

Anonymisierte Fassung

-1182848-

C-240/21 – 1

Rechtssache C-240/21 Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

14. April 2021

Vorlegendes Gericht:

Landgericht Ravensburg (Deutschland)

Datum der Vorlageentscheidung:

31. März 2021

Kläger:

SA

FT

LH

IL

TN

Beklagte:

Daimler AG

Landgericht Ravensburg

Beschluss

In den Rechtsstreitigkeiten

I. SA, [OMISSIS] 88239 Wangen
– Kläger –
[OMISSIS]

DE

gegen

Daimler AG, [OMISSIS] 70372 Stuttgart
– Beklagte –
[OMISSIS]

II. FT, [OMISSIS] 88480 Achstetten
– Kläger –
[OMISSIS]

gegen

Daimler AG, [OMISSIS] 70327 Stuttgart
– Beklagte –
[OMISSIS]

III. LH, [OMISSIS] 88069 Tettnang
– Kläger –
Prozessbevollmächtigte:
[OMISSIS] **[Or. 2]**

gegen

Daimler AG, [OMISSIS] 70327 Stuttgart
– Beklagte –
[OMISSIS]

IV. IL, [OMISSIS] 88212 Ravensburg
– Kläger –
[OMISSIS]

gegen

Daimler AG, [OMISSIS] 70327 Stuttgart
– Beklagte –
[OMISSIS]

V. TN, [OMISSIS] 88074 Meckenbeuren
– Kläger –
[OMISSIS]

gegen

Daimler AG, [OMISSIS], 70327 Stuttgart
– Beklagte –
[OMISSIS]

wegen Schadensersatz **[Or. 3]**

hat das Landgericht Ravensburg – 2. Zivilkammer – [OMISSIS] am 31.03.2020 – beschlossen:

- I. Die Verfahren werden ausgesetzt.
- II. Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden folgende Fragen gemäß Art. 267 Abs. 1 lit. a), Abs. 2 AEUV zur Auslegung des Unionsrechts vorgelegt:
 1. Haben die Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1, Art. 46 der RL 2007/46/EG in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 auch die Zielrichtung, die Interessen individueller Erwerber von Kraftfahrzeugen zu schützen?

Wenn ja:

2. Zählt dazu auch das Interesse eines individuellen Fahrzeugerwerbers, kein Fahrzeug zu erwerben, das mit den unionsrechtlichen Vorgaben nicht übereinstimmt, insbesondere kein Fahrzeug zu erwerben, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gem. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet ist?

Unabhängig von der Beantwortung der Vorlagefragen II. 1. und II. 2.:

3. Ist es unvereinbar mit Unionsrecht, wenn ein Erwerber, der ungewollt ein vom Hersteller mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gem. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 in Verkehr gebrachtes Fahrzeug gekauft hat, zivilrechtliche deliktische Ansprüche gegenüber dem Fahrzeughersteller auf Ersatz seines Schadens, insbesondere auch einen Anspruch auf Erstattung des für das Fahrzeug bezahlten Kaufpreises Zug-um-Zug gegen Herausgabe und Übereignung des Fahrzeugs, nur ausnahmsweise dann geltend machen kann, wenn der Fahrzeughersteller vorsätzlich und sittenwidrig gehandelt hat?
[Or. 4]

Wenn ja:

4. Ist es unionsrechtlich geboten, dass ein zivilrechtlicher deliktischer Ersatzanspruch des Fahrzeugerwerbers gegen den Fahrzeughersteller bei jeglichem schuldhaften (fahrlässigen oder vorsätzlichen) Handeln des Fahrzeugherstellers in Bezug auf das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, das mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gem. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 ausgestattet ist, gegeben ist?

Unabhängig von der Beantwortung der Vorlagefragen II. 1. bis II 4.:

5. Ist es unvereinbar mit Unionsrecht, wenn sich im nationalen Recht der Fahrzeugerwerber einen Nutzungsvorteil für die tatsächliche Nutzung

des Fahrzeugs anrechnen lassen muss, wenn er vom Hersteller im Wege des deliktischen Schadensersatzes die Erstattung des Kaufpreises eines mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gem. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 in Verkehr gebrachten Fahrzeugs Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs verlangt?

Wenn nein?

6. Ist es unvereinbar mit Unionsrecht, wenn dieser Nutzungsvorteil sich am vollen Kaufpreis bemisst, ohne dass ein Abzug wegen dem aus der Ausstattung mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung resultierenden Minderwert des Fahrzeugs und/oder im Hinblick auf die vom Erwerber ungewollte Nutzung eines nicht unionsrechtskonformen Fahrzeugs abgezogen wird?

Unabhängig von der Beantwortung der Vorlagefragen II. 1. bis II. 6.:

7. Ist § 348 Abs. 3 Nr. 2 ZPO, soweit diese Regelung sich auch auf den Erlass von Vorlagebeschlüssen gem. Art. 267 Abs. 2 AEUV bezieht, unvereinbar mit der Vorlagebefugnis der nationalen Gerichte gem. Art. 267 Abs. 2 AEUV, und daher auf den Erlass von Vorlagebeschlüssen nicht anzuwenden? **[Or. 5]**

G r ü n d e

A.

Den vorgelegten Verfahren liegen, soweit hier maßgeblich, folgende Sachverhalte zugrunde:

I. Verfahren [OMISSIS]

Der Kläger erwarb mit Bestellung vom 19.09.2013 bei einem Autohaus den von der Beklagten mit einem Dieselmotor des Typs OM 651 mit der Schadstoffklasse EU5 in Verkehr gebrachten Pkw Mercedes GLK 220 GDI als Neuwagen für 41.500,- €. Das Fahrzeug war bei Inverkehrbringen mit einem sogenannten Thermofenster versehen. Unter einem Thermofenster wird ein bestimmter Temperaturbereich der Umgebungsluft verstanden, innerhalb dessen das Motorsteuergerät die Abgasrückführung [im Folgenden abgekürzt: AGR] verringert, so dass weniger Schadstoffe reduziert werden als bei unverminderter Abgasrückführung. Am 08.06.2020 gab der Kläger das Fahrzeug bei einem Kilometerstand von 135.975 km bei dem Kauf eines anderen Wagens zum Preis von 12.400,- € in Zahlung.

Der Kläger behauptet, dass die AGR-Rate unterhalb einer Außentemperatur von ca. 5 °C um 20bis 50 % reduziert werde und dadurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems vermindert werde. Der Kläger meint daher,

das Fahrzeug sei mit einer unerlaubten Abschaltvorrichtung gem. Art. 3 Nr. 10 in Verb. mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verkehr gebracht worden. Er sieht sich dadurch vorsätzlich und sittenwidrig getäuscht und geschädigt. Der Kläger verlangt in der Hauptsache Schadensersatz in Höhe von 11.946,67 € (Kaufpreis von 41.500,-- € abzüglich einer Nutzungsentschädigung, die der Kläger mit 17.153,33 € ansetzt, und des Erlöses bei Inzahlungnahme von 12.400,-- €).

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen. Die Beklagte erhebt vorsorglich die Einrede der Verjährung. Die Beklagte behauptet, dass das AGR-System im streitgegenständlichen Fahrzeug selbst bei zweistelligen Minusgraden noch aktiv sei. Die Beklagte ist der Ansicht, die EU-Typgenehmigung stehe der Einstufung des Thermofensters als Abschaltvorrichtung entgegen, außerdem handle es sich dabei schon tatbestandlich nicht um eine Abschaltvorrichtung, weil das Thermofenster auf dem Prüfstand und im Straßenverkehr in [Or. 6] gleicher Weise arbeite. Die Beklagte meint weiter, das Thermofenster sei jedenfalls gem. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) VO (EG) 2007/57 zulässig, weil es zum Motorschutz notwendig sei (Schutz vor Ablagerungen in den Bauteilen). Hilfsweise bringt die Beklagte vor, sie sei einem vertretbaren Normverständnis gefolgt und habe deshalb nicht sittenwidrig gehandelt.

II. Verfahren [OMISSIS]

Der Kläger erwarb von der Beklagten mit Bestellung vom 08.07.2015 den von der Beklagten mit einem Dieselmotor des Typs OM 651 mit der Schadstoffklasse EU6 in Verkehr gebrachten Pkw Mercedes C 250 BlueTEC T-Modell für 50.575,-- € bei einem Kilometerstand von 30 km. Bei Inverkehrbringen war das Fahrzeug mit einem Thermofenster (Verringerung der AGR in Abhängigkeit von der Außentemperatur, s. o. I.) versehen.

