



## IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesgericht Salzburg erkennt durch die Richterin Mag. Heidi Premstaller-Grundner in Rechtssache der klagenden Partei [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] vertreten durch Mag. Martin Moser, Rechtsanwalt in 6020 Innsbruck, wider die beklagte Partei **IVECO S.p.A.**, I-010156 Turin, Via Puglia 35, vertreten durch [REDACTED] wegen EUR 40.776,00 s.A. zu Recht (I.) und fasst den Beschluss (II.):

### I)

1. Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei binnen 14 Tagen den Betrag EUR 26.460,00 samt 4 % Zinsen ab 29.4.2025 Zug um Zug gegen Rückstellung des Krafahrzeuges der Marke IVECO 35S16, 115 kW, FIN: ZCFC135B705267900, Motortype F1AGL411G\*C, zu bezahlen.
2. Das Mehrbegehren,  
die beklagte Partei sei schuldig, der klagenden Partei einen weiteren Betrag von EUR 8.316,00 samt 4 % Zinsen ab 25.11.2019 und weitere 4 % Zinsen aus EUR 26.460,00 vom 25.11.2019 bis 28.4.2025 zu bezahlen und  
es werde mit Wirkung zwischen der klagenden Partei und der beklagten Partei festgestellt, dass die beklagte Partei für sämtliche Schäden aus der Manipulation des Kraftfahrzeuges der Marke IVECO 35S16, FIN: ZCFC135B705267900, 115 kW, Motortyp F1AGL411G\*C, mit einer Software zur Umgehung von Emissionskontrollsystemen hafte  
wird abgewiesen.
3. Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die [REDACTED] [REDACTED] Prozesskosten [REDACTED] binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

II) Der Antrag der klagenden Partei auf Kostenseparation für das Beweisverfahren wird abgewiesen.

**ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:**

Die **klagende Partei** begehrt den Betrag von EUR 34.776,00 samt 4% Zinsen ab 25.11.2019 Zug um Zug gegen Rückstellung des vom Kläger gekauften und an diesem Tag übergebenen Iveco 35S16 sowie die Feststellung der Haftung der beklagten Partei für sämtliche Schäden aus der Manipulation dieses Kraftfahrzeugs mit einer Software zur Umgehung von Emissionskontrollsystemen, in eventu die Bezahlung von EUR 31.298,40 als 90% Preisminderung verbunden mit dem identen Feststellungsbegehren wie zum Hauptbegehren. Anspruchsbegründend wird vorgebracht, das Basisfahrgestell des vom Kläger erworbenen **Iveco Daily mit dem Motortyp F1AGL411G\*C mit 115 kW, dass nach der Abgasnorm Euro 6b** typisiert worden sei, sei von der beklagten Partei erzeugt und in Verkehr gebracht worden. Im Fahrzeug seien zahlreiche illegale Abschaltvorrichtungen das Emissionskontrollverhalten betreffend verbaut. Im Typenschein und COC-Papier, welche eine Herstellergarantie im Sinne des § 9b KSchG darstellen würden, würde ein max. NOx-Wert angegeben, der tatsächlich nur für die Dauer von max. 33 Minuten nach jedem Start des Motors eingehalten werde, weil der „Zyklus“, den ein Fahrzeug bei der Typisierung durchfahren müsse, bei Euro 6 Fahrzeugen max. 30 Minuten dauere. Dies stelle eine illegale Timerfunktion und eine illegale Prüfstands/Zykluserkennung dar, welche mittels Einbaus technischer Alternativen (SCR, Sperrkatalysator, Niederdruck AGR, etc.) nicht notwendig gewesen wäre. Die zugesicherte Umweltfreundlichkeit und Einhaltung höchster Umweltstandards durch die definitiv garantierte Abgasnorm Euro 6b seien kaufentscheidende und wesentliche Eigenschaften des Fahrzeugs für den Kläger gewesen. Nach ca. 33 Minuten komme es zu einer kompletten Deaktivierung des Emissionskontrollsystems bzw. der Abgasnachbehandlungsanlage. Weiters sei im Fahrzeug ein illegales Thermofenster verbaut, wodurch es zur Abschaltung der Abgasreinigungsanlage außerhalb von Außentemperaturen von +20°C bis +33°C komme. Bei Einbau technischer Alternativen wäre auch dieses breite Thermofenster keinesfalls notwendig gewesen. Ohne technische Begründung werde zudem die Abgasreinigungsanlage ab 1.000 m Seehöhe (illegale Höhenabschaltung) bzw. nach wenigen Minuten im Leerlauf (Leerlaufabschaltung) deaktiviert. Das Fahrzeug habe damit bei gewöhnlichem Betrieb auf der Straße keine Euro 6-Klassifizierung. Der NOx-Ausstoß entspreche dem Standard von vor 30 Jahren. Weiters sei im Fahrzeug eine Erkennung des Lenkwinkelschlags und eine damit verbundene Umschaltlogik bezüglich der Abgasnachbehandlung verbaut. Über dies verfügt das Fahrzeug über eine Funktion bezüglich des NOx-Speicherkatalysators, bei dem dessen Reinigung der Erkennung des Typisierungsvorgangs öfter als im gewöhnlichen Betrieb aktiviert werde. Zu dem würden im COC-Papier zu niedrige CO<sub>2</sub>- und damit zu niedrige Verbrauchsangaben festgelegt. Der Beklagten sei die Tatsache der Nichtenthaltung der Grenzwerte nach der EU-Verordnung bekannt gewesen. Insgesamt handle es sich um kein zulassungsfähiges Fahrzeug; es drohe der Zulassungsentzug. Die Einfahrt in Städte, welche bereits Dieselfahrverbote für bestimmte niedrige Euroklas-

