

9. Kapitel: Rechtsprechung, die eine Haftung bejaht

Im Folgenden wird die dem *Verf.* zugängliche Rechtsprechung italienischer Gerichte referiert, die zugunsten von Fahrzeugkäufern mit Wohnsitz in Italien eine Schadensersatzhaftung der Musterbeklagten wegen der hier streitgegenständlichen Vorgänge angenommen hat. Grundsätzlich folgt die Darstellung einem chronologischen Aufbau; Abweichung sind nur dort angezeigt, wo Entscheidungen im Instanzenzug ergangen sind. 534

Alle in der Folge wiedergegebenen Urteile, in denen eine Haftung bejaht wird (Avellino, Venezia, Genova und Latina) stützen sich in ihrer Begründung auf Art. 21-23 cod. consumo und nehmen Bezug auf die Entscheidung der AGCM. 535

I. Tribunale di Avellino, 10.12.2020, n. 1855

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte sind die Volkswagen AG sowie die Volkswagen Group Italia S.p.A. Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug des Herstellers Volkswagen, Modell Beetle, mit einem Dieselmotor EA189. 536

Der Kläger begehrt mit seiner Klage zunächst Feststellung gemäß Art. 20 ff. cod. consumo, dass die Beklagten an einer unlauteren Geschäftspraxis beteiligt waren, indem sie falsche Informationen bezüglich der Schadstoffemissionen von Fahrzeugen mit Dieselmotoren EA189 der Marke Volkswagen verbreitet haben oder zumindest die Verbraucher über die Einhaltung der Emissionswerte getäuscht haben. 537

Darüber hinaus begehrt der Kläger, die Beklagten zur Zahlung von Schadensersatz zu verurteilen. Der Schaden ergebe sich einerseits aus dem Mindervert des Fahrzeugs in Höhe von 35% des Fahrzeugwerts, andererseits auch aus dem immateriellen Schaden, der durch das irreführende Verhalten der Beklagten entstanden sei, welches nicht nur den Straftatbestand des Betrugs und der Täuschung im geschäftlichen Verkehr erfülle, sondern auch eine Verletzung von Rechten mit Verfassungsrang (Gesundheit und Umwelt) darstelle. 538

Die Beklagten berufen sich insbesondere auf fehlende Passivlegitimation in Bezug auf vertragliche Ansprüche. Inhaltlich lassen sich die Beklagten 539

dahingehend ein, zum Kaufzeitpunkt hätten die Verkaufskataloge keine Angaben zu den Stickoxid-Emissionswerten enthalten; folglich hätte gar keine Irreführung diesbezüglich stattfinden können.

540 Das Gericht gibt der Klage in Bezug auf den Vermögensschaden statt.

2. Zum materiellen Schaden und zur Passivlegitimation

541 Das Tribunale di Avellino führt aus, der Hersteller eines Kraftfahrzeugs sei einem Verbraucher zum Schadensersatz verpflichtet, der ihm dadurch entstanden sei, dass dessen freier Wille durch irreführende oder mangelnde Informationen über die Installation einer Software zur Manipulation von Emissionsdaten beeinträchtigt wurde und der Verbraucher daher ein Produkt von geringerer Qualität und von geringerem Wert auf dem Gebrauchtwagenmarkt erworben hat.

542 Zur geltend gemachten fehlenden Passivlegitimation führt das Gericht aus, der Kläger habe sich nicht auf spezifische Bestimmungen zur Vertragswidrigkeit bezogen, sondern auf die Bestimmungen der Art. 18 ff. cod. consumo zu unlauteren Geschäftspraktiken, denen die Beklagten in diesem Fall unterfielen.

543 Das Gericht führt zum Verhalten von Volkswagen im Sinne des Codice del consumo aus:

„Ma, in ogni caso, la condotta descritta integra pratica ingannevole e comunque scorretta anche ai sensi degli art. 20, 21 e 22 cod. consumo: il consumatore è stato tratto in inganno su caratteristiche fondamentali ed ampiamente pubblicizzate dei veicoli in punto di emissioni, veicoli che presentano caratteristiche qualitative inferiori a quelle descritte; è stata omessa l'informazione dell'installazione sui veicoli di un apposito software con lo scopo di consentire la produzione di un livello di inquinamento superiore a quello consentito per legge, informazione rilevante ai fini di una decisione consapevole di natura commerciale da parte del consumatore; è stato violato in più punti il codice etico.“

*Deutsch:*⁶¹³

Aber in jedem Fall beinhaltet das beschriebene Verhalten eine irreführende und ebenso unlautere Praxis auch im Sinne der Art. 20, 21 und 22 cod. consumo: Der Verbraucher wurde über die grundlegenden und

613 Übersetzung des Verf.

weithin bekannt gemachten Eigenschaften der Fahrzeuge in Bezug auf die Emissionen getäuscht, wobei die Fahrzeuge geringere als die beschriebenen Qualitätsmerkmale aufweisen; es wurden Informationen über die Installation einer speziellen Software in den Fahrzeugen unterlassen, die es ermöglichen soll, einen höheren als den gesetzlich zulässigen Schadstoffausstoß zu erzeugen. Hierbei handelt es sich um Informationen, die für eine bewusste Geschäftsentscheidung des Verbrauchers von Bedeutung sind; es wurde in mehreren Punkten gegen den Verhaltenskodex verstoßen.

Hiernach stelle sowohl die Installation von Manipulationssoftware als auch die Verbreitung falscher, irreführender oder unterlassener Angaben eine unlautere und irreführende Geschäftspraxis dar. 544

Der VW-Konzern habe von den zuständigen Behörden eine Typgenehmigung für seine mit dem Dieselmotor EA 189 ausgerüsteten Fahrzeuge erhalten und die Emissionseigenschaften dieser Fahrzeuge in großem Umfang als emissionsfrei beworben. Hierdurch habe der Konzern unrichtige Angaben gemacht, soweit es zutrifft, dass die vom VW-Konzern hergestellten und vertriebenen Fahrzeuge durch den Einbau der manipulativen Abschaltvorrichtung in die Lage versetzt wurden, die für die genehmigte Emissionsklasse festgelegten Grenzwerte nicht zu überschreiten. 545

Eine Pressemitteilung des VW-Konzerns vom 16. Dezember 2015, in der stehe: „Nach dem Update erfüllen die Fahrzeuge die geltenden Emissionsnormen“, sei ein klares Eingeständnis, dass die Fahrzeuge die vorgeschriebenen Emissionsnormen vorher nicht erfüllten. Dadurch sei die freie Entscheidung des klagenden Verbrauchers für den Kauf eines Fahrzeugs beeinträchtigt worden, sodass der Kläger einen Anspruch auf Schadensersatz habe. 546

Den Schaden beziffert das Gericht auf eine Summe, die 20% des Kaufpreises des Fahrzeugs entspricht zuzüglich Zinsen. Zur Begründung führt es aus: 547

„La liquidazione del danno non può che essere equitativa e può essere parametrata al minor valore dell'autovettura in termini percentuali rispetto al prezzo sostenuto per l'acquisto (che non è chiaramente leggibile nella proposta di acquisto in atti); stimasi equa la percentuale di deprezzamento del venti per cento oltre interessi sulla somma così determinata, dalla domanda al saldo.“

Deutsch:⁶¹⁴

Die Schadensregulierung kann nur der Billigkeit entsprechen und sich auf den prozentualen Minderwert des Fahrzeugs gegenüber dem gezahlten Kaufpreis stützen (der im Kaufangebot in den Akten nicht eindeutig zu erkennen ist); der Prozentsatz der Wertminderung von zwanzig Prozent zuzüglich Zinsen auf den so ermittelten Betrag ab Antragstellung bis zur Abrechnung gilt als billig.