Der Kläger behauptet, die AGR werde bei bereits bei einstelligen Außentemperaturen deutlich verringert und der Schadstoffausstoß dadurch erhöht. Er ist deshalb der Ansicht, das Fahrzeug sei mit einer unerlaubten Abschaltvorrichtung gem. Art. 3 Nr. 10 in Verb. mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verkehr gebracht worden, und er sieht sich dadurch vorsätzlich und sittenwidrig getäuscht und geschädigt. Der Kläger verlangt in der Hauptsache Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises in Höhe von 50.575,-- €, gegebenenfalls unter Abzug einer Nutzungsentschädigung von 2.477,74 € für gefahrene 17.000 km, Zug-um-Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen. Die Beklagte erhebt vorsorglich die Einrede der Verjährung. Zum Thermofenster behauptet die Beklagte, dass das AGR-System des Fahrzeugs selbst bei zweistelligen Minusgraden noch aktiv sei. Die Beklagte ist der Ansicht, die EU-

Typgenehmigung stehe der Einstufung des Thermofensters als Abschaltvorrichtung entgegen, außerdem handle es sich tatbestandlich nicht um eine Abschaltvorrichtung, weil die temperaturabhängige Steuerung auf dem Prüfstand und im Straßenverkehr in gleicher Weise arbeite. Die Beklagte meint weiter, das Thermofenster sei jedenfalls gem. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) VO (EG) 2007/57 zulässig, weil es zum Motorschutz notwendig sei (Schutz vor Ablagerungen in den Bauteilen). Hilfsweise bringt die Beklagte vor, sie sei einem vertretbaren Normverständnis gefolgt und habe deshalb nicht sittenwidrig gehandelt. **[Or. 7]**

III. Verfahren [OMISSIS]

Der Kläger erwarb von der Beklagten mit Bestellung vom 13.01.2014 den von der Beklagten mit einem Dieselmotor des Typs OM 651 mit der Schadstoffklasse EU5 in Verkehr gebrachten Pkw Mercedes C 200 GDI AMG bei einem Kilometerstand von 39.986 km für 27.000,- € . Bei Inverkehrbringen war das Fahrzeug mit einem Thermofenster (Verringerung der AGR in Abhängigkeit von der Außentemperatur, s. o. I.) versehen.

Der Kläger behauptet, die AGR werde bei Außentemperaturen von 7 °C oder darunter deutlich reduziert. Der Kläger meint, das Fahrzeug sei mit mehreren unerlaubten Abschaltvorrichtungen (darunter das vorgenannte Thermofenster) gem. Art. 3 Nr. 10 in Verb. mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/ 2007 in Verkehr gebracht worden. Er sieht sich vorsätzlich und sittenwidrig getäuscht und geschädigt.

Der Kläger verlangt in der Hauptsache Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises in Höhe von 27.000,- € unter Abzug einer Nutzungsentschädigung für die vom Kläger gefahrenen km, die nach seiner Vorstellung auf Basis einer erwarteten Gesamtleistung von 500.000 km zu berechnen sein soll. Außerdem will der Kläger eine Schadenersatzpflicht der Beklagten hinsichtlich weiterer Schäden, die aus der Ausstattung des Fahrzeugs mit einer Abschaltvorrichtung resultieren, festgestellt haben.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte erhebt vorsorglich die Einrede der Verjährung. Die Beklagte behauptet, die AGR-Raten seien nur in wenigen Betriebsbereichen unterhalb von 7 °C bis maximal 19 Prozentpunkte niedriger als oberhalb von 7 °C. Die Beklagte ist der Ansicht, die EU-Typgenehmigung stehe der Einstufung des Thermofensters als Abschaltvorrichtung entgegen, außerdem handle es sich tatbestandlich nicht um eine Abschaltvorrichtung, weil es auf dem Prüfstand und im Straßenverkehr in gleicher Weise arbeite. Die Beklagte meint weiter, das Thermofenster sei jedenfalls gem. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) VO (EG) 2007/57 zulässig, weil es zum Motorschutz notwendig sei (Schutz vor Ablagerungen in den Bauteilen). Hilfsweise bringt die Beklagte vor, sie sei

einem vertretbaren Normverständnis gefolgt und habe deshalb nicht sittenwidrig gehandelt. [Or. 8]

IV. Verfahren [OMISSIS]

Der Kläger erwarb von der Beklagten gem. Auftragsbestätigung vom 14.03.2012 den von der Beklagten mit einem Dieselmotor des Typs OM 651 mit der Schadstoffklasse EU5 in Verkehr gebrachten Mercedes Benz C 200 GDI BlueEFFICIENCY T-Modell als Neuwagen für 42.300,-- [€]. Bei Inverkehrbringen war das Fahrzeug mit einem Thermofenster (Verringerung der AGR in Abhängigkeit von der Außentemperatur, s. o. I.) versehen.

Der Kläger behauptet hierzu, die AGR werde bei Außentemperaturen unterhalb von 17 °C reduziert, was einen höheren Abgasausstoß zur Folge habe. Der Kläger meint daher, bei dem Thermofenster handle es sich um eine unerlaubte Abschaltvorrichtung gem. Art. 3 Nr. 10 in Verb. mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/ 2007. Er sieht sich dadurch vorsätzlich und sittenwidrig getäuscht und geschädigt.

Der Kläger verlangt in der Hauptsache Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises in Höhe von 42.300,--€ abzüglich einer von der Beklagten noch darzulegenden Nutzungsentschädigung für die vom Kläger gefahrenen Kilometer, Zug-um-Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs. Außerdem will der Kläger eine Schadenersatzpflicht der Beklagten hinsichtlich weiterer aus der Ausstattung mit einer Abschaltvorrichtung resultierender Schäden festgestellt haben.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen. Die Beklagte erhebt vorsorglich die Einrede der Verjährung. Die Beklagte behauptet, die AGR-Rate werde bei etwa 5 °C Umgebungslufttemperatur im relevanten Betriebsbereich um maximal 3 Prozentpunkte reduziert, und erst bei – 30 °C werde die AGR deaktiviert. Die Beklagte meint, die EU-Typgenehmigung stehe der Einstufung des Thermofensters als Abschaltvorrichtung entgegen, außerdem handle es sich tatbestandlich nicht um eine Abschaltvorrichtung, weil es auf dem Prüfstand und im Straßenverkehr in gleicher Weise arbeite. Die Beklagte ist weiter der Ansicht, das Thermofenster sei jedenfalls gem. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) VO (EG) 2007/57 zulässig, weil es zum Motorschutz notwendig sei (Schutz vor Ablagerungen in den Bauteilen). Hilfsweise bringt die Beklagte vor, sie sei einem vertretbaren Normverständnis gefolgt und habe deshalb nicht sittenwidrig gehandelt. [Or. 9]

V. Verfahren [OMISSIS]

Der Kläger erwarb von einem Dritten mit Kaufvertrag vom 02.11.2015 den von der Beklagten mit einem Dieselmotor des Typs OM 651 mit der Schadstoffklasse EU5 in Verkehr gebrachten Pkw Mercedes C 220 für 28.700,-- € bei einem Kilometerstand von 63.500 km. Bei Inverkehrbringen

war das Fahrzeug unstreitig mit einem Thermofenster (Verringerung der AGR in Abhängigkeit von der Außentemperatur, s. o. I.) versehen.

Der Kläger behauptet, die AGR werde bereits bei einstelligen Außentemperaturen deutlich reduziert, was zu einem erhöhten Schadstoffausstoß führe. Der Kläger ist daher der Ansicht, bei dem Thermofenster handle es sich um eine unerlaubte Abschaltvorrichtung gem. Art. 3 Nr. 10 in Verb. mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 715/ 2007. Er sieht sich dadurch vorsätzlich und sittenwidrig getäuscht und geschädigt.

Der Kläger verlangt in der Hauptsache Schadensersatz in Höhe des Kaufpreises in Höhe von 28.700,- € abzüglich eines Nutzungsvorteils von 5.867,10 € für von ihm bis Klageerhebung gefahrene 152.733 km, Zug-um-Zug gegen Übereignung des Fahrzeugs. Der Nutzungsvorteil soll nach Vorstellung des Klägers auf Basis einer Gesamtleistung des Wagens von 500.000 km berechnet werden.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte erhebt vorsorglich die Einrede der Verjährung. Die Beklagte behauptet zum Thermofenster, dass die AGR-Raten nur in wenigen Betriebsbereichen unterhalb von 7 °C um maximal 15 Prozentpunkte niedriger als oberhalb von 7 °C lägen. Die Beklagte meint, die EU-Typgenehmigung stehe der Einstufung des Thermofensters als Abschaltvorrichtung entgegen, außerdem handle es sich tatbestandlich nicht um eine Abschaltvorrichtung, weil die temperaturabhängige Steuerung auf dem Prüfstand und im Straßenverkehr in gleicher Weise arbeite. Die Beklagte ist weiter der Ansicht, das Thermofenster sei jedenfalls gem. Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) VO (EG) 2007/57 zulässig, weil es zum Motorschutz notwendig sei (Schutz vor Ablagerungen in den Bauteilen). Hilfsweise bringt die Beklagte vor, sie sei einem vertretbaren Normverständnis gefolgt und habe deshalb nicht sittenwidrig gehandelt. **[Or. 10]**

B.