sen verhängt hätten, sei gefährdet. Das Fahrzeug sei damit für den bedungenen Gebrauch nicht geeignet. All diese Umstände seien gegenüber der klagenden Partei vorsätzlich verschwiegen worden. Dem Kläger stehe ein Rückabwicklungsanspruch zu, er hätte das Fahrzeug im Wissen um die Abschaltvorrichtungen nicht gekauft. Als redlicher Verkäufer könne er das Kfz auf Grund der Unsicherheit der rechtlichen Nutzung nicht zu aktuellen Gebrauchtwagenpreisen verkaufen. In eventu bestehe ein Preisminderungsanspruch, da auf Grund des Mangels und der erfolgten Täuschung ein zu hoher Kaufpreis bezahlt worden sei und das vom Zulassungsentzug bedrohte Fahrzeug max. einen angemessenen Kaufpreis von 10% des tatsächlich bezahlten Kaufpreises aufweise. Im Verhalten der Beklagten liege eine arglistige Täuschungshandlung im Sinne des § 874 ABGB; sie hafte dem Kläger auf Grund vorsätzlich sittenwidriger Schädigung sowie Schutzgesetzverletzung. Der Beklagten wäre schon anlässlich der Typisierung, spätestens beim Verkauf der Einbau von zumindest zwei Stück NOx-Katalysatoren sowie einer SCR-Anlage inkludierend mindestens zwei Katalysatoren und Niederdruck-AGR zur Absenkung der Schadstoffwerte zumutbar und leicht möglich gewesen. Die klagende Partei müsse sich kein Benützungsentgelt anrechnen lassen. Einem arglistigen und sittenwidrigen Schädiger sei dies verwehrt; er erhalte das Fahrzeug zurück und würde es nach Erhalt einer „Miete“ neuerlich mit Gewinn, obwohl es nicht zulassungsfähig ist, neuerlich verkaufen. Ein Feststellungsinteresse bestehe, da der klagenden Partei auf Grund der rechtswidrigen und schuldhaften Schädigung durch die Beklagte Nachfolgeschäden, Nachzahlungen der österreichischen Normverbrauchsabgabe sowie der Entzug der Zulassung drohen würden. Weiters würden aufgrund der Einfahrtsverbote Kosten und Vermögensschäden drohen. Bis zur tatsächlichen Rückabwicklung könnten auch noch kostenintensivere Reparaturen anfallen, die von der klagenden Partei vorzufinanzieren sind.

Die **beklagte Partei** bestreitet, beantragt Klagsabweisung und wendet ein, sie sei Herstellerin des Basisfahrzeugs, welches über eine gültige Typengenehmigung der zuständigen italienischen Typengenehmigungsbehörde (MIT) verfüge. **Herstellerin des im Fahrzeug verbauten Motors sei die FPT Industrial SPA.** Über einen PSA-Motor verfüge das Fahrzeug nicht. Im Fahrzeug seien keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen vorhanden. Selbst bei Vorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen käme keine Haftung in Betracht. Es fehle am Tatbestandsmerkmal der Sittenwidrigkeit und dem Schädigungsvorsatz. Bei einer Rückabwicklung müsse sich die klagende Partei ein Benützungsentgelt anrechnen lassen, weil andernfalls eine ungerechtfertigte Bereicherung vorliegen würde. Im Falle der in eventu begehrten Preisminderung wäre damit einhergehend auch der aktuelle Restwert des Fahrzeuges anzurechnen. Ein Rückruf im Zusammenhang mit den behaupteten Abschaltvorrichtungen sei nicht angeordnet worden. Die Beklagte sei nicht Verkäuferin bzw. Händlerin des Fahrzeugs und damit nicht Vertragspartnerin der klagenden Partei. Die Abgassteuerung in den Fahrzeugen der Beklagten arbeite im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens nicht anders als außerhalb

