

# Oberlandesgericht Koblenz

Im Namen des Volkes

## Urteil

Art 8, 12, 46 EGRL 46/2007 ; Art 95 EGVtr; Art 288 Abs 3 AEUV; §§ 4 Abs 4 , 25 , 37 EG-FGV; § 256 Abs 1 ZPO

- 1. Zwar ist eine Feststellungsklage grundsätzlich als unzulässig abzuweisen, wenn das erforderliche Feststellungsinteresse als besonderes Rechtsschutzbedürfnis fehlt. Die Feststellungsklage kann aber trotz im Raum stehender Unzulässigkeit ausnahmsweise als unbegründet abgewiesen werden, wenn die Klage auch in der Sache abweisungsreif ist.**
- 2. Die Haftung eines EU-Mitgliedstaats kommt nur in Betracht, wenn er gegen eine Norm des Unionsrechts verstoßen hat, deren Zweck es ist, dem Einzelnen Rechte zu verleihen, wobei der Verstoß hinreichend qualifiziert sein muss und zwischen Verstoß und dem entstandenen Schaden ein unmittelbare Kausalität bestehen muss.**
- 3. Das Vertrauen des Kraftfahrtbundesamt in die Angaben des Herstellers, der bei Beantragung der Typengenehmigung den Einbau einer unzulässigen Abschaltvorrichtung verschwiegen hat, ist jedenfalls nicht so verwerflich, dass dies als qualifizierter Verstoß gegen § 4 Abs. 4 EG-FGV i.V.m. Art. 8 der Richtlinie 2007/46/EG zu werten wäre, weil das Amt jedenfalls die europarechtlich vorgeschriebenen Prüfungen durchgeführt hat.**

OLG Koblenz, Urteil vom 27.05.2021 Az. : 1 U 1685/20

### **Tenor:**

1. Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Koblenz vom 22.10.2020 wird zurückgewiesen.
2. Die Klägerin hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.
3. Dieses und das angefochtene Urteil sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

### **Gründe:**

I.

1

Die Klägerin nimmt die Beklagte aus unionsrechtlicher Staatshaftung im Zusammenhang mit dem sog. Dieselskandal in Anspruch.

2

Die Klägerin erwarb im September 2013 von einem Kfz-Händler ein Gebrauchtfahrzeug des Typs ... mit der Typengenehmigungsnummer ... zum Preis von 18.500,00 €. In dem Fahrzeug ist ein von der ...[A] AG entwickelter und hergestellter Motor des Typs EA 189 verbaut, der mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 versehen war. Mit Bescheid vom 15.10.2015 erließ das Kraftfahrt-Bundesamt mehrere Nebenbestimmungen zur EG-Typengenehmigung, die die ...[A] AG zur Entfernung der unzulässigen Abschaltvorrichtung verpflichteten. Die Klägerin ließ das in der Folge angebotene Software-Update aufspielen und schloss mit der ...[A] AG zur Abgeltung aller Ansprüche wegen des Einsatzes der unzulässigen Abschaltvorrichtung und deren Entfernung einen Vergleich, mit dem sich die ...[A] AG zu einer Zahlung i.H.v. 4.650,00 € verpflichtete.

3

Die Klägerin hat vorgetragen, durch die Installation des Software-Updates drohten ihr massive Nachteile in Form eines Mehrverbrauchs von Kraftstoff und eines erhöhten Verschleißes. Auch sei sie – noch nicht bezifferbaren – Nachforderungen bezüglich der Kfz-Steuer ausgesetzt, weil die EG-Typengenehmigung weggefallen und sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch das aufgespielte Update deutlich erhöht habe. Überdies werde das Fahrzeug immer mit einem Makel behaftet sein und einen Minderwert aufweisen.

4

Die Beklagte habe diese Nachteile unter dem Gesichtspunkt des unionsrechtlichen Staatshaftungsanspruchs zu ersetzen, da sie in qualifizierter Weise gegen Individualschutz begründende Normen des Unionsrechts verstoßen habe.

5

Wegen der weiteren Einzelheiten sowie der erstinstanzlich gestellten Anträge wird auf die tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil Bezug genommen (§ 540 Abs. 1 Nr. 1 ZPO).

