

Fall: „Dicke Luft“

Am 01.04.2015 kauft K einen Neuwagen des Typs VW Scam 2.0 TDI bei dem VW Vertragshändler V zum Kaufpreis von 60.000 €. In diesem Wagen hatte die VW-AG als Herstellerin (im folgenden H genannt) einen Dieselmotor des Typs EA 189 verbaut, der auch weltweit in vielen anderen VW-Modellen sowie Fahrzeugen der Konzerntöchter von VW verbaut worden war. Die Stickoxidgrenzwerte des Fahrzeugs, die Grundlage der EG-Typengenehmigung sind, können bei diesem Fahrzeug nur hier mit Hilfe einer unzulässigen Motorsteuerungssoftware im Prüfzyklus eingehalten werden, so dass die gesetzlich zugelassenen NOx-Werte im realen Fahrbetrieb überschritten wurden. So gelangten allein in Deutschland derart ausgestattete Fahrzeuge in siebenstelligen Stückzahlen in Verkehr.

In den Medien wurde am 22.09.2015 eine Ad-hoc-Meldung der H veröffentlicht, in dem diese über “Unregelmäßigkeiten” berichtete. Man würde aber mit dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) zusammenarbeiten, um diese zu beseitigen. Das KBA werde die Maßnahmen überwachen. Kunden sollten schriftliche Informationen abwarten, bevor sie Kontakt zu einem VW Partnerbetrieb aufnahmen. Auf ihrer Website schaltete H noch im Oktober 2015 einen Link zu einer Suchmaschine frei, mit deren Hilfe durch Eingabe der Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) festgestellt werden konnte, ob das eigene Fahrzeug betroffen war. Servicepartner und Vertragshändler wurden über die verwendete Umschaltlogik informiert. Die Führungsetage von H verwahrte sich dagegen, in illegale Vorgänge eingeweiht gewesen zu sein.

Auch in den Medien wurde seit Oktober 2015 über illegale Abschaltvorrichtungen von H spekuliert. Auch K hörte davon, maß dem aber keine große Bedeutung bei. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) ordnete derweil einen Rückruf für alle vom Abgasskandal betroffenen Fahrzeuge an, damit diese von dem Hersteller H in einen vorschriftsmäßigen Zustand versetzt wurden. Auch K erfuhr nunmehr, dass sein Fahrzeug betroffen war und forderte V am 30.03.2017 auf, den Fehler unverzüglich zu beheben oder ein Neufahrzeug zu liefern. H konnte aber erst im Folgejahr eine Softwarelösung zur Verfügung stellen und forderte den K am 20.08.2018 auf, das für ihn kostenlose Software-Update bei einem Vertragshändler aufspielen zu lassen. Die Kosten in Höhe von 100,- € würden von H getragen. Das freigegebene Update beseitigt die Abschaltvorrichtung. Garantien hinsichtlich von damit einhergehenden Nachteilen, wie Verschleiß, Emissions-, Verbrauchs- und sonstige Leistungswerten würden nicht übernommen, seien aber laut H nicht zu befürchten. Um einer Betriebsuntersagung vorzubeugen, ließ K, der berufsbedingt auf das Kfz angewiesen war, das Update Anfang September 2018 aufspielen.

Nachdem das ganze Ausmaß des Dieselaugasskandals ans Licht kam und zunehmend Klagen gegen H stattgegeben wurden, fühlt auch K sich arglistig getäuscht. In Kenntnis der illegalen Abgassoftware hätte er niemals diesen Kaufvertrag geschlossen. Schon gar hätte er sich mit der “Bande” auf eine Nacherfüllung eingelassen, deren Auswirkungen er nicht absehen könne. K erklärte dem V gegenüber mit Schreiben vom 01.10.2018 den Rücktritt vom Kaufvertrag und verlangte Rückzahlung des Kaufpreises von V und von H gegen Rückgabe des Pkw.

V ist der Ansicht, der Mangel sei behoben. Ein Neufahrzeug sei ohnehin nicht geschuldet, zumal die Baureihe dieses Fahrzeugtyps im Jahr 2016 eingestellt und nur noch Nachfolgemodelle lieferbar seien. H weist die Ansprüche mit der Behauptung zurück, K habe das Fahrzeug uneingeschränkt nutzen können. Am 10.01.2019 fragt er den Rechtsanwalt R, welche Ansprüche ihm gegen V zustehen. Hilfsweise möchte er wissen, ob er den Kaufvertrag auch hätte anfechten können. Schließlich will er wissen, welche Ansprüche ihm gegen H zustehen.

Er ist der Auffassung, dass etwaige Ansprüche jedenfalls verzinst werden müssten und will überdies wissen, ob er gegebenenfalls die mittlerweile mit dem Fahrzeug zurückgelegte Fahrstrecke (100.000 km bei einer mutmaßlichen Gesamtfahrleistung von 300.000 km) erstatten muss.

Es ist davon auszugehen, dass sich V und H auf die Einrede der Verjährung berufen werden.

Abwandlung:

Wie ist der Fall zu bewerten, wenn K das Fahrzeug am 01.04.2016 erwarb.

Gehen sie davon aus, dass H im Frühjahr 2016 ein Software-Update bereitstellen konnte, um den rechtswidrigen Zustand zu beseitigen.

Zusatzfrage:

K möchte wissen, was der Beitritt zu einem Musterfeststellungsverfahren gegen H zur Folge hat.

Bearbeitervermerk:

Es ist davon auszugehen, dass es sich bei der unzulässigen Abschaltvorrichtung um eine unzulässige Einrichtung iSv Art. 5 II 1 der VO EG Nr. 715/2007 handelt, und damit zumindest bis in Jahr 2018 auch eine Betriebsbeschränkung oder -untersagung nach § 5 I FZV (Fahrzeug-Zulassungs-verordnung) drohte. Zugleich ist ein Verstoß gegen § 27 EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) zu unterstellen. Der Fall ist mit den Rechtsnormen der aktuellen Version des BGB zu lösen.

Die **EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV)** regelt in

§ 6 Übereinstimmungsbescheinigung und Kennzeichnung

(1) Für jedes dem genehmigten Typ entsprechende Fahrzeug hat der Inhaber der EG-Typgenehmigung eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 18 in Verbindung mit Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG auszustellen und dem Fahrzeug beizufügen. Die Übereinstimmungsbescheinigung muss nach Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie 2007/46/EG fälschungssicher sein.

§ 27 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge

(1) Neue Fahrzeuge, selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG, nach Anhang IV der Richtlinie 2002/24/EG oder nach Anhang III der Richtlinie 2003/37/EG vorgeschrieben ist, dürfen im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind. Dies gilt nicht für Fahrzeuge im Sinne des Artikels 8 der Richtlinie 2003/37/EG.

EG-FGV beruht auf der RICHTLINIE 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

Im Anhang Anhang IX heißt es hierzu:

EG-ÜBEREINSTIMMUNGSBESCHEINIGUNG - 0. ZIELE

Die Übereinstimmungsbescheinigung stellt eine Erklärung des Fahrzeugherstellers dar, in der er dem Fahrzeugkäufer versichert, dass das von ihm erworbene Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit den in der Europäischen Union geltenden Rechtsvorschriften übereinstimmt.

Die Übereinstimmungsbescheinigung soll es außerdem den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ermöglichen, Fahrzeuge zuzulassen, ohne vom Antragsteller zusätzliche technische Unterlagen anfordern zu müssen.

VERORDNUNG (EG) Nr. 715/2007 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 u. 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeug, Artikel 5

Anforderungen und Prüfungen

(1) Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

(2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn:

- a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;
- b) die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist;
- c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind.