Wir sind Vorlage-Kaiser – *ein* Erfolg aus zehn Jahren Diesel-Prozessen

STEFAN PERNER
MARTIN SPITZER

ÖJZ 2026/127

Vor einigen Wochen wurde in den Medien der Rekord von aktuell über 400 österr Diesel-Verfahren beim EuGH verkündet. Wir sind damit – bei europaweit jährlich insg 500 bis 600 Vorabentscheidungsverfahren – Diesel-Vorlage-Kaiser.

Recht geschieht dem EuGH, mögen jene denken, die in Luxemburg ohnehin den Hauptschuldigen am ganzen Schlamassel sehen: Dass nach zehn Jahren Diesel-Verfahren immer noch kein Ende in Sicht ist, liegt aber nicht nur am EuGH.

2015 wurde erstmals ruchbar, dass ein Automobilhersteller seinen Motor EA189 so programmiert hatte, dass die Abgasrückführung (AGR) sich auf der Straße anders verhielt als am Prüfstand, wo die Abgaswerte für die Typgenehmigung gemessen werden.

Zwar war Usus, am Prüfstand mit allerlei Spritspartricks zu fahren (Abkleben von Fugen; ungewöhnlich hohe Temperaturen und Reifendrücke), ein eigener Modus für die AGR war aber doch etwas viel Vorsprung durch Technik: der Beginn des Diesel-Skandals, der in mehreren Wellen durchprozessiert wurde. Nach Gewährleistungs- und Irrtumsprozessen gegen Händler mit gemischten Ergebnissen ging es um Schadenersatz gegen die Autohersteller selbst. Das ist bei bloßen Vermögensschäden zwar kein Selbstläufer, im Ergebnis aber bewältigbar (vgl *Riedler,* ZVR 2020/186; *Kletečka,* ÖJZ 2023/64), spätestens seit der EuGH aus umweltschützenden Abgasnormen Schutzgesetze zugunsten der Käufer gemacht hat (C-100/21 Rn 85).

Hinderlich für schneidiges „private enforcement" war, dass relevante Wertminderungen der Dieselfahrzeuge oft nicht feststellbar waren. Da es nicht *„zu einer ungerechtfertigten Bereicherung der Anspruchsberechtigten"* kommen sollte (C-100/21 Rn 94), blieb als Option Naturalrestitution, bei der Käufer ihr Auto dem Hersteller gegen Ersatz des Kaufpreises unter Anrechnung von Nutzungsvorteilen übertragen („großer Schadenersatz", vgl 10 Ob 2/23a). So schlimm fanden viele Autokäufer die Sache dann aber gar nicht, ein finanzielles Trostpflaster war ihnen lieber („kleiner Schadenersatz").

Ohne rechnerischen Schaden fiel das schwer, bis der OGH in einem Fall, in dem feststand, dass der Kläger *„keinen Nachteil in seinem Vermögen erlitten"* hatte, dem Erstgericht überraschend verbot, das zu berücksichtigen und in Zukunft überhaupt danach zu fragen: Stattdessen sollten einfach 5 – 15% Schadenersatz zugesprochen werden.

Zur Begründung dieses juristischen Hochseilakts ohne Kontakt mit dem harten Boden der lex lata (vgl *Karollus,* wbl 2024, 689; *Spitzer,* ÖJZ 2024/43) musste der EuGH herhalten, den der OGH kurz davor aber noch (richtig) andersherum verstanden hatte, nämlich dass *„unionsrechtliche Vorgabe eines Schadenersatzanspruchs […] das Vorliegen eines Schadens"* sei (10 Ob 2/23a Rz 20). Seit 10 Ob 27/23b nicht mehr. Fortan sollte innerhalb dieser *„frei gegriffenen Marge"* (*Huber* in Klang³ § 1332 Rz 22) geschätzt werden, am besten, weil ökonomischsten, ohne Sachverständige, die sich bei der Berechnung nicht vorhandener Wertminderungen ohnehin schwertaten. Dieser Befreiungsschlag ist gründlich nach hinten losgegangen. Dass eine Obergrenze vor dem europäischen Recht nicht halten konnte, war klar, die Sachverständigen waren zurück im Prozess, aber ein schadensunabhängiger Mindestschadenersatz motivierte zu immer mehr Klagen.

Die wenigsten davon haben mit EA189 zu tun. Inzwischen hatte der EuGH nämlich ein allgemeines Interesse an Dieselmotoren entdeckt und begonnen, die Vorschriften der Emissionskontroll-VO (EG) 715/2007 unabhängig vom verbotenen Prüfstandmodus überraschend und erstaunlich streng zu interpretieren.

Alles dreht sich um die Frage der AGR und damit das Mischverhältnis von Frischluft und rückgeführten Abgasen bei der Verbrennung. Dieses Verhältnis wird abhängig zB von Beschleunigung, Seehöhe und Außentemperatur gesteuert, bei höheren Seehöhen oder niedrigeren Temperaturen wird die Abgasrückführung reduziert. Dieses „Thermofenster" kann nach dem EuGH eine unzulässige Abschalteinrichtung sein, wobei der EuGH einige Überraschungen im Talon hatte, die dem technisch affinen Publikum aus Platzgründen nur als Streiflichter präsentiert werden können (vgl zu den offenen Fragen *Endl,* ecolex 2026/265): Der von der VO anerkannte Motorschutz gilt nicht mehr für die AGR-Komponenten und ist auch nur mehr bei akuter Gefahr relevant, der „normale Fahrzeugbetrieb" der VO wird breiter verstanden als das zuvor Praxis war usw. Diesen neu interpretierten Vorgaben entsprechen die meisten alten Motoren nicht, immer neue Klagen gegen immer neue Hersteller hofften auf den vom OGH geschaffenen Mindestersatz für vom EuGH soeben unzulässig erklärte Motoren.

Nur weil man jetzt weiß, wie sich der EuGH AGR vorstellt, besteht aber ja noch nicht automatisch eine *Verschulden*shaftung, die vorwerfbares Handeln voraussetzt. Viele Hersteller bringen derzeit in vielen Verfahren vor, dass die Neuinterpretation durch den EuGH niemand vorhersehen und sich danach ausrichten konnte. Wieder schiebt der OGH dem EuGH den Schwarzen Peter zu: Ein Rechtsirrtum kann in Diesel-Fällen *„aufgrund unionsrechtlicher Vorgaben nicht geltend gemacht werden"* (RS0142713). Dass der EuGH das in C-666/23 so nicht sagt, zeigt der Umstand, dass der BGH genau gegenteilig judiziert (VIa ZR 26/24).

Während nicht zu erwarten ist, dass die 5 – 15%-Judikatur aufgegeben wird, besteht hier aber noch die Möglichkeit, auf den Boden des österr Schadenersatzrechts zurückzukehren, aktuell könnten 4 Ob 198/25h und 5 Ob 24/26d eine Rückbesinnung darauf andeuten. Das wäre gut: Der Sündenfall von Schadenersatz ohne Schaden berechtigt nicht zur weiteren Sünde von Verschuldenshaftung ohne Verschulden.