6

Das Landgericht Koblenz hat die Klage mit Urteil vom 22.10.2020 abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, die Streitfrage, ob das für die Klage grundsätzlich erforderliche Feststellungsinteresse im Sinne von § 256 Abs. 1 ZPO gegeben sei, bedürfe letztlich keiner Entscheidung, da die Klage bereits in der Sache abweisungsreif sei. Der mit der Klage verfolgte unionsrechtliche Staatshaftungsanspruch gegen die Beklagte bestehe nicht. Es sei schon nicht zu erkennen, dass die von Klägerseite angeführten Vorschriften der EU-Richtlinie 2007/46/EG die Verleihung subjektiver Rechte an die Fahrzeugkäufer bezwecken würden. Vor diesem Hintergrund könne es letztlich offenbleiben, ob von hinreichend qualifizierten Verstößen der Beklagten ausgegangen werden könne.

7

Hiergegen wendet sich die Klägerin mit ihrer Berufung. Sie wiederholt und vertieft ihr Vorbringen, wonach die Beklagte in qualifizierter Weise gegen Individualschutz begründende Normen des Unionsrechts verstoßen habe. So habe die Beklagte für Rechtsverstöße seitens der Hersteller keine wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen im Sinne von Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG vorgesehen. Bei den in § 25 EG-FGV vorgesehenen verwaltungsrechtlichen Maßnahmen handele es sich von vorneherein nicht um Sanktionen; aber auch die ordnungswidrigkeitsrechtlichen und strafrechtlichen Sanktionen seien nicht hinreichend. Darüber hinaus habe das Kraftfahrt-Bundesamt für den hier in Rede

stehenden Fahrzeugtyp unter Verstoß gegen Art. 4ff. der Richtlinie 2007/46/EG rechtswidrig eine Typengenehmigung erteilt. Aufgrund konkreter Anhaltspunkte für Manipulationen habe das Kraftfahrt-Bundesamt die Fahrzeughersteller genauer kontrollieren und im Typengenehmigungsverfahren Angaben zu Abschaltvorrichtungen verlangen müssen.

8

Sowohl Art. 8 Abs. 1 i.V.m. Art. 12 als auch Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG seien individualschützend. Diese dienten auch dem Schutz der Verbraucher.

9

Wäre die Beklagte ihren europarechtlichen Pflichten nachgekommen, hätte die Klägerin das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung versehene Fahrzeug nicht erworben. Die Beklagte habe daher die durch den ungünstigen Vertrag entstehenden Nachteile in Form eines Minderwertes, eines erhöhten Spritverbrauchs und der zu befürchtenden Steuernachforderung zu ersetzen, wobei sich die Klägerin die Zahlung der ...[A] AG im Rahmen der schadensrechtlichen Vorteilsausgleichung anrechnen lasse.

10

Die Klägerin beantragt, unter Abänderung des am 22.10.2020 verkündeten Urteils des Landgerichts Koblenz – 1 O 334/19 –

11

1. festzustellen, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei bezüglich des Fahrzeugs mit der FIN ... die Schäden zu ersetzen, die ihr daraus entstehen,

12

a) dass es die Beklagtenpartei unterlassen hat, aufgrund Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen zu erlassen und dass die Beklagtenpartei leichtfertig die Erteilung der Typengenehmigung vom 12.04.2012 mit der EG-Typengenehmigungsnummer ... zugelassen und das entsprechende Verfahren unzureichend überwacht hat,

13

b) hilfsweise: dass die Beklagtenpartei die Typengenehmigung vom 12.04.2012 mit der EG-Typengenehmigungsnummer ... erteilt hat,

14

c) hilfsweise: dass die Beklagtenpartei entgegen Art. 46 der RL 46/2007 für Verstöße gegen diese Richtlinie keine wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen vorsieht,

15

d) hilfsweise: dass die Beklagtenpartei es unterlassen hat, das Typengenehmigungsverfahren mit der EG-Typengenehmigungsnummer ... ausreichend zu überwachen,

16

2. hilfsweise: festzustellen, dass die Beklagtenpartei verpflichtet ist, der Klagepartei Schadensersatz zu bezahlen für die Schäden, die ihr aus der Manipulation des Fahrzeugs mit der FIN ... entstehen.

17

Die Beklagte beantragt,

18

die Berufung zurückzuweisen.