548 Der Kläger hatte Schadensersatz in Höhe des niedrigeren Verkehrswerts in Höhe von 35% des Wertes des Fahrzeugs beantragt.⁶¹⁵ Der Entscheidung lässt sich nicht entnehmen, ob er hierfür einen Beweis angeboten hat. In den Entscheidungsgründen wird jedenfalls die beklagte Volkswagen AG dahingehend zitiert, dass kein Schaden entstanden sei und jedenfalls Behauptungen und Beweise hierzu fehlten.⁶¹⁶

549 Dies widerspricht dem in der Entscheidung Cass., n. 28037/2021 aufgestellten Grundsatz, dass im Falle von Verstößen gegen Verhaltensnormen nicht automatisch eine Schadensersatzpflicht entsteht, solange ein konkreter Schaden nicht nachgewiesen ist (oben Rn. 517). Denn eine Schadensbemessung nach Billigkeit kommt hiernach bezüglich der materiellen Einbußen nicht in Betracht.⁶¹⁷

3. Zum immateriellen Schaden

550 In Bezug auf einen immateriellen Schadensersatz führt das Gericht aus, hierfür sei ein Verhalten erforderlich, das eine Mindestschwelle überschreite, die einen kompensatorischen Schutz ermögliche. Es müsse hierfür eine schwerwiegende Beeinträchtigung vorliegen.

551 Es zitiert hierbei unter anderem ein Urteil der Corte di Cassazione,⁶¹⁸ nach der ein immaterieller Schaden, auch wenn er wegen der vermeintlichen Verletzung verfassungsrechtlich geschützter Rechte geltend gemacht wird, nicht anzunehmen ist, wenn er Teil des täglichen Lebens ist und lediglich zu Unannehmlichkeiten führt, die keine schwerwiegenden und/oder monetarisierbaren Folgen darstellen.

614 Übersetzung des Verf.

615 Trib. Avellino, 10.12.2020, Foro it. 2021, I, 1482, 1483 unten.

616 Trib. Avellino, 10.12.2020, Foro it. 2021, I, 1482, 1484 unten.

617 Siehe bereits Santoro, Danno e Responsabilità 2 (2022), 243, 257 mit Fn. 78.

618 Cass., 4.2.2014, n. 2370.

II. Tribunale di Venezia, 7.7.2021, N. R.G. 3711/2016

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte in diesem Verfahren sind die Volkswagen AG sowie die Volkswagen Group Italia S.p.A. Es handelt sich um eine Sammelklage (*azione di classe*) gemäß Art. 140-*bis* cod. consumo. 552

Klägerin ist die Verbraucherschutzorganisation Altroconsumo, die in dem Verfahren mehr als 63.000 Käufer von Fahrzeugen der Marken VW, Audi, Skoda und Seat, die mit einem Dieselmotor EA189 ausgestattet sind, vertritt. 553

Die Klägerin begehrt mit der Klage, die Beklagten zum Ersatz des durch die unlauteren Geschäftspraktiken verursachten materiellen und immateriellen Schadens zu verurteilen, der sich sowohl aus dem geringeren Handelswert der Fahrzeuge als auch aus einem immateriellen Schaden der Fahrzeugkäufer zusammensetze. Die Klägerin macht die Verletzung von Rechten mit Verfassungsrang (Gesundheit und Umwelt) geltend sowie das Vorliegen eines rechtswidrigen Verhaltens zum Nachteil der Verbraucher unter den Tatbeständen des Betrugs und des gewerbsmäßigen Betrugs. 554

Die Beklagten treten der Klage entgegen und machen neben der Unzulässigkeit der Sammelklage geltend, die Schadensersatzforderungen seien unbegründet. Darüber hinaus fehle es in Bezug auf Fahrzeuge der Marken Audi, Seat und Skoda an der Passivlegitimation. 555

2. Zum materiellen Schaden und Passivlegitimation

Das Gericht gibt der Klage statt und verurteilt die Beklagten zur Zahlung von EUR 3.300 an jeden der von Altroconsumo vertretenen Fahrzeugkäufer zuzüglich Wertzuwachs (*rivalutazione*) ab Fahrzeugkauf bis zur hiesigen Entscheidung sowie Zinsen ab dem 180. Tag seit Veröffentlichung dieses Urteils. 556

Das Gericht bejaht die Passivlegitimation der Beklagten. Es führt aus, die Volkswagen AG sei als Herstellerin der EA189-Dieselmotoren, die in die Fahrzeuge der Marken Volkswagen, Audi, Seat und Skoda eingebaut werden, passivlegitimiert, da sich auf diese die angebliche unlautere Geschäftspraxis beziehe. Die Volkswagen Group Italia S.p.A. wiederum beziehe als italienische Tochtergesellschaft des Volkswagen-Konzerns, die für den Import, die Vermarktung und die Werbung sowie das Servicenetz der 557

Fahrzeuge der Marken Volkswagen, Audi, Seat und Skoda zuständig sei, ihre Gewinne aus der Vermarktung dieser Fahrzeuge.

558 Das Gericht kommt zu dem Schluss, die Beklagten hätten eine irreführende Geschäftspraktik angewandt. Das Verhalten der Beklagten, die Nachhaltigkeit ihrer Produkte zu rühmen und dabei das Vorhandensein einer Vorrichtung zur Manipulation der Stickoxidemissionen zu verbergen, die in der Absicht eingebaut wurde, das Kontrollsystem für die Schadstoffemissionen zu umgehen, sei irreführend (*ingannevole*) im Sinne von Art. 23 Abs. 1 lit. d cod. consumo.