dieses Verfahrens. Die Bindungswirkung der italienischen Typengenehmigung sei zu beachten, sodass kein Typengenehmigungsentzug drohe. Zudem fehle es an einem Schaden. Die klagende Partei hätte das Fahrzeug auch bei Kenntnis der angeblich unzulässigen Abschalt-einrichtungen erworben. Die Beklagte habe weder der klagenden Partei noch der zuständigen Typengenehmigungsbehörde falsche Tatsachen vorgespiegelt. Sollten unzulässige Abschalt-einrichtungen vorliegen, so liege ein entschuldbarer und unvermeidbarer Verbotsirrtum vor, der die Haftung ausschließe. Die Beklagte habe im November 2017 in Bezug auf den hier gegenständlichen Fahrzeugtyp gegenüber der MIT die vollständige Abgasreinigungsstrategie offengelegt, insbesondere auch die temperaturabhängige Regelung des AGR. Die italienische Behörde gehe von einer vollständigen Regelkonformität des Fahrzeugs aus und erteile die Typengenehmigung. Ein Preisminderungsanspruch bestehe gegenüber der beklagten Partei mangels vertraglicher Beziehung jedenfalls nicht. Ein Feststellungsinteresse für den künftigen Schaden sei nicht gegeben, solange der Eintritt irgendeines Schadens noch ungewiss sei. Das klägerische Vorbringen sei unsubstanziert und unzutreffend, weil die Typengenehmigung nicht erloschen sei. Zudem sei das Begehren zu weit gefasst. Die Fahrverbote stünden in keinem Zusammenhang mit unzulässigen Abschalt-einrichtungen.

Auf Grund des durchgeführten Beweisverfahrens steht nachfolgender

### **S a c h v e r h a l t**

als erwiesen fest:

Der Kläger erwarb mit Kaufvertrag vom 25.11.2019 das Fahrzeug Iveco Turbo Daily Kastenwagen 165 PS TDI, Bezeichnung 35S16, mit der FIN-ZCFC 135B705267900 mit dem Dieselmotor der Type F1AGL411G\*C zum Kaufpreis von EUR 34.776,00 von der Kareb Automobil Reparatur und Handels GmbH in Salzburg. Die Übergabe des Fahrzeugs fand am 28.2.2020 statt (.A, .E). Dem Kläger war vor Ankauf des Fahrzeugs wichtig, ein umweltfreundliches Fahrzeug zu erwerben. Ihm war vom Verkäufer zugesichert worden, dass das Fahrzeug auch ohne AdBlue den Euro 6 Kriterien und den aktuellen Umweltstandards entspricht (PV Kläger, .G).

Das kaufgegenständliche Fahrzeug ist mit einem Motor von FCA ausgestattet und nach Euro 6b typisiert. Die Genehmigung des Fahrzeugs erfolgte am 4.7.2018, wobei eine N1-Typisierung mit einem Grenzwert von 125 mg/km erfolgte. Die Überprüfung dieses Fahrzeug bei der Typisierung erfolgt in Bezug auf das Schadstoffverhalten ausschließlich beim Durchfahren des NEFZ-Zyklus, der in einem Temperaturbereich zwischen 20 und 30°C gefahren wird. Der Grenzwert, der beim Durchführen des NEFZ-Zyklus eingehalten werden muss, beträgt 125 mg/km in Bezug auf den NOx-Ausstoß. Zur Regulierung des Abgasverhaltens ist im Fahrzeug ein Oxidationskatalysator, ein Hochdruck- und Niederdruck-AGR, ein Stickstoffspeicherkatalysator und ein Partikelfilter verbaut. Mit einem SCR-System ist das Fahrzeug nicht ausgestat-

tet.

Im Fahrzeug ist ein Thermofenster verbaut, das derart ausgestaltet ist, dass die volle AGR-Rate in einem Temperaturbereich zwischen 9°C und 45°C gefahren wird. Im Bereich von unter 9°C bis 3°C wird die Abgasrückführung linear abgerammt. Darunter findet gar keine Abgasrückführung mehr statt. Nach oben hin wird die Abgasrückführung zwischen 45°C und 50°C abgerammt, über 50°C findet keine Abgasrückführung mehr statt. Gründe für das relativ eingeschränkte Thermofenster liegen in der Eiskristallbildung. Bei niedrigen Temperaturen, allerdings üblicherweise unter 0°C können Rußteilchen, wenn sie in den Ansaugtrakt kommen, Eiskristalle bilden, die dann zu einem direkten Motorschaden führen. Ein Grund für die Abrampung bereits ab 9°C liegt in der Vermeidung der Versottung. Kommt es zu großen Ablagerungen in der Abgasrückführung, kann das AGR-Ventil stecken bleiben. In diesem Fall muss das Fahrzeug sofort in den Notlauf übergeführt werden und ist nicht mehr verkehrs- und betriebs-sicher.

