

**Kaufrecht C-100/21 - Der Käufer eines Kraftfahrzeugs mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung hat gegen den Fahrzeughersteller einen Anspruch auf Schadensersatz, wenn ...**

Das Landgericht Ravensburg (Deutschland) ist mit der Schadensersatzklage einer Privatperson (QB) gegen Mercedes-Benz Group befasst. Diese Klage ist auf den Ersatz des Schadens gerichtet, den Mercedes-Benz Group dadurch verursacht haben soll, dass sie das von QB erworbene Dieselmotorfahrzeug mit einer Software ausgerüstet habe, mit der die Abgasrückführung verringert wird, wenn die Außentemperaturen unter einem bestimmten Schwellenwert liegen. Eine solche Abschaltvorrichtung, die höhere Stickstoffdioxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen zur Folge habe, sei nach der [Verordnung Nr. 715/2007](#) über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen verboten.

Im deutschen Recht kann bei einfacher [Fahrlässigkeit](#) ein Schadensersatzanspruch gegeben sein, wenn gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstoßen wurde. Daher fragt das deutsche Gericht den Gerichtshof, ob die maßgeblichen Bestimmungen der [Richtlinie 2007/46](#) zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen (im Folgenden: Rahmenrichtlinie) in Verbindung mit der [Verordnung Nr. 715/2007](#) dahin auszulegen sind, dass sie die Einzelinteressen eines individuellen [Käufers](#) eines solchen Fahrzeugs schützen. Was die Berechnung des QB eventuell geschuldeten Schadensersatzes betrifft, möchte das Landgericht Ravensburg außerdem wissen, ob es für die praktische Wirksamkeit des Unionsrechts [erforderlich](#) ist, dass eine Anrechnung von Nutzungsvorteilen auf diesen Schadensersatzanspruch unterbleibt oder nur in eingeschränktem Umfang erfolgt.

In seinem Urteil erläutert der Gerichtshof zunächst, dass es [Sache](#) des deutschen Gerichts ist, die Tatsachenfeststellungen zu treffen, die für die Feststellung [erforderlich](#) sind, ob die in Rede stehende Software als Abschaltvorrichtung im Sinne der [Verordnung Nr. 715/2007](#) einzustufen ist und ob ihre Verwendung gemäß einer der Ausnahmen gerechtfertigt werden kann, die diese [Verordnung](#) vorsieht<sup>1</sup>.

Was die Rechtsgüter betrifft, die neben dem allgemeinen Ziel, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen, durch die [Verordnung Nr. 715/2007](#) geschützt werden, berücksichtigt der Gerichtshof den weiteren Regelungsrahmen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen innerhalb der Union, in den sich diese [Verordnung](#) einfügt. In diesem Zusammenhang weist er darauf hin, dass Fahrzeuge gemäß der Rahmenrichtlinie einer EG-Typgenehmigung bedürfen, die nur erteilt werden kann, wenn der Fahrzeugtyp den Bestimmungen der [Verordnung Nr. 715/2007](#), insbesondere denen über Emissionen, entspricht. Darüber hinaus sind die Fahrzeughersteller nach der Rahmenrichtlinie verpflichtet, dem individuellen [Käufer](#) eine Übereinstimmungsbescheinigung auszuhändigen. Mit diesem Dokument, das u. a. für die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs vorgeschrieben ist, wird bestätigt, dass dieses [Fahrzeug](#) zum Zeitpunkt seiner Herstellung allen Rechtsakten entspricht. Durch die Übereinstimmungsbescheinigung lässt sich somit ein individueller [Käufer](#) eines Fahrzeugs davor schützen, dass der Hersteller gegen seine Pflicht verstößt, mit der [Verordnung Nr. 715/2007](#) im Einklang mit stehende Fahrzeuge auf den Markt zu bringen.

Diese Erwägungen führen den Gerichtshof zu dem Schluss, dass die Rahmenrichtlinie eine unmittelbare Verbindung zwischen dem Automobilhersteller und dem individuellen [Käufer](#) eines Kraftfahrzeugs herstellt,

mit der diesem gewährleistet werden soll, dass das [Fahrzeug](#) mit den maßgeblichen Rechtsvorschriften der Union übereinstimmt. Dementsprechend schützen nach Auffassung des Gerichtshofs die Bestimmungen der Rahmenrichtlinie in Verbindung mit denen der [Verordnung Nr. 715/2007](#) neben allgemeinen Rechtsgütern die Einzelinteressen des individuellen [Käufers](#) eines Kraftfahrzeugs gegenüber dessen Hersteller, wenn dieses [Fahrzeug](#) mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet ist. Die Mitgliedstaaten müssen daher vorsehen, dass der [Käufer](#) eines solchen Fahrzeugs gegen den Hersteller dieses Fahrzeugs einen Anspruch auf Schadensersatz hat.

In Ermangelung unionsrechtlicher Vorschriften über die Modalitäten für die Erlangung eines Schadensersatzes durch die betreffenden [Käufer](#) wegen des Erwerbs eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüsteten Fahrzeugs ist es [Sache](#) jedes einzelnen Mitgliedstaats, diese Modalitäten festzulegen. Der Gerichtshof weist allerdings darauf hin, dass die nationalen Rechtsvorschriften es nicht praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren dürfen, für den dem [Käufer](#) entstandenen Schaden einen angemessenen Ersatz zu erhalten. Es kann auch vorgesehen werden, dass die nationalen Gerichte dafür Sorge tragen, dass der Schutz der unionsrechtlich gewährleisteten Rechte nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung der Anspruchsberechtigten führt. Im vorliegenden Fall wird das Landgericht Ravensburg zu prüfen haben, ob die Anrechnung des Nutzungsvorteils für die tatsächliche Nutzung des in Rede stehenden Fahrzeugs durch QB diesem eine angemessene Entschädigung für den Schaden gewährleistet, der ihm tatsächlich durch den Einbau einer nach dem Unionsrecht unzulässigen Abschaltvorrichtung in sein [Fahrzeug](#) entstanden sein soll.

EuGH-Urteil vom 21. März 2023; [EuGH PM 51/2023](#)

Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache C-100/21 | Mercedes-Benz Group (Haftung der Hersteller von Fahrzeugen mit Abschaltvorrichtungen)

---

<sup>1</sup> Vgl. hierzu die Urteile des Gerichtshofs vom 14. Juli 2022, GSMB Invest, C-128/20 (siehe EuGH PM 124/2022), und vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. (Abschaltvorrichtung für Dieselmotoren), C-693/18 (siehe EuGH PM 170/2020).