559 Zweitens stelle das Verhalten der Volkswagen AG einen Verstoß gemäß Art. 21 Abs. 1 lit. b und Art. 22 cod. consumo dar. Auf die Behauptung, es sei weder zu einem Rückgang der Verkäufe der Fahrzeuge noch zu einer Wertminderung gekommen, komme es hierbei nicht an. Denn es bestehe nach der Rechtsprechung die einhellig vertretene Auffassung, es handele sich um eine Gefährdungshaftung, da die Handlung abstrakt geeignet sei, das wirtschaftliche Verhalten des Verbrauchers bei seiner Kaufentscheidung zu beeinflussen und zwar unabhängig von einer Bewertung des konkret verursachten wirtschaftlichen Schadens.⁶¹⁹

560 Der Schaden bestehe in der höheren wirtschaftlichen Belastung, die der Kläger beim Kauf eines Fahrzeugs zu tragen habe, welches formal der Klasse Euro 5 entspreche, tatsächlich aber einer niedrigeren Klasse zuzuordnen sei, im Vergleich zum höheren Preis der Fahrzeuge mit Euro 5-Typengenehmigung (siehe Urteilsauszug Rn. 357).

561 Das Gericht führt zur Höhe des Schadensersatzes aus (hierzu bereits oben Rn. 436):

„Nell’ottica di uniformare il danno patrimoniale riconosciuto in capo ai consumatori europei a fronte del medesimo illecito consumeristico il collegio ritiene, quindi, equo ricorrere ad un criterio omogeneo di calcolo basato su di un parametro unitario il cui importo sia pari al 15% del prezzo medio di acquisto dei veicoli coinvolti dal cd. Dieselgate in Italia. Quest’ultimo si trae dal provvedimento dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato n. 26137 adottato nell’adunanza del 4 agosto 2016, che lo ha stimato compreso tra 10.000 a 30.000 euro.“

619 Verweis auf Consiglio di Stato, 16.3.2018, n. 1670; 19.9.2017, n. 4878; 6.9.2017, n. 4245; 24.11.2011, n. 6204; 16.8.2017, n. 4011; TAR Lazio, 9.4.2019, n. 4621; 24.4.2018, n. 4571.

Deutsch:⁶²⁰

Im Hinblick auf die Vereinheitlichung des Vermögensschadens, der den europäischen Verbrauchern in Bezug auf ein und dasselbe Verbrauchervergehen zuerkannt wird, hält es das Gericht daher für angemessen, auf ein einheitliches Berechnungskriterium zurückzugreifen, das auf einem einheitlichen Parameter basiert, dessen Höhe 15% des durchschnittlichen Kaufpreises der vom sogenannten Dieselgate in Italien betroffenen Fahrzeuge entspricht. Der durchschnittliche Kaufpreis ist der Entscheidung Nr. 26137 der Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato vom 4. August 2016 entnommen, die diesen auf einen Betrag zwischen EUR 10.000 und 30.000 schätzt.

Danach entspreche der materielle Schaden 15% des durchschnittlichen Kaufpreises der vom sogenannten Dieselgate betroffenen Fahrzeuge. Hierbei nimmt das Gericht als Kaufpreis einen Medianwert von EUR 20.000 an, wonach sich der durchschnittliche Vermögensschaden auf EUR 3.000 belaufe. 562

3. Zum immateriellen Schaden

Zusätzlich zu diesem Betrag sprach das Gericht einen Nichtvermögensschadensersatz in Höhe von 10% des verursachten Vermögensschadens, also je Kläger EUR 300, zu (Urteilsauszug oben Rn. 438). Dabei stützte sich das Gericht auf die Kriterien, die in den einschlägigen Tabellen des Gerichts für die Zumessung des moralischen Schadens im Verhältnis zum biologischen Schaden festgelegt sind. Hier erforderten die auf Liquidation gerichteten Interessen sowie Besonderheiten des vorliegenden Verfahrens, das einer Valorisierung spezifischer individueller und subjektiver Perspektiven nicht zugänglich sei, den Rückgriff auf die niedrigste der fünf hypothetischen Stufen. 563

4. Aussetzung der vorläufigen Vollstreckbarkeit

Mit Beschluss vom 10. Mai 2022, n. 217 hat die Corte di Appello di Venezia die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils des Tribunale di Venezia, n. 1423/2021 im Verfahren N. R.G. 3711/2016 (oben Rn. 552 ff.) auf Antrag 564

620 Übersetzung des Verf.

der Volkswagen AG und der Volkswagen Group Italia S.p.A. ausgesetzt. Das Gericht begründet dies damit, dass es eine umfassende Prüfung der Materie für geboten halte. Außerdem lägen die gemäß Art. 140-*bis* Abs. 13 cod. consumo bei einer Aussetzung zu würdigenden Voraussetzungen vor, konkret: der auf dem Schuldner lastende Gesamtbetrag, die Anzahl der Gläubiger sowie die damit verbundenen Schwierigkeiten der Beitreibung im Falle eines erfolgreichen Rechtsbehelfs.

5. Nachfolgend: Corte di Appello di Venezia, 16.11.2023, n. 2260

565 Die Corte di Appello di Venezia als Rechtsmittelinstanz bestätigte mit Urteil vom 16. November 2023 dem Grunde nach einen Rechtsverstoß durch VW im Wege einer Manipulation mittels Software zum Zwecke der Zulassung ihrer Euro 5-Fahrzeuge. Allerdings wurde der von der Vorinstanz zugesprochene materielle Schadensersatz nicht anerkannt. Denn durch die Rückrufaktion des Autokonzerns sowie dadurch, dass die Euro 5-Zulassung nie widerrufen worden sei, sei ein möglicherweise vorliegender Vermögensschaden bereits ausgeglichen worden. Jedenfalls fehle es an einem Nachweis für einen eventuell dennoch gegebenen Schaden.

566 Den von der Vorinstanz zugesprochenen immateriellen Schadensersatz bestätigte die Corte di Appello allerdings jedenfalls im Ergebnis. Zu der Entscheidung wird aufgrund ihrer Tragweite noch gesondert ausführlich Stellung genommen (unten Rn. 592 ff.).

III. Tribunale di Genova, 5.10.2021, n. 2160

1. Sachverhalt und Anträge

567 Beklagte sind ein Vertragshändler der Volkswagen AG sowie die Volkswagen AG⁶²¹ selbst. Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug der Marke VW, Modell Golf, welches der Kläger zu einem Preis von EUR 23.600 bei dem beklagten Autohändler im Jahr 2011 erwarb.

568 Der Kläger verlangt Ersatz des nach billigem Ermessen zu berechnenden Schadens, der ihm dadurch entstanden sei, dass der Fahrzeughersteller eine Software in das elektronische Steuergerät eingebaut habe, um die

621 Diese Beklagte wird im Urteil als V.A.G. abgekürzt und im Tatbestand als Hersteller bezeichnet.

vorgeschriebenen Schadstoffemissionsgrenzwerte einzuhalten. Der Kläger stützt die Klage gegenüber der VW AG auf Art. 2043 c.c., Art. 20 Abs. 2, 21 Abs. 1 lit. b und 23 Abs. 1 cod. consumo.