Temperaturen unter 0°C sind im Unionsgebiet und insbesondere in Österreich üblich und stellen übliche Fahrbedingungen im Unionsgebiet dar (offenkundig, SV-GA).

Eine Timerfunktion, die bewirkt, dass die AGR-Aktivität nach einer bestimmten Fahrzeit des Fahrzeugs deaktiviert wird, findet sich im Fahrzeug nicht. Bei sehr hohen Motordrehzahlen und sehr hohen Leistungsanforderungen, beispielsweise Durchfahren einer starken Steigung mit hoher Motordrehzahl kann es jedoch dazu kommen, dass die AGR-Aktivität vollkommen deaktiviert wird. Bei Steigungsfahrten handelt es sich auch um relevante Fahrten im Fahrzeugbetrieb, zum Zeitpunkt der Typisierung des Fahrzeugs wurde das Abgasverhalten bei Steigungsfahrten jedoch nicht überprüft. Eine Höhenabschaltung, die bewirkt, dass das AGR-System ab 1000m Seehöhe nur mehr eingeschränkt bzw. gar nicht arbeitet, ist im Fahrzeug nicht verbaut. Bei Fahrten bis zumindest in eine Höhe von 1.274 m findet keine Absenkung der AGR-Rate statt.(SV-GA)

Eine Leerlaufabschaltung, die dazu führt, dass die Abgasreinigung nach einem Leerlauf von 600 Sekunden deaktiviert wird, findet sich im Fahrzeug nicht. Die Lenkwinkeleinstellung am Fahrzeug hat keinen Einfluss auf die Abgasnachbehandlung. Eine Umschaltlogik in diesem Zusammenhang ist nicht verbaut. (SV-GA)

Plötzliche Anstiege der NO<sub>x</sub>-Emissionen auf Grund der Absenkung der AGR-Rate können durch den Stickstoffspeicherkatalysator nicht kompensiert werden. Dies wäre nur mit einem SCR-System möglich. Beim gegenständlichen Fahrzeug gibt es keine Möglichkeit, eine Absenkung der AGR-Rate durch eine andere Komponente zu ersetzen. Das Fahrzeug hat nur die Möglichkeit zwischen den beiden AGR-Systemen zu switchen. Im Zuge der Typisierung wurden von der beklagten Partei die Schaltkriterien für das AGR der typisierenden Behörde

bekannt gegeben. (SV-GA)

Der Stickstoffspeicherkatalysator muss typischerweise in etwa alle 3 bis 5 km regeneriert werden. Es kann nicht festgestellt werden, dass während des Typisierungsvorgangs eine oftmalige Reinigung des NOx-Speicherkatalysators stattfinden würde und sich dies auf die Abgaswerte auswirken würde. (SV-GA)

Der Kläger hätte das Fahrzeug nicht gekauft, wenn ihm bekannt gewesen wäre, dass das Fahrzeug tatsächlich nicht der damals gültigen Abgasnorm entspricht bzw. eine nach der EU-Verordnung unzulässige Abschaltvorrichtung darin verbaut ist (PV Kläger).

Bisher gab es keinen behördlichen Rückruf für das gegenständliche Fahrzeug im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten. Es gibt zwar Diskussionen hinsichtlich der Nichtkonformität. Bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung erster Instanz wurde aber bescheidenmäßig eine Nichtkonformität für das gegenständliche Fahrzeug nicht festgestellt (SV Gutachten).

Der Kilometerstand des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung beträgt 86.000 bis 87.000 km (PV Kläger), der **Wiederbeschaffungswert beläuft sich auf EUR 26.460,00**, der Händlerrückkaufswert auf EUR 21.170,00. Die durchschnittliche typische Laufleistung des Fahrzeugs liegt bei 280.000 km (SV-GA).

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich auf Grund nachstehender

### **B e w e i s w ü r d i g u n g :**

Die Feststellungen gründen auf die in Klammer angeführten Beweismittel. Wenn der Kläger darauf verwiesen hat, dass er einen umweltzertifizierten Betrieb führt und ihm deshalb auch die Einhaltung der Umweltstandards bei Wahl des Fahrzeugs wichtig war, so erscheint dies durchaus plausibel. Bestätigt wird die Aussage des Klägers auch durch das Schreiben des Verkäufers Beilage ./G, in dem auf die Einhaltung der modernsten Abgasnorm hingewiesen wird. Gerade dieses Schreiben belegt, dass dies offensichtlich ein zentrales Thema bei den Vertragsverhandlungen war. Wird dieses Thema zum Gegenstand der Vertragsverhandlungen gemacht, so erscheint es in weiterer Folge auch nachvollziehbar, wenn der Kläger angibt, er hätte das Fahrzeug nicht gekauft, wenn er gewusst hätte, dass es nicht diesen Umweltstandards entspricht, worin auch inkludiert ist, dass er das Fahrzeug nicht gekauft hätte, wenn er von der darin verbauten unzulässigen Abschaltvorrichtung das Emissionsverhalten betreffend gewusst hätte.

