motorenhersteller gegen die einschlägigen unionsrechtlichen Vorschriften vorsehen. Auch wenn das Zuerkennen eines Schadensersatzanspruchs gegen den Motorenhersteller wegen vorsätzli- cher sittenwidriger Schädigung gemäß § 826 BGB von der Erfüllung strenger Voraussetzungen abhängt, ist dies bereits in vielen Tausenden von Fällen geschehen. Überdies stehen den Erwer- bern in aller Regel vertragliche - verschuldensunabhängige - Ansprüche gegen den Verkäufer zu, die insbesondere auf Nacherfüllung gerichtet sind und gegebenenfalls - soweit der Verkäufer nicht der Motorenhersteller ist - zu Regressansprüchen gegen den Hersteller (und damit wiederum zu dessen Haftung) führen. Schließlich sind auch die nach deutschem Recht vorgesehenen Strafen und Bußgelder (vgl. z.B. § 37 Abs. 1 EG-FGV) und die hoheitlichen Befugnisse der Aufsichtsbe- hörden (vgl. § 25 EG-FGV) in Rechnung zu stellen (vgl. zum Ganzen ebenso schon: OLG Stutt- gart, Urteil vom 28. Juni 2022 - 24 U 115/22, Rn. 96 ff. bei juris).

18
Die Ausführungen in den Schlussanträgen lassen nicht erkennen, dass die inländische Rechtsla- ge (vermittelt durch die Gesetzeslage und die Rechtsprechungspraxis) ein unionsrechtlich vorge- gebenes Rechtsschutzniveau konkret unterschreitet. Dies gilt insbesondere für die Frage einer etwaigen deliktischen Haftung des Herstellers für ein bloß fahrlässiges Fehlverhalten. Die Frage einer Fahrlässigkeitshaftung wird vom Generalanwalt als solche - unter inhaltlichen (wertenden) Gesichtspunkten - gar nicht behandelt; sie

gerät überhaupt nur indirekt in den Blick, indem sie, unter Berufung auf den vorlegenden Einzelrichter, als schlichte faktische Folge der Bejahung einer umfassenden Anwendbarkeit des § 823 Abs. 2 BGB angeführt wird. Dass der Antwortvorschlag des Generalanwalts zu Nr. 2 so eng zu verstehen sein könnte, dass der geforderte Ersatzan- spruch des Fahrzeugerwerbers gegen den Hersteller nicht an weitergehende (einschränkende) Voraussetzungen geknüpft werden darf (wie es beim Haftungsregime des § 826 BGB der Fall ist), sondern auch schon bei fahrlässigen Verstößen (oder gar verschuldensunabhängig) greifen muss, lässt sich den Schlussanträgen im Gesamtbild nicht entnehmen.

b)

19
Keinesfalls jedoch - unabhängig von der Frage eines Schutzgesetzcharakters der Bestimmungen des EG-Typgenehmigungsrechts - folgt aus den Schlussanträgen des Generalanwalts, dass die Kläger des ,,Dieselskandals“ ihren regelmäßig verfolgten Anspruch auf Rückabwicklung des Kauf- vertrags auf eine Fahrlässigkeitshaftung stützen können.

20
Der Anspruch auf Rückabwicklung des Kaufvertrags, der typischerweise mit einem Dritten ge- schlossen worden ist, findet seine spezielle Rechtfertigung (allein) darin, dass das wirtschaftliche Selbstbestimmungsrecht des Käufers verletzt worden ist, das unter anderem auch seinen (des Käufers) Schutz vor einem ,,ungewollten Vertragsschluss“ bewirken soll. Der Schutz des Käufers vor dem Abschluss eines ungewollten Vertrags fällt indes - rechtsfolgenbezogen - von vornherein nicht in den Schutzbereich der einschlägigen unionsrechtlichen Regelungen (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 - ZR 252/19, Rn. 76 bei juris; Beschluss vom 1. September 2021 - ZR 59/21, Rn. 3 bei juris; Urteil vom 10. Februar 2022 - ZR 87/21, Rn. 14 bei juris). Konkrete Überlegun- gen, die darauf hinauslaufen könnten, diese Rechtsprechung in Frage zu stellen, enthalten die Schlussanträge des Generalanwalts nicht.

3.

21
Im Ergebnis sieht der Senat - eine Entscheidungserheblichkeit verneinend - keinen Anlass, das vorliegende Verfahren bis zu einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in der eingangs genannten Rechtssache auszusetzen (in analoger Anwendung des § 148 ZPO) oder wegen der- selben (oder ähnlicher) Fragen ein eigenes Vorabentscheidungsersuchen gemäß Art. 267 AEUV zu betreiben. Auch eine sonstige gezielte Zurückstellung des Verfahrens unterbleibt.