Das Gericht weist die Klage bezüglich des Vertragshändlers ab, da der 569
Kläger die gesetzlich vorgeschriebene Rangfolge der Rechtsbehelfe aus Vertrag nicht eingehalten habe (grundsätzlich zunächst Nachbesserung oder Nachlieferung) und vielmehr direkt Preisminderung verlangt habe.

2. Zum materiellen Schaden

In Bezug auf das Schadensersatzbegehren gegen die VW AG gibt das Ge- 570
richt der Klage statt. Das Gericht stellt fest, das Verhalten der VW AG begründe einen Verstoß gegen Art. 21 Abs. 1 lit. b und Art. 22 cod. consumo, deren Werbemittelungen irreführend und unvollständig gewesen seien. Ein Verbraucher sei hierdurch unter anderem der falschen Annahme unterlegen und dadurch auch zum Kauf entschlossen gewesen, der Hersteller zähle zu seinen vorrangigen Zielen den Schutz der Umwelt. Denn der Kläger habe sich für ein Fahrzeug entschieden, das aufgrund seiner geringen Umweltbelastung als umweltfreundlich gelte, während in Wahrheit die tatsächlich ausgestoßenen Emissionen die Fahrzeugtypengenehmigung nicht gerechtfertigt hätten.

Der Umstand, dass es weder zu einem Rückgang des Fahrzeugabsatzes 571
noch zu einer Wertminderung gekommen sei, sei irrelevant, da der Verstoß den Charakter eines Gefährdungsdelikts (*natura di illecito di pericolo*) habe, da das Verhalten abstrakt geeignet sei, das Kaufverhalten des Verbrauchers zu beeinflussen, unabhängig von einem konkret verursachten wirtschaftlichen Schaden.⁶²² Hierbei argumentiert das Gericht ähnlich wie das Tribunale di Venezia in der Entscheidung vom 7. Juli 2021 (Rn. 552 ff.).

Zur Höhe des Schadensersatzes führt das Gericht aus (siehe bereits oben 572
Rn. 434):

„Il danno va riconosciuto sulla base del criterio omogeneo di calcolo basato su di un parametro unitario il cui importo è pari al 15% del prezzo medio di acquisto dei veicoli coinvolti dal cd. Dieselgate in Italia [...]“

622 Verweis, ebenso wie das Tribunale di Venezia, 7.7.2021, N. R.G. 3711/2016, auf Consiglio di Stato, 16.3.2018, n. 1670; 19.9.2017, n. 4878; 6.9.2017, n. 4245; 24.11.2011, n. 6204; 16.8.2017, n. 4011; TAR Lazio, 9.4.2019, n. 4621; 24.4.2018, n. 4571.

Deutsch:⁶²³

Der Schadensersatz wird auf der Grundlage eines einheitlichen Berechnungskriteriums auf der Grundlage eines einheitlichen Parameters in Höhe von 15% des durchschnittlichen Kaufpreises der durch den sogenannten Dieselsegate in Italien betroffenen Fahrzeuge anerkannt.

573 Der durchschnittliche Kaufpreis ist der Entscheidung Nr. 26137 der AGCM vom 4. August 2016 entnommen, die diesen auf einen Betrag zwischen EUR 10.000 und 30.000 schätzt. Die Begründung zur Höhe des Schadensersatzes deckt sich hierbei weitgehend mit derjenigen des Tribunale di Venezia mit seiner Entscheidung vom 7. Juli 2021 (Rn. 561 f.).

574 Bei einem Kaufpreis von EUR 23.500 ergebe sich somit ein Vermögensschaden in Höhe von EUR 3.540 zuzüglich Wertausgleich (*rivalutazione*) und Zinsen ab Fahrzeugkauf bis zum vorliegenden Urteil.

575 Nach Ansicht des Gerichts sei es unerheblich, dass es weder zu einem Rückgang der Verkäufe der Fahrzeuge noch zu einer Wertminderung gekommen ist, wie es auch der bestellte Sachverständige vermutet hatte. Die die festgestellte Verbraucherrechtsverletzung habe den Charakter eines Gefährdungsdelikts, da die Geschäftspraktik abstrakt geeignet sei, das wirtschaftliche Verhalten des Verbrauchers bei seiner Kaufentscheidung zu beeinflussen, und dies unabhängig von der Bewertung des konkret verursachten wirtschaftlichen Schadens.⁶²⁴

576 Diese Begründung steht im klaren Widerspruch zur Entscheidung Cass., n. 28037/2021, wonach gerade ein konkreter Schaden dargelegt und bewiesen werden muss.

3. Zum immateriellen Schaden

577 Hierzu führt das Gericht aus:

„In difetto di specifica prova il danno morale [non]⁶²⁵ può essere riconosciuto all'attore.“

623 Übersetzung des Verf.

624 In der Literatur wird angemerkt, dass sich hierin durchaus Elemente von Strafschadensersatz erkennen ließen, vgl. *Santoro*, Danno e Responsabilità 2 (2022), 243, 256.

625 Das Wort „non“ wurde vom Verf. eingefügt. Da materieller Schadensersatz zugesprochen wurde, immaterieller jedoch nicht, muss es sich hierbei um ein Versehen des Gerichts handeln.

Deutsch:⁶²⁶

In Ermangelung eines konkreten Nachweises kann dem Kläger [k]ein immaterieller Schaden zuerkannt werden.

IV. Tribunale di Latina, 23.3.2023, n. 691

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte ist die Volkswagen Group Italia S.p.A. Die Volkswagen AG ist 578 nicht Partei dieses Verfahrens. Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug der Marke Skoda, Modell Octavia Ambition 1.6 TDI mit Dieselmotor EA189, das der Kläger zu einem Preis von EUR 21.350 bei einem Vertragshändler erwarb.

Der Kläger begehrt mit seiner Klage die Feststellung, dass das Verhalten 579 der Beklagten eine unlautere Geschäftspraxis im Sinne des Art. 21 Abs. 2 lit. b cod. consumo darstelle sowie Rückgabe des Fahrzeugs oder Schadensersatz in Höhe von EUR 20.000.

Die Beklagte macht in ihrer Rolle als Importeurin und Händlerin an 580 Händler des nationalen Vertriebsnetzes eine fehlende Passivlegitimation geltend. In der Sache sei die Klage ebenso abzuweisen, da der Nachweis des irreführenden und unzulässigen Verhaltens allein für einen Schadensersatz nicht ausreichend sei.

2. Zum materiellen Schaden und Passivlegitimation

Das Gericht gibt der Schadensersatzklage statt und verurteilt die Beklagte 581 zur Zahlung in Höhe von EUR 3.202,50 zuzüglich Wertausgleich und Zinsen.