Die Feststellungen zur Spezifizierung des Fahrzeugs und zur Abgasstrategie im Fahrzeug gründen auf dem Zulassungsschein Beilage ./B, dem COC-Papier Beilage ./C und der Typengenehmigung Beilage ./3 sowie dem Gutachten des Sachverständigen Dr. Hermann Steffan.

Der Sachverständige hat in äußerst schlüssiger und nachvollziehbarer Weise dargelegt, welche Systeme zur Abgasnachbehandlung im Fahrzeug verbaut sind, welche Tests am Fahrzeug für die Typengenehmigung durchgeführt wurden und wie sich verschiedene Parameter auf das Abgasverhalten auswirken. Der Sachverständige hat auch durchaus nachvollziehbar dargelegt, dass er eine Vermessung des klagsgegenständlichen Fahrzeugs nicht für notwendig hält, weil er Messungen an Fahrzeugen mit dem selben Motortyp bereits durchgeführt hat und diese Werte auch auf das gegenständliche Fahrzeug und den gegenständlichen Motor übertragen werden können.

Wenn der Sachverständige auf Grund seiner Expertise zur Schlussfolgerung kommt, dass Fahrzeuge mit dem selben Motortyp und lediglich einem unterschiedlichen letzten Kennbuchstaben sowie unterschiedliche Software-Nummern im Wesentlichen vergleichbar sind, so bestehen an dieser fachlichen Expertise keine Zweifel. Der Sachverständige hat zwar nicht ausgeschlossen, dass es insbesondere im Zusammenhang mit dem Thermofenster und der Höhenabschaltung immer noch leichte Abstimmungen am einzelnen Fahrzeug geben kann, jedoch darauf verwiesen, dass dies nicht zu relevanten Unterschieden in der Gestaltung des Thermofensters und der Anstiegscharakteristik führt und er praktisch ausschließen kann, dass eine signifikante Änderung des Thermofensters durch die Software bei diesem konkreten Fahrzeug gegenüber den Fahrzeugen, die er vermessen hat, vorliegt. Darüber hinaus hat er bezüglich des Temperaturverhaltens dargelegt, dass er vom Motorhersteller für diesen Motortyp die Daten unmittelbar erhalten hat, und zwar so wie in ON 35, Seite 2 in der dort abgebildeten Kurve dargestellt.

Aus dem Sachverständigengutachten ergibt sich auch schlüssig, dass die behauptete Timerfunktion, die behauptete Höhenabschaltung bei 1.000 m Seehöhe, die Leerlaufabschaltung und die Erkennung eines Lenkwinkelschlags bei den Vermessungen an vergleichbaren Fahrzeugen nicht festgestellt werden konnte. Auch hier ist daher im Einklang mit den Ausführungen des Sachverständigen davon auszugehen, dass diese Funktionen daher auch beim gegenständlichen Fahrzeug nicht verbaut sind.

Dass der Anstieg der NO<sub>x</sub>-Emissionen bei Ausrampen der Abgasrückführung durch die Funktionsweise des Stickstoffspeicherkatalysators nicht ausgeglichen werden kann, hat der Sachverständige ebenso anschaulich dargestellt und in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, dass dies nur mit Hilfe eines SCR-Systems möglich gewesen wäre. Dass derartige Systeme damals bereits zur Verfügung standen, ist allgemein bekannt und ergibt sich auch aus Beilage ./G, in dem das Nichtvorhandensein des SCR-Systems gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen sogar als Bonus dargestellt wurde. Auch der Sachverständige hat dies bestätigt.

Festgestellt werden konnte ebenso, dass die klagende Partei gegenüber der Typengenehmigungsbehörde die Schaltkriterien für das AGR bei der Fahrzeugtypisierung bekanntgegeben

hat, zumal der Sachverständige ausgeführt hat, dass dies damals zum Zeitpunkt der Typisierung dieses Fahrzeuges bereits verpflichtend war. Andernfalls hätte die beklagte Partei keine Typisierung erreichen können.