Die für die Entscheidung des Rechtsstreits maßgebenden Bestimmungen des deutschen Rechts lauten:

Grundgesetz

Art. 101

(1) ¹Ausnahmegerichte sind unzulässig. ²Niemand darf seinem gesetzlichen Richter entzogen werden.

(2) Gerichte für besondere Sachgebiete können nur durch Gesetz errichtet werden.

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)

§ 823 Schadensersatzpflicht

(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) ¹Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalt des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.

§ 826 Sittenwidrige vorsätzliche Schädigung

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

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV)

§ 6 Übereinstimmungsbescheinigung und Kennzeichnung

(1) ¹Für 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. ²Die Übereinstimmungsbescheinigung muss nach Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie 2007/46/EG fälschungssicher sein.

(2) Der Inhaber einer EG-Typgenehmigung für ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit hat alle in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten nach Artikel 19 der Richtlinie 2007/46/EG zu kennzeichnen [**Or. 11**] und, soweit die EG-Typgenehmigung Verwendungsbeschränkungen oder besondere Einbauvorschriften nach Artikel 10 Absatz 4 der Richtlinie 2007/46/EG enthält, jedem Bauteil oder jeder selbstständigen technischen Einheit ausführliche Angaben über die Beschränkungen mitzuliefern und etwa erforderliche Vorschriften über den Einbau beizufügen.

§ 27 Zulassung und Veräußerung

(1) ¹Neue 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. ²Dies gilt nicht für Fahrzeuge im Sinne des Artikels 8 der Richtlinie 2003/37/EG.

(2) ¹Selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, die nach Artikel 19 der Richtlinie 2007/46/EG gekennzeichnet werden müssen, dürfen zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie den Anforderungen der in Anhang IV in Verbindung mit Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Rechtsakte genügen und entsprechend gekennzeichnet sind. ²Selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, die nach Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 2002/24/EG gekennzeichnet werden müssen, dürfen zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie den Anforderungen der in Anhang I der Richtlinie 2002/24/EG genannten Einzelrichtlinien genügen und entsprechend gekennzeichnet sind. ³Sofern für selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24/EG fallen, die jeweilige Einzelrichtlinie oder Einzelverordnung auch die Anbringung eines Typgenehmigungszeichens vorschreibt, ist die Übereinstimmungsbescheinigung nach Absatz 1 entbehrlich. ⁴Selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, die nach Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2003/37/EG entsprechend gekennzeichnet werden müssen, dürfen zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie den Anforderungen der in Anhang II der Richtlinie 2003/37/EG genannten Einzelrichtlinien genügen und entsprechend gekennzeichnet sind.

(3) ¹Neue Fahrzeuge, für die eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung nach Artikel 23 der Richtlinie 2007/46/EG erteilt wurde, dürfen im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einem gültigen Typgenehmigungsbogen nach Artikel 23 Absatz 5, 6 und 7 der Richtlinie 2007/46/EG oder einer Datenbestätigung nach § 12 versehen sind. ²§ 12 Absatz 1 Satz 2 findet Anwendung.

(4) Neue Fahrzeuge, für die eine Einzelgenehmigung nach Artikel 24 der Richtlinie 2007/46/EG erteilt wurde, dürfen im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einem gültigen Einzelgenehmigungsbogen nach Artikel 24 Absatz 5 der Richtlinie 2007/46/EG versehen sind. **[Or. 12]**

(5) Teile oder Ausrüstungen nach Anhang XIII der Richtlinie 2007/46/EG dürfen zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert, in den Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, wenn für diese eine Autorisierung nach Artikel 31 der Richtlinie 2007/46/EG erteilt wurde und durch eine Bescheinigung nachgewiesen wird.

[Zivilprozessordnung – ZPO]

§ 348 Originärer Einzelrichter

(1) ¹Die Zivilkammer entscheidet durch eines ihrer Mitglieder als Einzelrichter.
²Dies gilt nicht, wenn

1. das Mitglied Richter auf Probe ist und noch nicht über einen Zeitraum von einem Jahr geschäftsverteilungsplanmäßig Rechtsprechungsaufgaben in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten wahrzunehmen hatte oder
2. die Zuständigkeit der Kammer nach § 72a Absatz 1 und 2 des Gerichtsverfassungsgesetzes oder nach dem Geschäftsverteilungsplan des Gerichts wegen der Zuordnung des Rechtsstreits zu den nachfolgenden Sachgebieten begründet ist:
 - a) Streitigkeiten über Ansprüche aus Veröffentlichungen durch Druckerzeugnisse, Bild- und Tonträger jeder Art, insbesondere in Presse, Rundfunk, Film und Fernsehen;
 - b) Streitigkeiten aus Bank- und Finanzgeschäften;
 - c) Streitigkeiten aus Bau- und Architektenverträgen sowie aus Ingenieurverträgen, soweit sie im Zusammenhang mit Bauleistungen stehen;
 - d) Streitigkeiten aus der Berufstätigkeit der Rechtsanwälte, Patentanwälte, Notare, Steuerberater, Steuerbevollmächtigten, Wirtschaftsprüfer und vereidigten Buchprüfer;
 - e) Streitigkeiten über Ansprüche aus Heilbehandlungen;
 - f) Streitigkeiten aus Handelssachen im Sinne des § 95 des Gerichtsverfassungsgesetzes;
 - g) Streitigkeiten über Ansprüche aus Fracht-, Speditions- und Lagergeschäften;
 - h) Streitigkeiten aus Versicherungsvertragsverhältnissen;
 - i) Streitigkeiten aus den Bereichen des Urheber- und Verlagsrechts;
 - j) Streitigkeiten aus den Bereichen der Kommunikations- und Informationstechnologie;
 - k) Streitigkeiten, die dem Landgericht ohne Rücksicht auf den Streitwert zugewiesen sind.

(2) Bei Zweifeln über das Vorliegen der Voraussetzungen des Absatzes 1 entscheidet die Kammer durch unanfechtbaren Beschluss.

(3) ¹Der Einzelrichter legt den Rechtsstreit der Zivilkammer zur Entscheidung über eine Übernahme vor, wenn

1. die Sache besondere Schwierigkeiten tatsächlicher oder rechtlicher Art aufweist,
2. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat oder
3. die Parteien dies übereinstimmend beantragen.

²Die Kammer übernimmt den Rechtsstreit, wenn die Voraussetzungen nach Satz 1 Nr. 1 oder 2 vorliegen. ³Sie entscheidet hierüber durch Beschluss. ⁴Eine Zurückübertragung auf den Einzelrichter ist ausgeschlossen.

(4) Auf eine erfolgte oder unterlassene Vorlage oder Übernahme kann ein Rechtsmittel nicht gestützt werden. **[Or. 13]**

C.

Der Erfolg oder Misserfolg der Klagen in den vorgelegten Verfahren ist abhängig von der Beantwortung der im Beschlusstenor unter II. 1. bis II. 7. aufgeworfenen Vorlagefragen.

1. Ein deliktischer Schadenersatzanspruch der Kläger gegen die Beklagte kann sich aus § 826 BGB ergeben, wenn das von ihnen jeweils erworbene Fahrzeug eine Abschaltvorrichtung gem. Art. 5 Abs. 2, Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007 aufweist und die Beklagte insoweit sittenwidrig gehandelt hat.

- a) Bei dem Thermofenster der streitgegenständlichen Fahrzeuge handelt es sich nach vorläufiger Würdigung des Gerichts jeweils um eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne der Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. a) in Verbindung mit Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007. Die Typgenehmigung steht dieser Würdigung nicht entgegen, da der Fahrzeugeigentümer am Typgenehmigungsverfahren nicht beteiligt ist und somit daraus zu seinen Lasten keine Rechtswirkungen hergeleitet werden können.

Bei derzeitigem Sachstand ist mit dem Vortrag der Kläger bei den gegenständlichen Fahrzeugen davon auszugehen, dass bei Unterschreitung einer Umgebungslufttemperatur, die oberhalb von 0 °C liegt, also im Bereich gewöhnlich zu erwartender Nutzungsbedingungen, die Abgasrückführung verringert wird und damit mehr Schadstoffe entstehen. Die Beklagte, die als Herstellerin die Funktionsweise der Motoren und die Steuerung der Abgasrückführung genauestens kennt, hat den Vortrag der Kläger teilweise eingeräumt und im Übrigen nicht konkret bestritten.