19

Sie verteidigt das erstinstanzliche Urteil. Es fehle bereits das erforderliche Feststellungsinteresse. Bezüglich des behaupteten Steuerschadens mangle es an einer hinreichenden Wahrscheinlichkeit. Die Steuerbehörden stellten bezüglich der maßgeblichen CO<sub>2</sub>-Emissionen verbindlich auf die EG-Typgenehmigung ab, die für das Fahrzeug der Klägerin nie erloschen sei. Ohnehin könne die Klägerin gegenüber der Beklagten nur den Ersatz des negativen, nicht jedoch des positiven Interesses geltend machen, so dass Folgeschäden durch das Softwareupdate nicht ersatzfähig seien. Jedenfalls decke der von der ...[A] AG gezahlte Betrag sämtliche etwaigen Schäden ab.

20

Weder die Richtlinie 2007/46/EG im Allgemeinen noch die von der Klägerin aufgeführten Normen im Besonderen verliehen dem Fahrzeugkäufer oder -halter individuelle Ansprüche. Die Normen seien insbesondere nicht darauf gerichtet, das Vermögen des Fahrzeugkäufers oder -halters zu schützen.

21

Im Hinblick auf die Umsetzung von Art. 46 RL 2007/46/EG habe die Beklagte von dem ihr eingeräumten Umsetzungsermessen in geeigneter Weise Gebrauch gemacht. Im Übrigen hätten auch die von der Klägerin als angemessen angesehenen Sanktionen in den USA die ...[A] AG nicht davon abgehalten, dort manipulierte Fahrzeuge in den Verkehr zu bringen. Auch hinsichtlich der aus Art. 4, 8 und 12 RL 2007/46/EG folgenden Prüf- und Überwachungspflichten fehle es an einer qualifizierten Rechtsverletzung: das EU-Typengenehmigungsrecht geben im Einzelnen vor, welche Angaben der Hersteller bei Antragstellung zu machen habe. Die in dem Antrag gemachten Angaben hätten dem KBA aber keinen Anlass gegeben, beim Hersteller weitere Angaben zu einer (unbekannten) Abschaltvorrichtung anzufordern. Die Abschaltvorrichtung sei mit den durch das bislang geltende Typengenehmigungsrecht vorgeschriebenen Prüfzyklen auch nicht auffindbar gewesen.

II.

22

Die Berufung ist zulässig, hat in der Sache aber keinen Erfolg.

23

Das Landgericht hat die Klage zu Recht abgewiesen.

24

1. Die von der Klägerin erhobene Feststellungsklage ist mangels Vorliegens des gemäß § 256 Abs. 1 ZPO erforderlichen Feststellungsinteresses bereits unzulässig.

25

Während es bei der Verletzung eines absoluten Rechtsguts ausreicht, wenn künftige Schadensfolgen (wenn auch nur entfernt) möglich, ihre Art und ihr Umfang, sogar ihr Eintritt aber noch ungewiss sind, fehlt es bei reinen Vermögensschäden, wie sie vorliegend geltend gemacht werden, an einem feststellbaren Rechtsverhältnis, solange der Eintritt irgendeines Schadens noch ungewiss ist. Hier muss der Kläger schon für die Zulässigkeit der Klage eine Vermögensgefährdung, d.h. die

Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadens, substantiiert dartin (Zöller-Greger, ZPO, 33. Aufl. 2020, § 256 ZPO, Rn. 9; BGH, Urteil vom 04.12.2014 – III ZR 51/13).

26

Einer positiven Feststellungsklage fehlt – als Ausfluss des allgemeinen Rechtsschutzbedürfnisses – darüber hinaus dann das Feststellungsinteresse, wenn dem Kläger eine Klage auf Leistung möglich und zumutbar ist (Zöller-Greger, § 256 Rn. 7a).

27

Diese Maßstäbe zugrunde gelegt, fehlt der Klage das erforderliche Feststellungsinteresse. Die Klägerin hat die Wahrscheinlichkeit eines auf die Verletzungshandlung zurückzuführenden Schadens nicht substantiiert dargelegt.