Überaus schlüssig hat der Sachverständige auch dargelegt, dass er, obwohl er nur Daten von Fiat-Fahrzeugen vorgelegt bekommen hat und einen Iveco selbst noch nie vermessen hat, dennoch zum Schluss kommt, dass diese Ergebnisse auch auf das gegenständliche Fahrzeug umzulegen sind, weil praktisch der gleiche Motortyp und auch gleiche Abgasnachbehandlungssysteme verbaut sind. Dies erscheint schon auf Grund der praktisch gleichen Motorbezeichnung, bei der sich nur der letzte Buchstabe unterscheidet, durchaus nachvollziehbar.

Dass Temperaturen unter 0 ° C Fahrbedingungen darstellen, die durchaus üblich sind und zu erwarten sind, dies in Österreich und auch in anderen Teilen der EU über mehrere Monate eines Jahres, ist offenkundig und ergibt sich auch aus der Darstellung des Sachverständigen in ON 35.

In **rechtlicher Hinsicht** ist auszuführen:

Eine Abschaltvorrichtung ist nach der Legaldefinition in Art. 3 Z 10 VO 715/2007/EG ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingeleiteten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teiles des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.

Gemäß Art. 5 Abs 2 Satz 2 lit a) VO 715/2007/EG ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen dann nicht unzulässig, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Dabei ist eine Abschaltvorrichtung nur dann notwendig im Sinne dieser Bestimmung, wenn zum Zeitpunkt der EG-Typengenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden kann (10 Ob 31/23s uva.). Der Begriff „normaler Fahrzeugbetrieb“ verweist dabei auf die Verwendung des Fahrzeugs unter tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind. Auf die klimatischen Bedingungen in einem Mitgliedsstaat oder gar nur in bestimmten Regionen von Mitgliedsstaaten kommt es daher nicht an (10 Ob 34/24h und viele andere). Bei ineinandergreifenden technischen Systemen ist auf das Gesamtergebnis abzustellen, somit auf das Emissionskontrollsystem in seiner Gesamtheit (3 Ob 215/23y).

Ein Thermofenster, auf Grund dessen die volle Abgasrückführung nur innerhalb eines bestimmten Temperaturbereichs erfolgt, wo hingegen sie bei Temperaturen darüber oder darunter sukzessive reduziert wird, ist eine Abschaltvorrichtung im Sinne Art. 3 Z 10 Verordnung 715/2007/EG, dies dann, wenn die Verringerung der Emissionskontrolle bei normalen Fahrbedingungen nachgewiesen ist (1 Ob 189/24m). Dabei kommt es auf die Bedingungen im Unionsgebiet, also überall innerhalb der Grenzen der EU an. Die durchschnittliche Umgebungstemperatur im Unionsgebiet ist nicht ausschlaggebend (3 Ob 121/23z, 3 Ob 40/23p).

Da nach den Feststellungen im gegenständlichen Fahrzeug ein Thermofenster verbaut ist, das bewirkt, dass die volle Abgasrückführung nur in einem Temperaturbereich zwischen 9°C und 45°C stattfindet, darüber und darunter abgerammt wird und unter 3°C bzw. über 50°C gar keine Abgasrückführung stattfindet, die Abgasrückführung somit unter gewöhnlichen Fahrbedingungen eingeschränkt wird und diese Auswirkung auf das Emissionsverhalten auch nicht durch andere Emissionskontrollsysteme ausgeglichen wird, liegt somit eine unzulässige Abschaltvorrichtung iSd vorgenannten Bestimmungen vor.

Dass die Abschaltvorrichtung notwendig im Sinne des Art. 5 Abs 2 Satz 1 lit a) VO 715/2007/EG wäre, da es keine andere technische Lösung zum Typengenehmigungszeitpunkt gegeben hätte, um unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden zu können (10 Ob 2/23a), hat die beklagte Partei gar nicht behauptet und hat auch der Sachverhalt nicht ergeben. Eine Abschaltvorrichtung, die allein dazu dient, den Motor vor Verschmutzung oder Verschleiß zu schützen, fällt nicht unter diese Ausnahmebestimmung (vgl. EuGH 10693/18 RZ 113).

Ein Verstoß gegen Art. 5 der VO 715/2007/EG kann den Hersteller des Fahrzeugs auch dann ersatzpflichtig machen, wenn er in keinem Vertragsverhältnis zum Käufer steht, sofern dem Käufer ein Schaden entstanden ist. Als nachteilige Folge – vor der ein Fahrzeugkäufer durch das Unionsrecht geschützt werden soll – sieht der EuGH auch an, dass durch die Unzulässigkeit der Abschaltvorrichtung die Gültigkeit der EG-Typengenehmigung und daran anschließend die der Übereinstimmungsbescheinigung in Frage gestellt werden, was wiederum unter anderem zu einer Unsicherheit über die Nutzungsmöglichkeit (Anmeldung, Verkauf oder Inbetriebnahme des Fahrzeugs) und „letztlich“ zu einem Schaden führen kann. Im Fall des Erwerbs eines iSd Art 5 VO 715/2007/EG mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestatteten Fahrzeugs liegt das einen Schaden im Sinne des § 1293 ABGB bildende geringere rechtliche Interesse in der (objektiv) eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit. Ein Verstoß gegen Art. 5 Abs 2 der Verordnung 715/2007/EG stellt eine Schutzgesetzverletzung dar, die auch die Einzelinteressen des individuellen Käufers gegenüber dem Hersteller schützt (9 Ob 92/25g mwN).