Unerheblich ist, dass die streitgegenständlichen Thermofenster nicht mit einer Prüfstandserkennung verknüpft sind, da dies weder nach Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007, noch nach dem Urteil des EuGHs vom 17.12.2020 (– C-693/18 –) vorausgesetzt wird. Zwar war Gegenstand des Urteils des EuGHs eine Software, die anhand von Parametern erkennt, dass Prüfstandsbedingungen vorliegen, und die in diesem Fall die Abgasrückführung erhöht und damit die Emissionen reduziert (EuGH, a.a.O., Rn. 93). Eine solche Software qualifiziert der EuGH **[Or. 14]** als unzulässige Abschaltvorrichtung. Der EuGH hat jedoch nicht entschieden, dass nur bei einer solchen prüfstandserkennenden Software eine Abschaltvorrichtung vorliegt. Im Gegenteil lässt sich aus der Entscheidung entnehmen, dass der EuGH der Auffassung ist, dass ein AGR-System, das *geschaffen wurde, um für eine mit der Verordnung Nr. 715/2007 im Einklang stehende Begrenzung der Emissionen zu sorgen, sowohl während der Zulassungstests im Labor als auch unter normalen Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs betriebsbereit sein muss* (EuGH, Urteil vom 17.12.2020 – C-693/18 –, Rn. 96). Eine Abschaltung oder Verringerung der Abgasrückführung in einem bei normaler Nutzung zu erwartenden Temperaturbereich ist hiernach also unzulässig.

Die streitgegenständlichen Thermofenster sind nach vorläufiger Würdigung auch nicht ausnahmsweise nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) VO (EG) Nr. 715/2007 zulässig. Der EuGH legt diese Ausnahmenvorschrift dahingehend aus, dass nur unmittelbare Beschädigungsrisiken, die zu einer konkreten Gefahr während der Fahrt mit dem Fahrzeug führen, geeignet sind, die Nutzung einer Abschaltvorrichtung zu rechtfertigen (EuGH, a.a.O., Rn. 109 ff.). Im vorliegenden Fall dienen die Thermofenster nach den Angaben der Beklagten der Verhinderung von Ablagerungen in Bauteilen, sollen also Verschleiß dieser Bauteile verhindern. Es ist daher nicht erkennbar, dass die vorgenannten strengen Kriterien des EuGHs für eine Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung bei den streitgegenständlichen Thermofenstern erfüllt werden.

- b) Eine Sittenwidrigkeit des Verhaltens der Beklagten wird allerdings im Ergebnis voraussichtlich zu verneinen sein. Voraussetzung dafür ist nach herrschender Ansicht eine besondere Verwerflichkeit, wobei Gesinnung, Ziel, Mittel und Folgen umfassend zu würdigen sind [OMISSIS]. Es wird nicht auszuschließen sein, dass die Beklagten zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens der streitgegenständlichen Fahrzeuge bei ihrer Interpretation des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) VO (EG) Nr. 715/2007 nicht bewusst auf Schädigung potentieller Erwerber abzielten.

2. Weiterhin kann sich ein Anspruch der jeweiligen Kläger aus § 823 Abs. 2 BGB ergeben. Sittenwidrigkeit wird dabei nicht vorausgesetzt, es genügt einfache Fahrlässigkeit. **[Or. 15]**

Fraglich ist allerdings, ob die durch §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV in deutsches Recht transformierten Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 RL 2007/46/EG und/oder Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 als Schutzgesetze einzustufen sind. Außerdem fragt sich, ob es der Effektivitätsgrundsatz gebietet, dass ein Verstoß gegen die obenstehenden unionsrechtlichen Normen zu einem zivilrechtlichen deliktischen Schadenersatzanspruch des Erwerbers gegen den Hersteller führt. Der VI. Zivilsenat des BGH lehnt beides ab (Urteil vom 25.05.2020 – VIZR252/19 – ECLI:DE:BGH:2020:250520UVIZR252.19.0, juris Rn. 72 ff. und Urteil vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20 – ECLI:DE:BGH:2020:300720UVIZR5.20.0, juris Rn. 14 f.). Aber auch für die gegenteilige Ansicht sprechen gute Gründe.

3. Die Haftung der Beklagten dem Grunde nach ist abhängig von der Beantwortung der Vorlagefragen II. 1. bis II. 4. Sofern die Beklagte gem. § 823 Abs. 2 BGB in Verb. mit Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 RL 2007/46/EG und/oder Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 auch bei fahrlässigem Inverkehrbringen eines mit einer Abschaltvorrichtung versehenen Fahrzeugs auf Schadenersatz haftet, spricht in den vorgelegten Verfahren viel dafür, dass die Ansprüche der Kläger in der Hauptsache dem Grunde nach bestehen (siehe unten D I. 3.).

Die Veräußerung des Fahrzeugs im [ersten] Verfahren [OMISSIS] steht einem Schadenersatzverlangen nicht entgegen (vgl. OLG Stuttgart, Urteil vom 29.09.2020 – 12 U 449/19 – ECLI:DE:OLGSTUT:2020:0929.12U449.19.00, juris Rn. 33). Es ist lediglich der erzielte Verkaufserlös auf den Ersatzanspruch anzurechnen [OMISSIS], was hier geschehen ist.

4. Sollte dem Grunde nach eine Haftung der Beklagten – gleich ob aus § 826 BGB oder aus § 823 Abs. 2 BGB – bestehen, stellt sich die Frage nach der Anrechnung der von den Klägern erlangten Nutzungsvorteile auf den Schadenersatzanspruch. Die Höhe des anzurechnenden Nutzungsvorteils unterliegt dabei der gerichtlichen Schätzung gem. § 287 ZPO (BGH, Urteil vom 25.05.2020, a.a.O., Rn. 82). Bejahte man die Vorlagefrage II. 5, wäre für eine Schätzung kein Raum. Bejahte man die Vorlagefrage II. 6., müsste ein aus der Abschaltvorrichtung resultierender Minderwert der Fahrzeuge ermittelt oder geschätzt und vom Verkaufswert abgezogen werden. Der vom Gericht zu schätzende Nutzungsvorteil für die jeweils gefahrenen Kilometer hätte sich dann an diesem Wert zu orientieren. **[Or. 16]**

D.

Zu den Vorlagefragen im Einzelnen:

I. Zu den Vorlagefragen II. 1. bis II. 4.

1. Die Haftung aus § 823 Abs. 2 BGB setzt den Verstoß *gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes* Gesetz voraus. Eine Rechtsnorm ist nach herrschender Ansicht (BGH, Urteil vom 23. Juli 2019 – VI ZR 307/18 – ECLI:DE:BGH:2019:230719UVIZR307.18.0, juris Rn. 12 ff. mit weiteren Nachweisen; BGH, Urteil vom 27. Februar 2020 – VII ZR 151/18 – ECLI:DE:BGH:2020:270220UVIIZR151.18.0, juris Rn. 34 ff.; [OMISSIS]) dann ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, wenn sie zumindest auch dazu dienen soll, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung 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 Gesetzes gerade einen Rechtsschutz, wie er wegen der behaupteten Verletzung in Anspruch genommen 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 individuellen Schadenersatzanspruchs sinnvoll und im Lichte des haftungsrechtlichen Gesamtsystems tragbar erscheinen, wobei in umfassender Würdigung des gesamten Regelungszusammenhangs, in den die Norm gestellt ist, zu prüfen ist, ob es in der Tendenz des Gesetzgebers liegen konnte, an die Verletzung des geschützten Interesses die deliktische Einstandspflicht des dagegen Verstoßenden mit allen damit zugunsten des Geschädigten gegebenen Haftungs- und Beweiserleichterungen zu knüpfen.

Ein Schadenersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB setzt schließlich weiter voraus, dass sich im konkreten Schaden die Gefahr verwirklicht hat, vor der die betreffende Norm schützen sollte. Der eingetretene Schaden muss also in den sachlichen Schutzbereich der Norm fallen. **[Or. 17]**

Weiter muss der konkret Geschädigte vom persönlichen Schutzbereich der verletzten Norm erfasst sein und zu dem Personenkreis gehören, dessen Schutz die verletzte Norm bezweckt.

2. Im vorliegenden Zusammenhang stellt sich daher die Frage, ob die Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 der RL 2007/46/EG sowie Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 außer dem Schutz allgemeiner Interessen auch den einzelnen Erwerber davor schützen sollen, ein nicht unionsrechtskonformes Kraftfahrzeug zu erwerben, insbesondere ein solches mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gem. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007.

Selbst wenn man zum Ergebnis käme, dass die genannten unionsrechtlichen Vorschriften nur allgemeine Rechtsgüter und keine Erwerberinteressen schützen, könnte es nach dem Effektivitätsgrundsatz geboten sein, jedes schuldhafte (fahrlässige oder vorsätzliche) Handeln von Fahrzeugherstellern in Bezug auf das Vorliegen einer Abschaltvorrichtung dadurch zu sanktionieren, dass der Erwerber einen deliktischen Schadenersatzanspruch gegen den Hersteller geltend machen kann.