Das Gericht bejaht die Passivlegitimation der Beklagten, da diese neben 582 Import und Vertrieb auch für die Vermarktung, Verkaufsförderung, Werbung und Betreuung und Kundendienst für Fahrzeuge, unter anderem für Skoda, sei und aus dem Vertrieb dieser Fahrzeuge Gewinne erziele.

Im vorliegenden Fall weise das Verhalten der Volkswagen Group Italia 583 die Merkmale eines Fehlverhaltens im Sinne der Art. 20, 21 Abs. 1 lit. b und 22 cod. consumo auf, da es gegen die berufliche Sorgfalt verstößt

626 Übersetzung des Verf.

und geeignet ist, das wirtschaftliche Verhalten der Verbraucher spürbar zu beeinflussen. Das Gericht führt hierbei keine Parallelrechtsprechung an.

584 Insbesondere habe die Beklagte, die für das Marketing und die Werbekampagnen für Volkswagen, Audi, Seat und Skoda verantwortlich sei, durch Werbung unvollständige und irreführende Informationen verbreitet: unvollständig insofern, als in diesen Mitteilungen keine vollständigen Informationen, einschließlich des Vorhandenseins des Systems zur Manipulation von Abgaswerten, gegeben wurden, wodurch der Verbraucher daran gehindert wurde, eine sachkundige Entscheidung zu treffen. Irreführend seien die Informationen insofern, als das Unternehmen darin die Sensibilität für Umweltfragen in den Mittelpunkt seiner ethischen Grundsätze gestellt habe.

585 Ein Sorgfaltsmangel ließe sich dadurch feststellen, dass die Beklagte nicht überprüft habe, ob die in Italien durchgeführte Werbekampagne bezüglich der Fahrzeuge, die sie vermarktet und beworben hat, zutreffend war. Hierbei zieht das Gericht Art. 18 Abs. 1 lit. h cod. consumo heran, welcher die berufliche Sorgfalt (*diligenza professionale*) definiert (Rn. 200 ff.). Aufgrund dieser hätte die Beklagte zumindest den Grund für den Einbau des Geräts hinterfragen müssen, bei dem sich herausstellte, dass es nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprach.

586 In Bezug auf den Schadensersatzanspruch gemäß Art. 2043 c.c. führt das Gericht aus, es gehe im vorliegenden Fall um die Verletzung der Vertragsfreiheit („*libertà negoziale*“). Dieser Schadensersatz könne verlangt werden, wenn bei Vertragsverhandlungen gegen den Grundsatz von Treu und Glauben verstoßen wurde und dieser Verstoß zu einer Interessenabwägung geführt hat, die für die Partei, die die Folgen des gegen Treu und Glauben verstoßenden Verhaltens erlitten hat, nachteiliger ist.⁶²⁷

587 In Ermangelung eines unmittelbaren Vertragsverhältnisses zwischen der Klägerin und der Volkswagen Group Italia sei daher die deliktische Haftung der Beklagten zu bejahen, da ihr Verhalten alle Tatbestandsmerkmale einer unerlaubten Handlung aufweise. Zum einen sei das Recht des Verbrauchers auf Selbstbestimmung bei der Produktwahl beeinträchtigt worden, zum anderen liege auch das subjektive Tatbestandsmerkmal vor, da die Beklagte eine Werbe- und Marketingkampagne sorgfaltswidrig durchgeführt habe. Auch liege ein Kausalzusammenhang vor, da das Verhalten der Beklagten geeignet war, den Verbraucher irrezuführen und damit seine geschäftlichen Entscheidungen zu beeinflussen.

627 Hier verweist das Gericht auf Cass., 17.9.2013., n. 21255.

Zum materiellen Schaden führt das Gericht aus:

588

„Il danno risarcibile consiste, pertanto, nel maggior aggravio economico, parametrato al maggior prezzo dei veicoli omologati Euro 5, sostenuto dall'attore per l'acquisto di un veicolo formalmente Euro 5, ma di fatto di categoria inferiore.“

*Deutsch:*⁶²⁸

Der Schaden besteht in der höheren wirtschaftlichen Belastung, die der Kläger beim Kauf eines Fahrzeugs zu tragen hat, was formal der Klasse Euro 5 entspricht, tatsächlich aber einer niedrigeren Klasse zuzuordnen sei, im Vergleich zum höheren Preis der Fahrzeuge mit Euro 5-Typgenehmigung.

Auf diese Weise könne der zu ersetzende Schaden nach billigem Ermessen 589 in dem Maße bestimmt werden, der einer Wertminderung von 15% des Fahrzeugpreises entspreche, hier somit EUR 3.202,50. Insoweit entspricht die Argumentation derjenigen des Tribunale di Venezia⁶²⁹ (Rn. 560 ff.), auch wenn hierauf nicht ausdrücklich Bezug genommen wird. Auch diese Begründung entspricht aus den oben Rn. 436 genannten Gründen nicht den Vorgaben der Entscheidung Cass., n. 28037/2021, wonach gerade ein konkreter Schaden dargelegt und bewiesen werden muss.

In Bezug auf den Schadensersatzanspruch wegen entgangenen Gewinns 590 führt das Gericht aus:

„Non può invece essere risarcito il danno che viene qualificato dall'attore come lucro cessante e corrispondente al prezzo concordato con un potenziale acquirente (sentito invero anche come teste) e pari ad € 7.500,00. In riferimento al momento in cui si produce l'evento di danno, il lucro cessante si riferisce all'utilità che il danneggiato presumibilmente avrebbe potuto conseguire successivamente all'evento dannoso [...], ove lo stesso non si fosse verificato.

Concepito in questi termini diacronici il lucro cessante non potrà essere commisurato al valore dell'autovettura non conseguito per effetto della mancata vendita.

La mancata conclusione di una trattativa per la vendita del veicolo [...] non è di per sé idonea a dimostrare che il bene non abbia conservato più

628 Übersetzung des Verf.

629 Tribunale di Venezia, 7.7.2021, n. R.G. 3711/2016.

alcun valore, tanto da dover commisurare il danno al valore dell'usato al momento della trattativa fallita.

Risulta piuttosto che l'attore abbia continuato a godere del mezzo senza che abbia perso alcuna utilità dall'uso dello stesso. Quindi nessun lucro cessante può essere derivato dall'evento lesivo.“

*Deutsch:*⁶³⁰

Der von der Klägerin als entgangener Gewinn qualifizierte Schaden in Höhe des mit einem potentiellen Käufer [...] vereinbarten Preises von € 7.500,00 ist hingegen nicht ersatzfähig.

Bezogen auf den Zeitpunkt des Eintritts des Schadensereignisses bezieht sich der entgangene Gewinn auf den Wert, den der Geschädigte nach dem schädigenden Ereignis (hier die Einschränkung der Verhandlungsfreiheit) vermutlich hätte erzielen können, wenn dieses nicht eingetreten wäre.