28

Der Eintritt des behaupteten Steuerschadens ist völlig ungewiss. Weder wurde die für die Bemessung der Kraftfahrsteuer maßgebliche Typengenehmigung für das streitgegenständliche Fahrzeug aufgehoben noch wurde eine neue Typengenehmigung mit geänderten Emissionsangaben erteilt. Es bestehen auch keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass – Jahre nach dem Bekanntwerden des Dieselskandals – ein Entzug der Typengenehmigung ernstlich droht oder eine nachträgliche Änderung der Kraftfahrzeugsteuer von den zuständigen Behörden überhaupt in Erwägung gezogen wird (so auch OLG Köln, Beschluss vom 21.12.2020 – 7 U 53/20; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 11.01.2021 – 2 U 102/20; OLG Hamm, Urteil vom 19.03.2021 – 11 U 56/20). Die Klägerin selbst ist bislang keinen Steuernachforderungen ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund stellen Steuernachforderungen nur eine denktheoretische Möglichkeit dar (OLG Frankfurt a. M., Urteil vom 24.02.2021 – 4 U 274/19).

29

Soweit die Klägerin weiter behauptet, es drohten zukünftige Schäden aufgrund des Software-Updates, können diese das erforderliche Feststellungsinteresse ebenfalls nicht begründen. So ist schon nicht substantiiert dargelegt, dass das streitgegenständliche Fahrzeug – die Klägerin hat das Softwareupdate aufspielen lassen – tatsächlich mehr an Kraftstoff verbraucht. Der allgemeine Verweis auf die Auswirkungen des Updates für „Betroffene“, ohne dass ein Zusammenhang mit dem streitgegenständlichen Fahrzeug oder auch nur einem vergleichbaren Fahrzeug zu erkennen wäre, ist insoweit nicht ausreichend. Selbiges gilt für die pauschal behaupteten Schäden an Fahrzeugteilen.

30

Schließlich ergibt sich ein Feststellungsinteresse auch nicht aufgrund des behaupteten Minderwertes des Fahrzeuges. Dieser ist, wie die Klägerin selbst ausführt, bezifferbar. Insoweit ist eine Leistungsklage möglich und zumutbar.

31

Jedenfalls fehlt es im vorliegenden Fall schon deshalb an dem erforderlichen Feststellungsinteresse, weil der behauptete Schaden durch die Abgeltungszahlung der ...[A] AG ausgeglichen ist. Die Klägerin hat zwischenzeitlich einen Vergleich mit der ...[A] AG geschlossen, in dem diese sich zur Zahlung von 4.650,00 € verpflichtet hat. Die Klägerin selbst beziffert jedoch den behaupteten Minderwert ihres Fahrzeuges auf 20 % des Kaufpreises, mithin 3.700,00 €; die Steuernachforderung schätzt sie auf ca. 50,00 €/Jahr, d.h. gerechnet auf die nächsten fünf Jahre (vgl. Berufungsbegründung, S. 7), auf 250,00 € und den Kraftstoffmehrverbrauch auf

600,00 €. Der von der Klägerin behauptete Gesamtschaden beläuft sich demnach auf 4.550,00 €. Dieser Schaden ist durch die Zahlung der ...[A] AG in Höhe von 4.650,00 €, die sich die Klägerin im Rahmen der Vorteilsausgleichung auf ihren Schadensersatzanspruch anrechnen lässt, bereits ausgeglichen. Dies gilt umso mehr, als die Klägerin nach eigenen Angaben bald nicht mehr Eigentümerin des streitgegenständlichen Fahrzeuges ist, d.h. die vorgenommene Schadensschätzung, bezogen auf die nächsten fünf Jahre, ohnehin einer Grundlage entbehrt.

32

2. Die Klage ist zudem unbegründet.

33

Zwar ist eine Feststellungsklage grundsätzlich als unzulässig abzuweisen, wenn das erforderliche Feststellungsinteresse als besonderes Rechtsschutzbedürfnis fehlt. Die Feststellungsklage kann aber trotz im Raum stehender Unzulässigkeit ausnahmsweise als unbegründet abgewiesen werden, wenn die Klage auch in der Sache abweisungsreif ist (BGH, Beschluss vom 26.09.1995 – KVR 25/94; Zöller-Greger, § 256 Rn. 7). Das ist hier der Fall.

34

Die Haftungsvoraussetzungen des unionsrechtlichen Staatshaftungsanspruchs, der auch das hier in Frage stehende legislative Unrecht durch fehlerhafte Umsetzung einer Richtlinie in nationales Recht durch den Gesetzgeber erfasst, sind nicht erfüllt.