In der nationalen Rechtsprechung und Literatur gibt es zu diesem Fragenkomplex unterschiedliche Auffassungen:

- a) Der BGH lässt in seinem Grundsatzurteil vom 25.05.2020 (– VIZR 252/19 – ECLI:DE:BGH:2020:250520UVIZR252.19.0, juris Rn. 72 ff.) offen, ob §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV in Verbindung mit Art. 18 RL 2007/46/EG nach Zweck und Inhalt auch dazu dienen sollen, das Interesse des Käufers eines Neuwagens an der (zügigen) Erstzulassung oder dasjenige des Käufers eines Gebrauchtwagens an dem Fortbestand der Betriebserlaubnis zu schützen, nimmt aber an, dass das Interesse, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden, weder im Aufgabenbereich der RL 2007/46/EG noch des Art. 5 VO (EG) 715/2007 liege. Der BGH ist der Ansicht, dass die zur vollständigen Harmonisierung der technischen Anforderungen für Fahrzeuge erlassenen Rechtsakte der Europäischen Union vor allem auf eine hohe Verkehrssicherheit, hohen Gesundheits- und Umweltschutz, rationelle Energienutzung und wirksamen Schutz vor unbefugter Benutzung zielen, und stützt dies auf die Erwägungsgründe 2, 3, 14, 17 und 23 der RL 2007/46/EG. **[Or. 18]**

Weiter ist der BGH der Ansicht, dass das Interesse, nicht zur Eingehung einer ungewollten Verbindlichkeit veranlasst zu werden, offensichtlich auch nicht im Aufgabenbereich des Art. 5 VO (EG) 715/2007 liege, da die Verordnung der Vollendung des Binnenmarktes durch Einführung gemeinsamer technischer Vorschriften zur Begrenzung der Emissionen von Kraftfahrzeugen (Erwägungsgründe 1, 27), dem Umweltschutz, insbesondere der Verbesserung der Luftqualität (Erwägungsgründe 1, 4 bis 7), der Senkung der Gesundheitskosten und dem Gewinn zusätzlicher Lebensjahre (Erwägungsgrund 7) diene. Es fehle an jeglichen Anhaltspunkten dafür, dass die Verordnung, insbesondere ihr Art. 5, dem Schutz des wirtschaftlichen Selbstbestimmungsrechts des einzelnen Fahrzeugerwerbers dienen könnte.

Anderes ergibt sich nach Ansicht des BGH (Urteil vom 30.07.2020 – VI ZR 5/20 – ECLI:DE:BGH:2020:300720UVIZR5.20.0, juris Rn. 14 f.) auch nicht aus dem Gebot einer möglichst wirksamen Anwendung des Gemeinschaftsrechts (effet utile) und den Urteilen des EuGH vom 17.09.2002 (– C-253/00 – Antonio Muñoz y Cia SA und

Superior Fruiticola SA gegen Frumar Ltd und Redbridge Produce Marketing Ltd.) und vom 25.07.2008 (– C-237/07 – Dieter Janecek gegen Freistaat Bayern). Der BGH meint, in beiden Fällen sei es um die Durchsetzung der Beachtung von gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen gegangen, die mit dem Wettbewerbsschutz bzw. dem Gesundheitsschutz zumindest auch die Interessen der jeweiligen Kläger (Konkurrent; von Grenzwertüberschreitungen unmittelbar Betroffener) im Blick hatten, das sei aber bei den hier maßgeblichen unionsrechtlichen Vorschriften nicht der Fall.

Der BGH hält die unionsrechtliche Rechtslage im Hinblick auf § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV für von vornherein eindeutig (*acte clair*) und bezieht sich zur Begründung auf das Urteil des Gerichtshofs vom 6. Oktober 1982 – Rs 283/81.

- b) Nach anderer Auffassung haben Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1, Art. 46 RL 2007/46/EG und Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 auch individualschützenden Charakter (LG Augsburg, Urteil vom 29.01.2018, – 82 O 4497/17 – ECLI:DE:LGAUGSB:2018:0129.08204497.16.0A, juris Rn. 124 ff.; LG Ingolstadt, Urteil [Or. 19] vom 15.05.2018 – 43 O 1267/17 – ECLI:DE:LGINGOL:2018:0515.4201199.17.0A, BeckRS 2018, 33798 Rn. 31 ff.; [OMISSIS]).

Zur Begründung wird einerseits angeführt, dass es zu den Zielen der Übereinstimmungsbescheinigung laut Anhang IX der RL 2007/46/EG gehöre, dass der Fahrzeughersteller dem Fahrzeugkäufer mit dieser Bescheinigung versichert, dass das von ihm erworbene Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung mit den in der Europäischen Union geltenden Rechtsvorschriften übereinstimmt. Daraus wird abgeleitet, dass auch der individuelle Käufer, dem gegenüber diese Versicherung abzugeben ist, geschützt werden soll.

Zudem heißt es in den Erwägungsgründen der VO (EG) Nr. 385/2009 vom 07.05.2009 zur Ersetzung des Anhangs IX der Richtlinie 2007/46/EG:

- (1) *Die Richtlinie 2007/46/EG schafft einen harmonisierten Rahmen für die Verwaltungsvorschriften und allgemeinen technischen Anforderungen für alle Neufahrzeuge. Dazu gehört insbesondere die Verpflichtung des Herstellers in seiner Eigenschaft als Inhaber einer EG-Typgenehmigung, jedem Fahrzeug, das gemäß den Gemeinschaftsvorschriften für die Typgenehmigung hergestellt wird, eine Übereinstimmungsbescheinigung beizufügen.*

- (2) *Die Übereinstimmungsbescheinigung (...) stellt eine dem Käufer des Fahrzeugs ausgehändigte offizielle Erklärung dar, dass ein bestimmtes Fahrzeug gemäß den Anforderungen der Gemeinschaftsvorschriften für die Typgenehmigung gebaut worden ist.*
- (3) *Es ist sicherzustellen, dass die Angaben auf der Übereinstimmungsbescheinigung für die beteiligten Verbraucher und Wirtschaftsteilnehmer verständlich sind. Das Muster der Übereinstimmungsbescheinigung sollte alle technischen Angaben enthalten, die die Behörden der Mitgliedstaaten brauchen, um die Inbetriebnahme von Fahrzeugen zu ermöglichen. [Or. 20]*
- (4) *(.....)*
- (5) *(...) Die technischen Daten in der Übereinstimmungsbescheinigung eignen sich als Information für die Zulassung. Um die Verwaltungslasten für die europäischen Bürger (...) zu verringern, sollte die Übereinstimmungsbescheinigung auch alle gemäß der Richtlinie 1999/37/EG erforderlichen Informationen enthalten.*

Das LG Augsburg (a.a.O. Rn. 130) schließt aus diesen Erwägungsgründen, dass die Übereinstimmungsbescheinigung nicht primär die Umwelt oder andere allgemeine Ziele schütze, da dies im EG-Typgenehmigungsverfahren selbst Gegenstand der Prüfung sei. Vielmehr solle das behördliche Zulassungsverfahren und damit hoheitliches Handeln erleichtert werden, vor allem solle der freie Warenverkehr im europäischen Binnenmarkt ermöglicht werden, indem Käufer von Fahrzeugen, die in Mitgliedstaaten der Europäischen Union hergestellt bzw. gekauft wurden, sich darauf verlassen können, dass das erworbene Fahrzeug aufgrund des einheitlichen Prüfverfahrens in jedem Mitgliedstaat zugelassen werden wird.

Darüber hinaus dürfte insbesondere aus obenstehendem Erwägungsgrund 2 der VO (EG) Nr. 385/2009 folgen, dass nicht nur das Interesse *an der Zulassung* geschützt ist, sondern auch das Interesse *an der objektiven Übereinstimmung mit den Gemeinschaftsvorschriften für die Typgenehmigung*. Ansonsten bestünde trotz Zulassung die Gefahr, dass sich später herausstellt, dass keine Übereinstimmung mit den Gemeinschaftsvorschriften besteht und der Zustand des Fahrzeugs entweder verändert werden muss, um die Abweichungen zu beseitigen, oder der Betrieb untersagt werden muss.

Für die Auffassung, dass in diesem Zusammenhang nicht nur der freie Warenverkehr als solcher, sondern auch die Interessen einzelner

Fahrzeugerwerber geschützt werden sollen, spricht schließlich auch, dass die EU bei der Verwirklichung des Binnenmarkts von einem hohen Sicherheitsniveau und Verbraucherschutzniveau ausgeht (Art. 26 und Art. 114 Abs. 3 AEUV). **[Or. 21]**

- c) Nach einer weiteren Ansicht beruht die Anwendbarkeit des § 823 Abs. 2 BGB (auch) darauf, dass es im Interesse einer effektiven Durchsetzung des EU-Rechts geboten ist, die im vorliegenden Fall maßgebenden unionsrechtlichen Vorschriften mit zivilrechtlichen Sanktionen zu versehen (LG Stuttgart, Vorlagebeschluss vom 13.03.2020 – 3 O 31/20 – ECLI:DE:LGSTUTT:2020:0313.3031.20.0A, juris Rn. 160 [C-138/20]). Soweit eine Norm gilt, hält der EuGH privatrechtliche Schadensersatzansprüche (private enforcement) bei Zuwiderhandlungen nicht nur für möglich, sondern regelmäßig für geboten, beispielsweise auch, wenn es nur um die Durchsetzung einer Kennzeichnungspflicht für Tafeltrauben geht (EuGH, Urteil vom 02.10.1991 – C-7/90 – ECLI:EU:C:1991:363, Strafverfahren gegen Paul Vandevenne und andere). Der Individualschutzzweck der verletzten Norm des Unionsrechts soll dabei keine tragende Rolle spielen ([OMISSIS]).