So gesehen kann der entgangene Gewinn nicht in einem angemessenen Verhältnis zu dem Wert des Autos stehen, der durch den unterbliebenen Verkauf nicht erzielt wurde.

Das Scheitern der Verhandlungen über den Verkauf des Fahrzeugs [...] ist für sich genommen nicht geeignet, die Wertlosigkeit des Wirtschaftsguts zu belegen, so dass der Schadensersatz dem Wert des Gebrauchtwagens zum Zeitpunkt der gescheiterten Verhandlungen entsprechen muss.

Vielmehr scheint es so zu sein, dass der Kläger weiterhin Freude an dem Fahrzeug hatte, ohne dass er einen Nutzungsausfall hatte. Aus dem Schadensereignis kann daher kein entgangener Gewinn abgeleitet werden.

3. Zum immateriellen Schaden

- 591 Immateriellen Schadensersatz dafür, dass der Kläger als überzeugter Umweltschützer mit seinem Fahrzeug zur Umweltverschmutzung beigetragen habe, verneint das Gericht, da kein Beweis dafür vorgelegt wurde, worin der Schaden bestehen solle.

630 Übersetzung des Verf.

V. Corte di Appello di Venezia, 16.11.2023, n. 2260

Die bis dato aktuellste Entscheidung stammt von der Corte di Appello 592 di Venezia als Rechtsmittelinstanz zu der von Altroconsumo vor dem Tribunale di Venezia geführten Sammelklage (Rn. 552 ff.). In ihr wurde eine Haftung der VW AG für materielle Schäden im Ergebnis abgelehnt und die Entscheidung der Vorinstanz insoweit aufgehoben. Sie wird dennoch an dieser Stelle dargestellt, da die Zuerkennung von immateriellem Schadensersatz durch die Vorinstanz im Ergebnis bestätigt wurde.

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte in diesem Verfahren sind die Volkswagen AG sowie die Volkswa- 593 gen Group Italia S.p.A. Es handelt sich um eine Sammelklage (*azione di classe*) gemäß Art. 140-bis cod. consumo. Bezüglich des Sachverhalts wird auf die Darstellung zur Vorinstanz (Rn. 552 ff.) verwiesen. Rechtsmittel wurden von den Beklagten wie von der Klägerin eingelegt.

Die Beklagten rügten zunächst die fehlende Passivlegitimation der Volks- 594 wagen Group Italia. Weiter beantragten sie die Zurückweisung der Klage als insgesamt unbegründet. Hilfsweise beantragten sie die Zurückweisung des von Altroconsumo eingelegten Rechtsmittels sowie die mangelnde Statthaf- tigkeit der Beitritte zur Sammelklage aus unterschiedlichen Gründen.⁶³¹

Die Klägerin beantragte mit ihrem Rechtsmittel zunächst die Bestätigung 595 sämtlicher Beitritte (*adesioni*) zur *classe*. Weiter beantragte sie die Zurück- weisung des von den Beklagten eingelegten Rechtsmittels als unbegründet. Hilfsweise beantragte sie u.a. im Falle des Erfolgs der entsprechenden Rechtsmittelrüge der Beklagten, die Neufestsetzung der geschuldeten Zin- sen auf der Grundlage von Art. 1284 c.c. sowie, ebenfalls hilfsweise, für den Fall, dass der 9., 10. und 13. Rechtsmittelrüge in Bezug auf die gerech- te Bemessung des Vermögensschadens und des Nichtvermögensschadens stattgegeben werden sollte, den den Rechtsmittelführern und den anderen Mitgliedern der Klärgemeinschaft zustehenden Schadensersatz nach bil- ligem Ermessen in dem Umfang neu festzusetzen, der nach Art. 1226 c.c. gerechtfertigt erscheint.

631 Auf diesen rein prozessualen Teil der Entscheidung wird mangels Relevanz für das Verfahren vor dem OLG Braunschweig nicht weiter eingegangen.

2. Zum materiellen Schaden und Passivlegitimation

a) Das unlautere Verhalten von VW

- 596 Die ersten fünf Rechtsmittellrügen der Beklagten richten sich gegen die Feststellung unlauteren Verhaltens im Sinne von Art. 20-23 cod. consumo. Ihre Bedeutung liegt darin, dass sie das Vorliegen einer unerlaubten Handlung, aus der sich die Schadensersatzpflicht ergibt, nach sich ziehen würden.⁶³²

aa) Einbau manipulativer Software

- 597 Das Gericht stellt zunächst fest, dass an keiner Stelle bestritten werde, dass die VW AG verbotene Manipulationsgeräte in Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns hergestellt und eingebaut hat; es bezieht sich dabei auch explizit auf eine Reihe von behördlichen Entscheidungen, vor allem diejenige des Kraftfahr-Bundesamtes vom 15. Oktober 2015, sowie auf den Umstand, dass die VW AG die hierauf gestützte Bußgeldentscheidung der Staatsanwaltschaft Braunschweig vom 13. Juni 2018 akzeptiert habe.⁶³³ In Bezug auf die Funktionsweise der Abschalteneinrichtung nimmt das Gericht Bezug auf die Entscheidung der AGCM vom 4. August 2016; dies geschehe ungeachtet einer möglichen Aufhebung dieser Entscheidung im Lichte des EuGH-Urteils vom 14. September 2023.⁶³⁴

bb) Haftungsvoraussetzungen

- 598 In der Folge prüft das Gericht die Voraussetzungen der Haftung, die es wie folgt beschreibt:

„Deve replicarsi che, ai fini di stabilire se la classe di consumatori abbia diritto al risarcimento del danno occorre stabilire a) se il fatto commesso sia antigiuridico; b) se sia stato commesso con dolo o con colpa; c) se sia ravvisabile una lesione di un interesse meritevole di tutela riconducibile a quel fatto; d) se possa riscontrarsi in capo ai componenti la classe

632 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 33 f.

633 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 34 f.