35

Nach ständiger Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, der sich der Senat anschließt, kommt eine Haftung eines Mitgliedstaates der EU in Betracht, wenn er gegen eine Norm des Unionsrechts verstoßen hat, die bezweckt, dem Einzelnen Rechte zu verleihen; der Verstoß muss hinreichend qualifiziert sein und zwischen dem Verstoß gegen die dem Staat obliegende Verpflichtung und dem den geschädigten Personen entstandenen Schaden muss ein unmittelbarer Kausalzusammenhang bestehen (Staudinger-Wöstmann, BGB, Neubearbeitung 2020, § 839 Rn. 530 mit zahlreichen Nachweisen).

36

a) Vorliegend fehlt es bereits an einer europarechtlichen Norm, die den Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit und des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts der Fahrzeugkäufer bezweckt.

37

Zwar können auch Richtlinien, die sich nach Art. 288 Abs. 3 AEUV zunächst nur an die Mitgliedstaaten richten, drittschützenden Charakter haben, sofern sie die Mitgliedstaaten ausdrücklich dazu verpflichten, individuelle Rechte zu begründen. Ob das der Fall ist, ist im Wege der Auslegung zu ermitteln, wobei der Wortlaut, Sinn und Zweck der einschlägigen Bestimmungen und die Erwägungen des Unionsgesetzgebers, die sich im Allgemeinen den Begründungserwägungen entnehmen lassen, maßgebend sind. Einen ersten Hinweis auf die verfolgten Ziele können zudem die Benennung der Richtlinie und die Angabe ihrer Grundlage in den Verträgen bieten (BeckOGK-Dörr, 01.02.2021, BGB, § 839 Rn. 886). Allein die Erwähnung bestimmter Interessen oder allgemeiner Ziele in den Begründungserwägungen einer Richtlinie berechtigt allerdings nicht zu der Annahme, ein Recht sei verliehen worden, wenn der übrige Inhalt der Richtlinie hierfür keinen hinreichenden Anhalt bietet (BeckOGK-Dörr, § 839 Rn. 890).

38

Diese Maßstäbe zugrunde gelegt, dienen die von der Klägerin herangezogenen Art. 8 i.V.m. Art. 12 sowie Art. 46 der Richtlinie 46/2007/EG nicht dem Schutz der von ihr in diesem Rechtsstreit angeführten individuellen Interessen. Sowohl die Richtlinie im Allgemeinen als auch die genannten Normen dienen vielmehr der Harmonisierung des Binnenmarktes, wie sich aus deren Grundlage in den Verträgen und aus den Erwägungsgründen ergibt.

39

Grundlage der Richtlinie ist Art. 95 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft. Danach erlässt der Rat die Maßnahmen zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten, welche die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes zum Gegenstand haben. Dieses Ziel findet sich auch in den Erwägungsgründen der Richtlinie 46/2007/EG. Gemäß Erwägungsgrund (2) sollen die Genehmigungssysteme der Mitgliedstaaten im Interesse der Verwirklichung und des Funktionierens des Binnenmarktes der Gemeinschaft durch ein gemeinschaftliches Genehmigungsverfahren ersetzt werden, das auf dem Grundsatz einer vollständigen Harmonisierung beruht. Erwägungsgrund (3), wonach die technischen Anforderungen für Systeme, Bauteile, selbstständige technische Einheiten und Fahrzeuge in Rechtsakten harmonisiert und spezifiziert werden sollen, stellt ebenfalls hierauf ab. Schließlich benennt auch Erwägungsgrund (23) nochmals als Ziel der Richtlinie die Vollendung des Binnenmarktes durch die Einführung eines verbindlichen Systems gemeinschaftlicher Typgenehmigungen für alle Fahrzeugklassen.

40

Anderes ergibt sich auch nicht aus dem Umstand, dass in den Erwägungsgründen unter (17) der Schutz der Gesundheit und der Sicherheit der Verbraucher genannt ist. Allein die Erwähnung bestimmter Interessen oder allgemeiner Ziele in den Begründungserwägungen einer Richtlinie berechtigt – wie bereits ausgeführt – nicht zu der Annahme, ein Recht sei verliehen worden, wenn der übrige Inhalt der Richtlinie – wie vorliegend – hierfür keinen hinreichenden Anhalt bietet.