Der Gerichtshof hat beispielweise am 17.09.2002 (– C-253/00 – Antonio Munoz y Cia SA und Superior Fruiticola SA gegen Frumar Ltd und Redbridge Produce Marketing Ltd. C-253/00, Rn. 30) geurteilt, dass die volle Wirksamkeit, insbesondere die praktische Wirksamkeit von (bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen geltenden) Qualitätsnormen voraussetzt, dass deren Beachtung im Wege eines Zivilprozesses von Wirtschaftsteilnehmern gegen Konkurrenten durchgesetzt werden kann, da dies mit dazu beiträgt, oft nur schwer aufzudeckende Praktiken zu unterbinden, die den Wettbewerb verfälschen können.

Legt man diese Rechtsprechung zu Grunde, ist zu fragen, ob die praktische Wirksamkeit der Art. 18 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1, Art. 46 der RL 2007/46/EG in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 VO (EG) gewährleistet ist:

Die praktische Wirksamkeit der Vorschriften wird im nationalen Recht primär durch die zuständige Prüfbehörde gewährleistet. Gerade der Dieselskandal hat aber gezeigt, dass die national zuständige Prüfbehörde bei der Menge von Fahrzeugtypen und Fahrzeugmodellen nur beschränkt in der Lage war, das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Abschaltvorrichtungen zu verhindern, und das selbst bei Fahrzeugmotoren, die millionenfach in Verkehr gebracht wurden. **[Or. 22]**

Zwar haftet der Hersteller außerdem nach nationalem Recht auf Schadensersatz gem. § 826 BGB. Dieser Anspruch setzt allerdings voraus, dass sittenwidriges Handeln vorliegt, also ein Verhalten, das nach seinem Gesamtcharakter, der durch umfassende Würdigung von Inhalt, Beweggrund und Zweck zu ermitteln ist, gegen das Anstandsgefühl aller billig und

gerecht Denkenden verstößt. Dafür muss das Verhalten besonders verwerflich sein, was sich aus dem verfolgten Ziel, den eingesetzten Mitteln, der zutage getretenen Gesinnung oder den eingetretenen Folgen ergeben kann (BGH vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19 – ECLI:DE:BGH:2020:250520UVIZR252.19.0, Rn. 13 ff.) BGH, Urteil vom 28.06.2016 – VI ZR 536/15 – ECLI:DE:BGH:2016:280616UVIZR536.15.0, juris Rn. 16; [OMISSIS]).

Dieser zivilrechtliche Anspruch dürfte jedoch der Forderung in Art. 46 RL 2007/46/EG nach wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen nicht genügen, da nur extreme Ausnahmefälle die Anspruchsvoraussetzungen des § 826 BGB erfüllen. Im Regelfall wird dem Hersteller nur Fahrlässigkeit bei Inverkehrbringen der Fahrzeuge nachzuweisen sein, ohne dass besondere Verwerflichkeit vorliegt. Der Hersteller hat somit nach derzeitigem Rechtsstand keine Inanspruchnahme zu befürchten und somit auch keinen Anreiz, die EU-Vorschriften penibel einzuhalten, um eine deliktische Haftung zu vermeiden.

Durchschlagskräftig wären die genannten EU-Vorschriften, auch wenn sie nur allgemeine Interessen schützen sollten, wohl nur dann, wenn auch fahrlässige Verstöße durch deliktische Schadenersatzansprüche der Erwerber gegen den Hersteller sanktioniert würden und die Hersteller dies von vornherein einkalkulieren müssten. Die vom EU-Verordnungsgeber angestrebten allgemeinen Ziele (Umweltschutz, Gesundheit, hohes Sicherheitsniveau) dürften nur auf diesem Wege erreichbar sein.

3. Die Fragen sind in den vorgelegten Fällen entscheidungserheblich.

Werden die Vorlagefragen II. 1. und II. 2. und/oder II. 3. und II. 4. bejaht, besteht ein potentieller Schadenersatzanspruch des jeweiligen Klägers gegen die Beklagte gem. § 823 Abs. 2 BGB. Es spricht viel dafür, dass ein solcher Anspruch in den vorgelegten Verfahren gegeben wäre. Denn für das Verschulden gilt ein objektiver Sorgfaltsmaßstab und es besteht **[Or. 23]** die Pflicht zur Erkundigung über geltende Rechtsvorschriften [OMISSIS]. Bei Schutzgesetzen ohne subjektiven Tatbestand gilt der Verschuldensbegriff des BGB [OMISSIS].

Nach ständiger Rechtsprechung des BGH fordert der Geltungsanspruch des Rechts, dass der Verpflichtete grundsätzlich das Risiko eines Irrtums über die Rechtslage selbst trägt. An das Vorliegen eines unverschuldeten Rechtsirrtums stellt der BGH seit jeher strenge Anforderungen. Ein unverschuldeter Rechtsirrtum liegt bei einem Schuldner regelmäßig nur dann vor, wenn er die Rechtslage unter Einbeziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung sorgfältig geprüft hat und bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt auch mit einer anderen Beurteilung durch die Gerichte nicht zu rechnen brauchte. Ein solcher Ausnahmefall ist etwa dann anzunehmen, wenn der Schuldner eine gefestigte höchstrichterliche

Rechtsprechung für seine Auffassung in Anspruch nehmen konnte und eine spätere Änderung derselben nicht zu befürchten brauchte. Musste der Schuldner dagegen mit der Möglichkeit rechnen, dass das zuständige Gericht einen anderen Rechtsstandpunkt einnehmen würde als er, ist ihm regelmäßig ein Verschulden anzulasten. Dies gilt insbesondere bei einer unklaren Rechtslage. Hier handelt ein Schuldner regelmäßig bereits dann fahrlässig, wenn er sich erkennbar in einem Grenzbereich des rechtlich Zulässigen bewegt, in dem er eine von der eigenen Einschätzung abweichende Beurteilung der rechtlichen Zulässigkeit des fraglichen Verhaltens in Betracht ziehen muss. Der Schuldner darf das Risiko einer zweifelhaften Rechtslage nicht dem Gläubiger zuschieben. Entscheidet er sich bei einer unsicheren Rechtslage dafür, die von ihm geforderte Leistung nicht zu erbringen, geht er – von besonderen Sachlagen abgesehen – das Risiko, dass sich seine Einschätzung später als falsch erweist, zumindest fahrlässig ein und hat deshalb seine Nichtleistung zu vertreten, wenn in einem späteren Rechtsstreit festgestellt wird, dass er zur Leistung verpflichtet war (BGH, Urteil vom 11.06.2014 – VIII ZR 349/13 –, juris Rn. 34-36; [OMISSIS]). Daher kann fahrlässiges Handeln auch etwa dann zu bejahen sein, wenn das Kraftfahrtbundesamt die Typgenehmigung für ein Fahrzeugmodell erteilt hat oder ein Update genehmigt hat und sich später herausstellt, dass die rechtlichen Voraussetzungen dafür nicht vorgelegen haben.

II. Zu den Vorlagefragen II. 5. und II. 6. [Or. 24]

1. Aus unionsrechtlicher Sicht ist zu fragen, ob es zur praktischen Wirksamkeit der im vorliegenden Fall maßgebenden unionsrechtlichen Vorschriften erforderlich ist, dass eine Anrechnung von Vorteilen der Nutzung des Fahrzeugs auf den Schadenersatzanspruch unterbleibt oder nur in eingeschränktem Umfang erfolgt.

Hierzu gibt es in der nationalen Rechtsprechung und Literatur verschiedene Auffassungen:

- a) Nach der Rechtsprechung des BGH, Urteil vom 06.08.2019 – X ZR 128/18 – ECLI:DE:BGH:2019:060819UXZR128.18.0, juris Rn. 10 m. w. Nachw.) darf der Geschädigte im Hinblick auf das schadenersatzrechtliche Bereicherungsverbot nicht besser gestellt werden, als er ohne das schädigende Ereignis stünde, und außerdem sind nur diejenigen durch das Schadensereignis bedingten Vorteile auf den Schadenersatzanspruch anzurechnen, deren Anrechnung mit dem jeweiligen Zweck des Ersatzanspruchs übereinstimmt, also dem Geschädigten zumutbar ist und den Schädiger nicht unangemessen entlastet. Im Urteil vom 25.05.2020 – VI ZR 252/19 – ECLI:DE:BGH:2020:250520UVIZR252.19.0, juris Rn. 72 ff.) gibt der BGH vor, dass diese Grundsätze der Vorteilsausgleichung auch für einen Anspruch aus vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung gem.

§ 826 BGB gelten, denn anderenfalls würde der Ersatzanspruch in die Nähe eines dem deutschen Recht fremden *Strafschadensersatzes* gerückt.