Insgesamt folgt daraus, dass ein individueller Fahrzeugkäufer jene Person für einen deliktischen Schadenersatzanspruch aus der Verletzung des als Schutzgesetz zu qualifizierenden Art. 5 Abs 2 der VO 715/2007/EG in Anspruch nehmen kann, die im Typengenehmigungsverfahren als Herstellerin des Fahrzeugs aufgetreten ist und die Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt hat. Dies ist im vorliegenden Fall die beklagte Partei.

Der Erwerber eines mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehenen Fahrzeugs kann entweder Geldersatz in Form einer Zug-um-Zug-Abwicklung (Rückzahlung des Kaufpreises gegen Übergabe des Fahrzeugs) verlangen oder den Minderwert des mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung versehenen Fahrzeugs geltend machen (4 Ob 202/23v, 9 Ob 92/25g). Ein Schadenseintritt wäre lediglich dann zu verneinen, wenn das den objektiven Verkehrserwartungen nicht genügende Fahrzeug dennoch konkret dem Willen des Käufers entsprach, der Kläger das Fahrzeug also auch in Kenntnis des Vorhandenseins eines verbotenen Konstruktionselements und unter Inkaufnahme der Unsicherheit über dessen Nutzungsmöglichkeit gekauft hätte (8 Ob 10/24i).

Nach den Feststellungen hätte der Kläger das Fahrzeug aber gerade nicht gekauft, wenn er gewusst hätte, dass darin eine unzulässige Abschalteneinrichtung verbaut ist, weshalb der Kläger die Zug-um-Zug-Abwicklung verlangen kann.

Soweit sich die beklagte Partei auf einen Rechtsirrtum beruft, da sie die Abgasstrategie der Genehmigungsbehörde offengelegt habe und diese dennoch die Typengenehmigung erteilt hat, geht der Einwand ins Leere. Nach der Rechtsprechung des EuGH (C-666/23) und den daran anschließenden Entscheidungen des OGH kann ein Rechtsirrtum nicht geltend gemacht werden (1 Ob 115/25f, 1 Ob 131/25h).

Die klagende Partei muss sich allerdings im Rahmen der Vorteilsanrechnung ein Benutzungsentgelt anrechnen lassen. Die Höhe richtet sich grundsätzlich nach der linearen Ausmittlungsmethode (Bruttokaufpreis x gefahrene Kilometer : erwartete Gesamtleistung), wobei vom vereinbarten Kaufpreis und nicht von einem allenfalls aufgrund der unzulässigen Abschalteneinrichtung geringeren objektiven Wert auszugehen ist (1 Ob 34/24t u.a.). Ergibt sich nach der linearen Berechnungsmethode, dass der KFZ-Käufer nur einen Betrag erhielt, der deutlich unter dem aktuellen Zeitwert liegt, so kann eine Angemessenheitskorrektur unter Heranziehung des § 273 ZPO erfolgen (RS0134263 [T3]). Als Zeitwert ist der Händlerverkaufspreis heranzuziehen (4 Ob 163/23h, 4 Ob 66/24w).

Da im vorliegenden Fall der aktuelle Händlerverkaufspreis höher liegt, als wenn der Kläger nur jenen Betrag erhielt, der sich unter Anrechnung eines Benutzungsentgelts nach der linearen Berechnungsmethode ergibt (Kaufpreis € 34.776,00 abzüglich Benutzungsentgelt für 86.000 km € 10.681,20 = € 24.094,80), ist ihm nach § 273 ZPO der Zeitwert des Fahrzeugs, also ein

Betrag von € 26.460,00 Zug-um-Zug gegen Rückstellung des Fahrzeugs zuzuerkennen.

Zinsen stehen erst ab dem der Klagszustellung folgenden Tag zu, da die Beklagte als Herstellerin in Anspruch genommen wird, nicht als Vertragspartner aus dem Kaufvertrag und Empfängerin der Kaufpreiszahlung, weshalb schon deshalb keine bereicherungsrechtlichen Vergütungszinsen zustehen (9 Ob 78/25y).