41

In diesem Sinne hat auch bereits der Bundesgerichtshof in seinen Grundsatzentscheidungen vom 25.05.2020 (Az. VI ZR 252/19) und 30.07.2020 (Az. VI ZR 5/20) ausgeführt, dass keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Richtlinie 46/2007/EG (i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV) den Schutz von Individualinteressen, vor allem Vermögensinteressen von Fahrzeugkäufern, bezweckt. Die zur vollständigen Harmonisierung der technischen Anforderungen für Fahrzeuge erlassenen Rechtsakte der Europäischen Union zielen vielmehr auf eine hohe Verkehrssicherheit, hohen Gesundheits- und Umweltschutz, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz vor unbefugter Benutzung ab, bezwecken aber keinen Individualschutz.

42

Jedenfalls dient die Richtlinie nicht dem Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit und des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts. Selbst wenn einzelne Vorschriften der Richtlinie im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit und die Sicherheit der Verbraucher auch individuelle Interessen im Blick haben sollten, knüpft der hier geltend gemachte Schaden nicht an diese Schutzzwecke an. Die Klägerin möchte vielmehr dafür entschädigt werden, dass sie durch die angeblich unzureichende Umsetzung der Richtlinie zum Abschluss eines Kaufvertrags gebracht wurde, den sie ansonsten nicht geschlossen hätte und durch den sie einen wirtschaftlichen Schaden erlitten haben will. Auf den Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit und des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts zielt die

Richtlinie aber nicht, nicht einmal reflexhaft, ab (so auch KG, Beschluss vom 03.11.2020 – 9 U 1033/20; OLG München, Beschluss vom 17.12.2020 – 1 U 3855/20; OLG Köln, Beschluss vom 21.12.2020 – 7 U 53/20; Beschluss vom 29.12.2020 – 7 U 86/20; OLG Stuttgart, Beschluss vom 11.01.2021 – 4 U 153/20; Brandenburgisches OLG, Beschluss vom 11.01.2021 – 2 U 102/20; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 12.03.2021 – 4 U 138/20; OLG Hamm, Urteil vom 19.03.2021 – 11 U 56/20).

43

b) Darüber hinaus fehlt es an einem hinreichend qualifizierten Verstoß.

44

Ein solcher ist gegeben, wenn das handelnde Organ die Grenzen, die das Gemeinschaftsrecht seinem Ermessen setzt, offenkundig und erheblich überschritten hat (Staudinger-Wöstmann, § 839 Rn. 534ff.).

45

Diesem restriktiven Haftungsmaßstab liegt die Erwägung zugrunde, dass die Wahrnehmung gesetzgeberischer Tätigkeit, insbesondere bei wirtschaftspolitischen Entscheidungen, nicht jedes Mal durch die Möglichkeit von Schadensersatzklagen behindert werden darf. Nur wenn der Mitgliedsstaat zum Zeitpunkt der Rechtsverletzung über einen erheblich verringerten oder gar auf Null reduzierten Gestaltungsspielraum verfügt, kann schon die bloße Verletzung des Gemeinschaftsrechts ausreichen, um einen hinreichend qualifizierten Verstoß anzunehmen. Um festzustellen, ob ein hinreichend qualifizierter Verstoß vorliegt, sind alle Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen. Zu diesen Gesichtspunkten gehören insbesondere das Maß an Klarheit und Genauigkeit der verletzten Vorschrift, die Frage, ob der Verstoß oder der Schaden vorsätzlich begangen beziehungsweise zugefügt wurde oder nicht, und die Frage, ob ein etwaiger Rechtsirrtum entschuldbar ist oder nicht (Staudinger-Wöstmann aaO. mit zahlreichen Nachweisen).

46

aa) Nach diesen Maßstäben ist ein hinreichend qualifizierter Verstoß gegen Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG nicht gegeben. Die Beklagte hat das ihr zustehende Ermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt.