Nach Auffassung des BGH ist diese Rechtsprechung zum Nutzungersatz unionsrechtskonform. Im Grundsatzurteil vom 25.05.2020 (– VI ZR 252/19 – ECLI:DE:BGH:2020:250520UVIZR252.19.0, Rn. 76f.) führt der BGH hierzu aus:

(....) Das Gemeinschaftsrecht hindert die nationalen Gerichte nicht daran, dafür Sorge zu tragen, dass der Schutz der gemeinschaftsrechtlich gewährleisteten Rechte nicht zu einer ungerechtfertigten Bereicherung des Anspruchsberechtigten führt (vgl. nur EuGH, Urteil vom 13. Juli 2006, C-295/04 bis C-298/04, [OMISSIS] Rn. 94 mwN). Insoweit ist es mit dem unionsrechtlichen Effizienzgebot vereinbar, nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung einen Ersatzanspruch zu versagen, der zu einer ungerechtfertigten Bereicherung führen würde (vgl. nur BGH, Urteil vom 28. Juni 2011 – KZR 75/10, BGHZ 190, 145 Rn. 63 mwN zum Kartellschadensersatz). **[Or. 25]**

Ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof der Europäischen Union (Art. 267 Abs. 3 AEUV) wegen der Auslegung der genannten Vorschriften ist entgegen der Ansicht der Revision des Klägers nicht veranlasst. Ein Vorabentscheidungsersuchen ist erforderlich, wenn sich eine entscheidungserhebliche und der einheitlichen Auslegung bedürftige Frage des Unionsrechts stellt. Das ist hier nicht der Fall. Die Rechtslage ist im Hinblick auf § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV wie dargestellt von vornherein eindeutig („*acte clair*“, vgl. EuGH, Urteil vom 6. Oktober 1982 – Rs 283/81, [OMISSIS]).

- b) Eine konträre Ansicht verneint die Anrechenbarkeit eines Nutzungsvorteils auf den Schadenersatzanspruch (LG Duisburg, Urteil vom 16.05.2019 – 8 O 106/18 – ECLI:DE:LGDU:2019:0516.80106.18.00, juris Rn. 51 ff.; LG Gera, Urteil vom 16.04. 2019 – 3 O 566/18 – ECLI:DE:LGGERA:2019:0416.30566.18.0A, BeckRS 2019, 9952, Rn. 35.). Sie stützt sich darauf, dass eine Anrechnung der Nutzung manipulierter Diesel-Kraftfahrzeuge zur Folge habe, dass der von § 826 BGB missbilligte sittenwidrige Warenabsatz am Markt wirtschaftlich praktisch ohne nennenswerte Folgen für den Hersteller bleibe. Es widerspräche nach dieser Ansicht Treu und Glauben, dass der Schädiger durch die sittenwidrige Schädigung etwas verdient, und sei der Verdienst noch so gering (LG Gera, a.a.O., Rn. 35).

Weiter wird geltend gemacht, ein schadensmindernder Abzug von Nutzungen widerspräche dem Grundsatz der maximalen Wirksamkeit einer europarechtlichen Bestimmung (LG Kassel, Urteil vom 04.09.2019 – 8 O 1914/18 – ECLI:DE:LGKASSE:2019:0904.801914.18.00, BeckRS 2019, 23022 Rn. 39; LG Stuttgart, Vorlagebeschluss vom 13.03.2020 – 3 O 31/20 – ECLI:DE:LGSTUTT:2020:0313.3031.20.0A, juris Rn. 165 ff. [C-138/20]; [OMISSIS]). Der EuGH sehe es als Aufgabe nationaler Gerichte, den Schutz der dem Bürger aus dem Unionsrecht erwachsenden Rechte zu gewährleisten. Die praktische Wirksamkeit der VO (EG) Nr. 715/2007 sei nicht mehr gewährleistet, wenn dem schädigenden Hersteller innerhalb seines Gewinnstrebens die kühle Kalkulation der Wirtschaftlichkeit seiner Rechtsverletzungen auf Grundlage der mit den Fahrzeugen einhergehenden Verbrauchserwartung gestattet werde (LG Kassel, a.a.O., Rn. 39). **[Or. 26]**

- c) Daneben gibt es auch vermittelnde Auffassungen, die eine Anrechnung nur unter speziellen Voraussetzungen versagen oder der Höhe nach beschränken:

Eine Ansicht sieht die Anrechnung von gezogenen Nutzungen jedenfalls dann als unbillig an, wenn der Hersteller der Aufforderung des Erwerbers zur Rückzahlung des Kaufpreises Zug-um-Zug gegen Übergabe und Übereignung des Fahrzeugs nicht gefolgt und damit in Annahmeverzug gekommen ist (OLG Hamburg, Beschluss vom 13.01.2020 – 15 U 190/19 –, juris Rn. 11).

Eine weitere Auffassung reduziert den Nutzungsersatz dadurch, dass ein objektiver Minderwert des mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestatteten Fahrzeugs berücksichtigt wird. Nach dieser Ansicht ist der objektive Nutzungswert des Fahrzeugs – unabhängig vom Marktwert – deutlich geringer als der gezahlte Kaufpreis, denn eine Wertminderung soll sich schon aus der objektiv bestehenden Gefahr der Entdeckung des Mangels ergeben. In eine ähnliche Richtung geht die Überlegung, der Erwerber erleide durch den ungewollten Vertrag einen Schaden in der Vermögenszusammensetzung, was konsequenterweise bei der Anrechnung von Nutzungsvorteilen ebenfalls zu berücksichtigen sei [OMISSIS].

Für eine Berechnung des Nutzungsersatzes auf Basis des objektiven Wertes spricht insbesondere auch, dass der Fahrzeughersteller bei einer vom vollen Kaufpreis ausgehenden Berechnung mehr erhält als einen bloßen Bereicherungsausgleich. Wenn der gezahlte Kaufpreis wegen der eingebauten Abschalteneinrichtung objektiv zu hoch war, ist der Fahrzeugerwerber nicht bereichert, so dass es ungerechtfertigt

erscheint, wenn sich die Berechnung an diesem überhöhten Kaufpreis orientiert.

2. Die Fragen sind im Streitfall entscheidungserheblich.

Wird die Vorlagefrage II. 5. bejaht, dann wäre ein Nutzungsvorteil in den vorgelegten Verfahren nur insoweit zu berücksichtigen, als ein Kläger seinen Nutzungsvorteil mit seinem **[Or. 27]** Zahlungsanspruch verrechnet und nur den restlichen Anspruch klageweise geltend macht. Wird die Vorlagefrage II. 6. bejaht, dann müsste in den vorgelegten Verfahren zunächst ein aus der Abschalteneinrichtung resultierender jeweiliger Minderwert des Fahrzeugs mit Hilfe eines Gerichtsgutachtens festgestellt oder gem. § 287 ZPO geschätzt und vom Verkaufswert abgezogen werden. An dem auf diese Weise ermittelten objektiven Wert des Fahrzeugs hätte sich anschließend der vom Gericht gem. § 287 ZPO zu schätzende Nutzungsvorteil für die von dem jeweiligen Kläger gefahrenen Kilometer zu orientieren.

Die Vorlagefragen II. 5. und II. 6. sind unabhängig von den Vorlagefragen II. 1. bis II. 4. zu beantworten. Denn auch dann, wenn diese Fragen alle verneint werden, sind die Fragen II. 5. und II. 6. entscheidungserheblich. Wenn nämlich der nach bisheriger nationaler Rechtsprechung allein im Betracht kommende Anspruch aus § 826 BGB gegen den Hersteller bestehen sollte, muss auch hier geprüft werden, auf welcher Grundlage der anzurechnende Nutzungsvorteil zu berechnen ist und welche unionsrechtlichen Vorgaben dabei zu beachten sind.

III. Zu der Vorlagefrage II. 7.

1. Ob eine Vorlageberechtigung des Einzelrichters gem. Art. 267 Abs. 2 AEUV *nach nationalem Recht* besteht, ist zweifelhaft.

Der im vorliegenden Fall zuständige originäre Einzelrichter nach § 348 Abs. 1 Satz 1 ZPO ist gem. § 348 Abs. 3 Nr. 2 ZPO bei grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache verpflichtet, die Sache der Kammer zu Entscheidung über eine Übernahme vorzulegen. Der Einzelrichter hat dabei kein Handlungsermessen (BGH, Beschluss vom 15.06.2011 – II ZB 20/10 – Juris Rn. 18). In Rechtsprechung und Literatur wird ein Verstoß gegen § 348 Abs. 3 ZPO als Verletzung des Verfassungsgebots des gesetzlichen Richters gem. Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG betrachtet (BGH, a.a.O., juris Rn. 18; [OMISSIS]).