634 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 36 ff.

di consumatori un danno conseguenza. Mentre le pratiche commerciali scorrette si configurano come illeciti di pericolo sicché, ai fini della loro integrazione, rileva la potenziale distorsione del comportamento economico del consumatore, nell'illecito aquiliano occorre soffermarsi sugli effetti pregiudizievoli della condotta. Con riferimento al presupposto costituito dalla commissione di un fatto antiggiuridico, la giurisprudenza ritiene, invero, che nella struttura dell'illecito aquiliano non rilevi nemmeno la contrarietà della condotta lesiva rispetto a norme di legge ma piuttosto l'ingiustizia del danno '... ossia che il fatto (assistito almeno da colpa) dell'agente abbia prodotto la lesione di una posizione giuridica altrui, ritenuta meritevole dell'ordinamento e non altrimenti giustificata' (Cass., s.u., sent. n. 794 del 2009 [...]).“

*Deutsch:*⁶³⁵

Um festzustellen, ob die Gruppe der Verbraucher einen Anspruch auf Schadensersatz hat, muss festgestellt werden, a) ob die begangene Handlung rechtswidrig ist; b) ob sie vorsätzlich oder fahrlässig begangen wurde; c) ob eine Verletzung eines schutzwürdigen Interesses festgestellt werden kann, die auf diese Handlung zurückzuführen ist; d) ob die Mitglieder der Gruppe der Verbraucher einen Folgeschaden erlitten haben. Während die unlauteren Geschäftspraktiken als Gefährdungsdelikte ausgestaltet sind, da für ihre Einordnung die mögliche Beeinflussung des wirtschaftlichen Verhaltens des Verbrauchers relevant ist, ist bei der außervertraglichen Haftung auf die schädigenden Auswirkungen des Verhaltens abzustellen. In Bezug auf die Voraussetzung der Begehung einer rechtswidrigen Handlung vertritt die Rechtsprechung die Auffassung, dass in der Struktur der deliktischen Haftung nicht einmal den Widerspruch des schädigenden Verhaltens zu Rechtsnormen relevant ist, sondern vielmehr die Ungerechtigkeit des Schadens, '... d.h. dass die (zumindest schuldhaft begangene) Handlung der betreffenden Person die Verletzung einer Rechtsposition einer anderen Person herbeigeführt hat, die von der Rechtsordnung als schutzwürdig angesehen wird und die nicht anderweitig gerechtfertigt ist' (Cass., Sez. un., 794/2009 [...]).

635 Übersetzung des Verf.

(1) Rechtswidriges Verhalten des Schädigers

- 599 Zunächst bejaht das Gericht ein vorwerfbares Verhalten der VW AG („*condotta ... anti giuridica*“). Der objektive Rechtsverstoß sei bereits in der EuGH-Entscheidung vom 17. Dezember 2020⁶³⁶ festgestellt worden.⁶³⁷ Auch in subjektiver Hinsicht stehe eine Zurechnung fest, weil die Manager und Techniker des Unternehmens die Abschalteneinrichtung wissentlich eingebaut hätten, um die Ergebnisse der Emissionskontrollen zu verändern.

(2) Verschulden

- 600 Deren Verhalten sei der VW AG über Art. 2049 c.c. (dazu bereits Rn. 308 ff.) zuzurechnen; auch diesbezüglich wird Bezug genommen auf den Verzicht seitens der VW AG, die Bußgeldentscheidung der Staatsanwaltschaft Braunschweig vom 13. Juni 2018 anzufechten.⁶³⁸

(3) Verletzung eines rechtlich geschützten Interesses

- 601 Die weiter erforderliche Verletzung eines rechtlich geschützten Interesses (*lesione di un interesse meritevole di tutela per l'ordinamento giuridico*) erblickt das Gericht in der Beeinträchtigung des Rechts des Verbrauchers, seine Beziehung frei selbst zu bestimmen, ohne von unlauteren Geschäftspraktiken abhängig zu sein (*diritto del consumatore di liberamente autodeterminarsi nella vita di relazione, senza essere condizionato da pratiche commerciali scorrette*). Das Gericht führt insoweit aus:⁶³⁹

„Al consumatore, sono riconosciuti come ‘fondamentali diritti’ ai sensi dell’art. 2, 1° comma, lett. c) e c-bis), cod. cons. il diritto a una ‘adeguata informazione’ e il diritto ‘all’esercizio delle pratiche commerciali secondo principi di buona fede, correttezza e lealtà’. Il consumatore, parte debole e meno organizzata rispetto all’imprenditore, deve poter disporre di un patrimonio d’informazioni provenienti dall’impresa adeguato al fine di compiere una scelta negoziale consapevole. La mancata revoca dell’omo-

636 EuGH, 17.12.2020, Rs. C-693/18 – *CLCV*, NJW 2021, 1216.

637 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 39 ff.

638 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 41 f.

639 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 42.

logazione Euro 5 da parte del KBA, per la ritenuta idoneità delle misure correttive attuate sui veicoli diesel EA 189, può incidere sul danno patrimoniale (assenza di una riduzione del valore del veicolo) ma non sulla già avvenuta lesione dell'interesse del consumatore, che ha [sic] a sua volta può aver arrecato danni anche di contenuto non economico.“⁶⁴⁰

Deutsch:⁶⁴¹

Dem Verbraucher werden ‘Grundrechte’ im Sinne von Art. 2 Abs. 1 lit. c und c-bis cod. consumo zuerkannt, nämlich das Recht auf ‚angemessene Information‘ und das Recht auf ‚die Ausübung von Geschäftspraktiken nach den Grundsätzen von Treu und Glauben, Fairness und Loyalität‘. Der Verbraucher, der eine schwächere und weniger organisierte Partei als der Unternehmer ist, muss über eine Fülle von Informationen seitens des Unternehmens verfügen, die ausreichend sind, um eine informierte Verhandlungsentscheidung treffen zu können. Das Versäumnis des KBA, die Euro-5-Typgenehmigung zu widerrufen, weil die bei den Dieselfahrzeugen des Typs EA 189 durchgeführten Korrekturmaßnahmen als angemessen angesehen wurden, kann sich zwar auf den Vermögensschaden (fehlende Wertminderung des Fahrzeugs) auswirken, nicht aber auf den Schaden, den der Verbraucher bereits erlitten hat, der seinerseits einen Schaden nichtwirtschaftlicher Natur erlitten haben kann.

Im Einzelnen prüft das Gericht die einzelnen Tatbestände der Art. 20-23 602 cod. consumo und kommt dabei zunächst zum Ergebnis, dass Art. 23 Abs. 1 lit. d cod. consumo nicht erfüllt ist: Die Verwendung einer verbotenen Vorrichtung wie der Abschaltsoftware zur Erlangung der Genehmigung unterfällt dieser Norm nicht, da diese eine wahrheitswidrige Bescheinigung verlangt.⁶⁴²

Auch liege – anders als die Vorinstanz angenommen habe – kein Verstoß 603 gegen Art. 22 cod. consumo vor: Denn eine Pflicht von VW, über die Installation verbotener Abschalteinrichtungen zu informieren, bestehe nicht. Allerdings liege in eben dieser Installation ein separat zu beurteilender Verstoß.⁶⁴³

Allerdings erkennt das Gericht eine Verletzung von Art. 21 Abs. 1 lit. b 604 cod. consumo. Dass die Voraussetzungen der Einstufung der betreffenden

640 Hervorhebungen im Original.

641 Übersetzung des Verf.

642 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 44.

643 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 44.