47

Nach Art. 288 Abs. 3 AEUV ist die Richtlinie für jeden Mitgliedsstaat, an den sie gerichtet wird, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich. Sie überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und Mittel, um ihrer Verpflichtung zur Erfüllung der verbindlichen Richtlinienziele nachzukommen. Diese müssen nach Art. 46 der Richtlinie 2007/46/EG wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

48

Das ihr zustehende Umsetzungsermessen hat die Beklagte rechtsfehlerfrei ausgeübt, indem sie in der EG-Fahrzeugenormierungsverordnung (EG-FGV) mit § 37 EG-FGV einen Tatbestand für Ordnungswidrigkeiten geschaffen hat. Zudem kann das Kraftfahrt-Bundesamt gemäß § 25 EG-FGV nachträglich Nebenbestimmungen anordnen oder die Typengenehmigung ganz oder teilweise widerrufen oder zurücknehmen. Diese von der Beklagten – bei der ihr zustehenden freien Wahl der Form und Mittel – vorgesehenen Sanktionen sind dabei insbesondere mit Blick auf die daneben anwendbaren allgemeinen Normen des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht nicht offenkundig ungeeignet (so auch Brandenburgisches OLG aaO.; OLG Hamm aaO.).

49

bb) Auch bei der Erteilung und Überwachung der streitgegenständlichen Typengenehmigung ist ein für die unionsrechtliche Staatshaftung erforderlicher hinreichend qualifizierter Verstoß durch das Kraftfahrt-Bundesamt nicht feststellbar.

50

Gemäß § 4 Abs. 4 EG-FGV i.V.m. Art. 8 der Richtlinie 2007/46/EG ist das Kraftfahrt-Bundesamt verpflichtet, die Angaben der Hersteller auf Vollständigkeit und Vereinbarkeit mit den unionsrechtlichen Vorgaben zu prüfen.

51

Unstreitig hat die ...[A] AG bei Beantragung der streitgegenständlichen Typengenehmigung den Einbau der unzulässigen Abschalteneinrichtung verschwiegen. Dass das Kraftfahrt-Bundesamt vor diesem Hintergrund offenbar den Herstellerangaben vertraute und nicht über die europarechtlich vorgeschriebenen Prüfungen hinaus nach verbotenen Abschalteneinrichtungen forschte, ist jedenfalls nicht so verwerflich, dass dies als qualifizierter Verstoß zu werten wäre (so auch Brandenburgisches OLG aaO.; OLG Hamm aaO.).

52

3. Einer Vorlage an den Europäischen Gerichtshof nach Art. 267 Abs. 3 AEUV bedarf es nicht. Die Auslegung des Unionsrechts ist derart offenkundig, dass für vernünftige Zweifel kein Raum bleibt, sog. *acte clair* (vgl. z.B. BVerfG, Beschluss vom 15.12.2015 - 2 BvR 2735/14).

53

4. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO; die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

54

5. Die Zulassung der Revision bedurfte es nicht, da die Voraussetzungen des § 543 ZPO nicht vorliegen. Weder hat die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts. Grundsätzliche Bedeutung hat eine Rechtssache dann, wenn sie eine klärungsbedürftige und klärungsfähige Rechtsfrage aufwirft. Klärungsbedürftig ist eine Rechtsfrage, wenn ihre Beantwortung zweifelhaft ist oder wenn zu ihr unterschiedliche Auffassungen vertreten werden und die Frage höchststrichterlich noch nicht geklärt ist (Ball in: Musielak-Voit, ZPO, 18. Aufl. 2021, § 543 Rn. 5ff.). Das ist hier nicht der Fall. Die Entscheidung des Senats steht in Übereinstimmung mit der einheitlichen Rechtsprechung der Oberlandesgerichte.

.

55

Beschluss

56

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf 3.660,00 € festgesetzt.

57

Die Klägerin beziffert den behaupteten merkantilen Minderwert ihres Fahrzeuges auf 20 % des Kaufpreises, mithin 3.700,00 €. Zudem sieht sich die Klägerin Nachforderungen bezüglich der Kfz-Steuer ausgesetzt. Diese schätzt der Senat – den Ausführungen der Klägerin folgend – auf 250,00 €. Den behaupteten

Kraftstoffmehrverbrauch schätzt der Senat – ebenfalls den Angaben der Klägerin folgend – auf 600,00 €, so dass sich ein behaupteter Gesamtschaden in Höhe von 4.550,00 € ergibt.

58

Abzüglich des üblichen Feststellungsabschlags von 20 % (vgl. Zöller/Herget, ZPO, 32. Aufl. 2020, § 3 Rn. 16.76 „Feststellungsklagen“) war der Streitwert somit nach §§ 47, 48 GKG auf 3.660,00 € festzusetzen.