Nicht zu Recht besteht das neben dem Abwicklungsbegehren erhobene Feststellungsbegehren. Es ist nicht ersichtlich, welche künftige Schäden, die im kausalen Zusammenhang mit der verbauten Abschaltvorrichtung stehen, trotz der Rückabwicklung zu erwarten sein sollen. Einfahrtsverbote für Dieselfahrzeuge in Städte stehen nicht mit dem Abgasskandal in Verbindung, sondern knüpfen allein an das Baujahr des Fahrzeugs bzw. die Typisierung an. Das klägerische Fahrzeug hat aber eine aufrechte Euro 6b-Typisierung; es liegt auch kein behördlicher Rückruf und kein Nichtkonformitätsbescheid vor. Allfällige Reparaturarbeiten sind typische mit der Fahrzeugnutzung verbundene Aufwendungen. Dass Reparaturkosten aufgrund der unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu befürchten seien, wurde gar nicht behauptet.

Die **Kostenentscheidung** gründet auf den §§ 43 Abs 1, 54 Abs 1a ZPO.

Die klagende Partei ist bei einem Gesamtstreitwert von € 40.776,00 mit € 26.460,00 als obsiegend zu betrachten, was einer Obsiegsquote von 65 % entspricht. Sie hat daher einen Anspruch auf Ersatz von 65 % der von ihr allein getragenen Barauslagen und 30 % der sonstigen Prozesskosten.

Ein Anwendungsfall des § 43 Abs 2 ZPO liegt nicht vor, da das Unterliegen im Zahlungsbegehren keine Folge der Ausmittlung des Sachverständigen ist, sondern der Rechtsansicht, dass ein Benützungsentgelt nicht anrechenbar sei.

Einwendungen wurden gegen das Kostenverzeichnis nicht erhoben, das Kostenverzeichnis ist daher darauf zu prüfen, ob offenbare Unrichtigkeiten oder Schreib- und Rechenfehler vorliegen. Nach nunmehr überwiegender Ansicht ist eine verzeichnete Kostenposition „offenbar unrichtig“, wenn sie leicht erkennbar mit den in Betracht kommenden Gesetzesvorschriften und/oder mit einer ständigen Rechtsprechung nicht im Einklang steht (Obermaier in Höllwerth/Ziehensack, ZPO-TaKom2 § 54 Rz 6 mwN, OLG Linz 4 R 162/25h).

Fristerstreckungsanträge sind nach ständiger Rechtsprechung allein der Partei zuzurechnen, in deren Sphäre sich der Grund für den Kostenaufwand ereignet hat (OGH 1 Ob 261/15m, 9 Ob 50/08f, 2 Ob 201/99v). Der Fristerstreckungsantrag vom 16.4.2025, der allein der Sphäre der klagenden Partei zuzurechnen ist, ist daher – auch ohne dass Einwendungen erhoben wurden - nicht ersatzfähig (OLG Linz 3 R 166/15z).

Bei der Urkundenvorlage vom 28.4.2025 handelt es sich um eine schlichte Vorlage von Ur-

kunden. Allein die Tatsache, dass diese aufgetragen war, macht die Eingabe nicht zu einem aufgetragenen Schriftsatz nach TP 3A RATG. Nach dem klaren Gesetzeswortlaut steht für diese Eingabe nur eine Entlohnung nach TP 1 RATG zu.

Die Kosten des Rekurses wurden bereits mit der Rekursentscheidung zuerkannt, sodass sie aus dem Kostenverzeichnis auszuscheiden sind.

Jener Schriftsatz, mit dem Einwendungen gegen die Bestellung des Sachverständigen Dr. Steffan erhoben wurden, wurde doppelt verzeichnet, sodass eine Streichung vorzunehmen ist

Der Schriftsatz vom 13.2.2026 wurde abgesehen vom darin enthaltenen Antrag dem Sachverständigen die Vorlage von erwähnten Vorgutachten aufzutragen, zurückgewiesen. Der allein zulässige Antrag auf Urkundenvorlage ist Tarifpost 1 Z 1 lit b zu unterstellen und damit nur nach dieser Tarifpost zu honorieren.

Der Kostenvorschuss ist nur in Höhe des tatsächlichen Verbrauchs von € 3000,- zu berücksichtigen.

Der Antrag auf Kostenseparation für das Beweisverfahren ist abzuweisen, da die Beweispflicht für das Vorliegen eines unzulässigen Thermofensters bei der klagenden Partei liegt und ein Anerkenntnis eines solchen von der beklagten Partei zu keiner Zeit erfolgte.

---

**Landesgericht Salzburg, Abteilung 13**  
**Salzburg, 30. April 2026**  
**Mag. Heidi Premstaller-Grundner, Richterin**

*Elektronische Ausfertigung*  
*gemäß § 79 GOG*