In der nationalen Rechtsprechung und Rechtsliteratur wird überwiegend die Auffassung vertreten, dass es sich um eine Sache grundsätzlicher Bedeutung handelt, wenn eine Vorlage **[Or. 28]** an den EuGH nach Art. 267 AEUV in Betracht kommt (Beschluss vom 11.02.2020 – XI ZR 648/18 – ECLI:DE:BGH:2020:110220BXIZR648.18.0, juris Rn. 48 und Beschluss vom 31.03.2020 – XI ZR 198/19 –

ECLI:DE:BGH:2020:310320BXIZR198.19.0, juris Rn. 15; [OMISSIS]; a. A. LG Stuttgart, Vorlagebeschluss vom 13.03.2020 – 3 O 31/20 – ECLI:DE:LGSTUTT:2020:0313.3031.20.0A, juris Rn. 192).

Folgte man dieser Meinung, hätte der Einzelrichter im vorliegenden Fall nicht als gesetzlicher Richter entschieden.

2. Nach der unionsrechtlichen Rechtslage besteht dagegen unzweifelhaft eine Vorlageberechtigung des zuständigen Einzelrichters.

Der EuGH hat in seinem Urteil vom 13.12.2018 (– C-492/17 – ECLI:EU:C:2018:1019, Südwestrundfunk/Rittinger, Rn. 30 ff.) betont, dass die Vorlage eines Einzelrichters ungeachtet der Einhaltung nationaler prozessualer Vorschriften *unionsrechtlich* zulässig ist. Die Vorlagebefugnis kann auch nicht durch ein Rechtsmittelverfahren eingeschränkt werden kann (EuGH, Urteil vom 16.12.2008 – C-210/06 – CARTESIO Oktato es Szolgältato bt.). Nicht entschieden hat der EuGH bisher allerdings, ob eine die Vorlageberechtigung einschränkende nationale Vorschrift *unanwendbar* ist.

Im Hinblick auf das Funktionieren des durch Art. 267 Abs. 2 AEUV geschaffenen Systems der Zusammenarbeit zwischen EuGH und nationalen Gerichten und im Hinblick auf den Grundsatz des Vorrangs des Unionsrechts steht es nach der Rechtsprechung des EuGH dem nationalen Gericht frei, in jedem Moment des Verfahrens, den es für geeignet hält, dem EuGH jede Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen, die es für erforderlich hält (EuGH, Urteil vom 13.12.2018 – C-492/17 – ECLI:EU:C:2018:1019, SWR/Rittinger, Rn. 30f.; EuGH, Urteil vom 04.06.2015 – C-5/14 – ECLI:EU:C:2015:354, Kernkraftwerke Lippe-Ems, Rn. 35).

In der Literatur wird hervorgehoben, dass das Vorlagerecht gem. Art. 267 Abs. 2 AEUV durch nationales Prozess- oder Verfahrensrecht nicht beeinträchtigt werden darf, und zwar insbesondere auch dann nicht, wenn das Gericht der Auffassung ist, dass es aufgrund der rechtlichen Beurteilung des übergeordneten Gerichts zu einer das Unionsrecht verletzenden [**Or. 29**] Entscheidung kommen könnte [OMISSIS]. Die für den nationalen Richter zwingenden Vorschriften des AEUV modifizieren daher auch nationales Prozess- und Verfahrensrecht [OMISSIS]. Aus der zwingenden Vorschrift des Art. 267 Abs. 2 AEUV dürfte somit folgen, dass § 348 Abs. 3 Nr. 2 ZPO auf den Erlass von Vorlagebeschlüssen gem. Art. 267 Abs. 2 AEUV durch den Einzelrichter nicht anwendbar ist [OMISSIS].

3. Die Vorlagefrage II. 7. ist entscheidungserheblich.

Im nationalen Zivilverfahrensrecht kann der Beschluss über die Aussetzung des Verfahrens und Vorlage an den EuGH mit dem Rechtsmittel der Beschwerde gem. § 252 ZPO angegriffen werden ([OMISSIS] OLG Stuttgart, Beschluss vom 21.10.2020 – 6 W 53/20 –

ECLI:DE:OLGSTUT:2020:1021.6W53.20.00, juris Rn.14 ff. einschränkend für den Fall der Verletzung des rechtlichen Gehörs) und dann wegen prozessualer Fehler nach nationalem Recht, insbesondere auch wegen fehlender Zuständigkeit des Einzelrichters, aufgehoben werden, sofern sich das Beschwerdegericht zu einer unionsrechtskonformen Auslegung des § 348 Abs. 3 Nr. 2 ZPO nicht in der Lage sehen sollte.

Die Vorlagefrage hat auch Bedeutung für zahlreiche weitere bei dem Einzelrichter aktuell anhängige Verfahren, in denen Fahrzeugeigentümer vom Hersteller Schadensersatz wegen Vorliegens einer Abschaltvorrichtung fordern. Müsste der Einzelrichter in diesen Fällen die Verfahren der Kammer gem. § 348 Abs. 3 Nr. 2 ZPO zur Entscheidung über eine Übernahme **[Or. 30]** vorlegen, bevor ein Vorlageersuchen an den EuGH ergehen kann, dann wird es unter Umständen nie zu einer Vorlage kommen, weil die Kammer nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten entscheiden kann, ob sie gem. Art. 267 Abs. 2 AEUV vorlegt oder nicht. Die Kammer kann etwa mit der Überlegung von einer Vorlage an den EuGH absehen, dass spätestens das letztinstanzliche Gericht gem. Art. 267 Abs. 3 AEUV zur Vorlage verpflichtet ist.

Es erscheint dem vorlegenden Gericht daher erforderlich zu sein, dass der Vorrang des Art. 267 Abs. 2 AEUV gegenüber § 348 Abs. 3 Nr. 2 ZPO vom Gerichtshof festgestellt wird. § 348 Abs. 3 Nr. 2 ZPO kann im Hinblick auf die Vorlageberechtigung im nationalen Recht und im Unionsrecht nicht unterschiedlich ausgelegt werden.

E.

- I. Die Vorlage durch den gem. § 348 Abs. 1 Satz 1 ZPO für die Entscheidung der Sache zuständigen originären Einzelrichter ist zulässig (siehe oben D. III. 2.).

Rechtliches Gehör zur beabsichtigten Vorlage ist den Parteien gewährt worden.

- II. Zu den im Beschlusstenor II. 1. bis II. 6. genannten Vorlagefragen, gibt es divergente Entscheidungen und Ansichten in der nationalen Rechtsprechung und Rechtsliteratur.

Zur Vorlagefrage II. 7. weicht die Beurteilung durch die unionsrechtliche Rechtsprechung und Rechtsliteratur von derjenigen durch den BGH und die nationale Rechtsliteratur ab.

- III. Die Vorlagefragen sind in der Rechtsprechung des Gerichtshofs bisher noch nicht beantwortet worden. Daher liegt es im Interesse einer einheitlichen Auslegung des Unionsrechts, die im Beschlusstenor genannten Fragen dem Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorzulegen und die vorgelegten Rechtsstreitigkeiten auszusetzen. **[Or. 31]**

- IV. Die vom LG Ravensburg dem Gerichtshof mit Vorlageersuchen vom 12.02.2021 (Rechtssache C-100/21) und vom 09.03.2021 ([OMISSIS] [Rechtssache C-178/21]) vorgelegten Fragen stimmen mit den Vorlagefragen im vorliegenden Ersuchen fast wörtlich überein, so dass eine Verbindung der Verfahren in Betracht kommen dürfte.

Die vom LG Stuttgart mit Vorlageersuchen vom 18.09.2020 – 3 O 238/20 – ECLI:DE:LGSTUTT:2020:0918.30236.20.0A, juris) unter Ziff. 6 (Rechts- und Sanktionswirkungen der Verstöße gegen EU-Recht) vorgelegten Fragen, die Gegenstand der bei dem Gerichtshof anhängigen Rechtssache C-440/20 sind, überschneiden sich mit sämtlichen Fragen im vorliegenden Ersuchen, so dass möglicherweise eine Verbindung der Verfahren in Betracht kommt.

Die vom LG Erfurt mit Vorlageersuchen vom 15.06.2020 – 8 O 1045/18 – ECLI:DE:LGERFUR:2020:0615.801045.18.0A, BeckRS 2020, 13203) vorgelegte Frage II. 1., die Gegenstand der bei dem Gerichtshof anhängigen Rechtssache C-276/20 ist, überschneidet sich mit den Vorlagefragen II. 5. und II. 6 im vorliegenden Ersuchen, so dass auch hier eine Verbindung der Verfahren in Betracht kommt.

Frühere Vorlagersuchen an den Gerichtshof, die ähnliche Vorlagefragen zum Gegenstand hatten, haben sich nach Mitteilung der vorlegenden Gerichte erledigt und wurden aus dem Register des Gerichtshofs gestrichen (EuGH, Beschluss vom 10.07.2020 – C-138/20 – [Vorlageersuchen des LG Stuttgart vom 13.03.2020 – 3 O 31/20 –]; EuGH, Beschluss vom 17.07.2020 – C-663/19 – [Vorlageersuchen des LG Gera vom 30.08.2019 – 7 O 1188/19 –]).