Pkw in die Schadstoffklasse Euro 5 trotz entsprechender formaler Kennzeichnung nicht vorlagen, sei geeignet gewesen, einen durchschnittlichen Verbraucher in die Irre zu führen. Hier gehe es vor allem um den tatsächlichen Emissionsausstoß, auch hinsichtlich NO_x, den das Gericht als eine „Haupteigenschaft des Produkts“ (*caratteristica principale del prodotto*) ansieht. Eben hiermit habe Volkswagen auch geworben, wie bereits die AGCM in ihrem Beschluss vom 4. August 2016 aufgelistet habe.⁶⁴⁴

605 Auch der vom Tribunale di Venezia angenommene Verstoß gegen Art. 22 Abs. 2 lit. b cod. consumo liege nicht vor, da nicht spezifiziert worden sei, worin die Pflicht seitens der VW AG und der VW Group Italia gegenüber den Verbrauchern bestehen solle.⁶⁴⁵

606 Hinsichtlich der bestehenden Sorgfaltspflichten, so das Gericht im Anschluss, könne man sich nur hinsichtlich der VW Group Italia die Frage stellen, ob die professionelle Sorgfalt („*diligenzia professionale*“), die Art. 20 cod. consumo verlangt, eingehalten wurde.⁶⁴⁶ Keinesfalls aber sei ein dahingehender Verstoß in Bezug auf die Manager und Ingenieure der VW AG zweifelhaft, da deren Verhalten vorsätzlich irreführend war. Es handele sich nicht um (schlichte) Fehler, sondern um Betrug (*frode*). Das Verhalten war aus Sicht des Gerichts außerdem geeignet, die Kaufentscheidung zu beeinflussen, weil es ein wesentliches Merkmal des Produkts betraf.⁶⁴⁷

607 Dieser Sorgfaltspflichtverstoß sei geeignet, die Verbraucher tatsächlich irrezuführen, und habe dies tatsächlich auch getan.⁶⁴⁸

„La condotta era idonea a ledere e ha leso il diritto di autodeterminazione dei consumatori perché i consumatori sono stati indotti a credere che fossero rispettati tutti i requisiti della classe di omologazione e la classe di omologazione, dipendente dai livelli di emissioni di gas inquinanti, costituisce una caratteristica importante per definire il prodotto. La lesione di un interesse meritevole di tutela e con essa il danno-evento sussiste. L'azione ingannevole ha sviato i consumatori nel giudizio comparativo. Non si richiede che la condotta abbia indotto i consumatori a una decisione in concreto diversa da quella assunta. Non è necessario stabilire,

644 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 44 ff.

645 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 46.

646 Weitere Ausführungen hierzu unterbleiben hier mangels Relevanz für die hier interessierende prozessuale Konstellation. Es soll jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass das Gericht auch insoweit von einem relevanten Verstoß ausgeht: Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 47-49.

647 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 47.

648 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 50.

ai fini dell'integrazione di un illecito aquiliano, che per effetto dell'azione ingannevole si sia provocato un errore determinante ai fini della conclusione del contratto. Tale condizione non è richiesta nemmeno dall'art. 1440 cc, nell'ambito della disciplina contrattuale sui vizi del consenso, come presupposto imprescindibile del risarcimento del danno.“

*Deutsch:*⁶⁴⁹

Das Verhalten war geeignet, das Selbstbestimmungsrecht der Verbraucher zu verletzen und hat dies auch verletzt, weil den Verbrauchern vorgegaukelt wurde, dass alle Anforderungen der Typgenehmigungsklasse erfüllt seien, und die Typgenehmigungsklasse, die von der Höhe des Schadgasausstoßes abhängt, ein wichtiges Merkmal zur Definition des Produkts ist. Die Verletzung eines schutzwürdigen Interesses und damit das Schadensereignis liegt vor. Die irreführende Handlung hat die Verbraucher in ihrem vergleichenden Urteil irregeführt. Es ist nicht erforderlich, dass das Verhalten die Verbraucher zu einer konkreten Entscheidung veranlasst hat, die von der getroffenen Entscheidung abweicht. Für den Nachweis einer unerlaubten Handlung ist es nicht erforderlich, dass die irreführende Handlung einen Irrtum verursacht hat, der für den Vertragsschluss entscheidend war. Eine solche Voraussetzung wird nicht einmal von Art. 1440 c.c. im Rahmen der vertraglichen Kontrolle von Willensmängeln als unabdingbare Voraussetzung für den Schadensersatz gefordert.

Das Gericht fügt insoweit an, dass sich das Verhältnis zwischen der Verletzung des Selbstbestimmungsrechts des Verbrauchers und dem tatsächlich erlittenen materiellen und immateriellen Schaden des Verbrauchers auf den davon verschiedenen Aspekt der Schadensfolgen beziehe. Hier sei stets ein Schadensnachweis erforderlich, so dass die Frage nicht abstrakt zu prüfen sei, sondern in Bezug auf den konkret geltend gemachten Schaden.⁶⁵⁰ 608

b) Herbeiführung eines Vermögensschadens

Bezüglich des Schadens machte VW im Wesentlichen geltend, dass der Nachweis eines Vermögensschadens (dazu Rn. 610 ff.) und eines Nichtvermögensschadens (dazu Rn. 634 ff.) fehle, dass die Kriterien für dessen 609

⁶⁴⁹ Übersetzung des *Verf.*

⁶⁵⁰ Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 50.

Bezifferung unzutreffend seien (dazu Rn. 648 ff.) und dass ein etwaiger Schaden infolge der ergriffenen Abhilfemaßnahmen weggefallen sei (dazu Rn. 625 ff.).⁶⁵¹

- 610 Zunächst stellt das Gericht klar, dass auch im Rahmen der hier vorliegenden Sammelklage nach Art. 140-*bis* cod. consumo (in der damaligen Fassung) die allgemeinen Regeln hinsichtlich des Schadensersatzes anzuwenden sind, da sie nur bei Vorliegen eines einheitlichen Schadens, der den Mitgliedern einer bestimmten Gruppe von Verbrauchern zuzurechnen ist, zulässig war und auch heute noch ist, und die Bezifferung des einheitlichen Schadens notwendigerweise unter Berücksichtigung des Billigkeitskriteriums erfolgen muss. Für den Vermögensschaden sei mithin auf die Differenz zwischen dem Preis des Fahrzeugs und seinem tatsächlichen Wert aufgrund des Fehlens einer Eigenschaft abzustellen, für den Nichtvermögensschaden auf Art. 185 Abs. 2 cod. pen.⁶⁵² aufgrund der Begehung einer Straftat.⁶⁵³
- 611 Art. 140-*bis* Abs. 12 cod. consumo in der damals geltenden Fassung verweise für die Schadensbestimmung auf Art. 1226 c.c., wodurch die normalen Maßstäbe zur Anwendung kämen; eine Legitimation, Strafschadensersatz zuzubilligen, sei damit nicht verbunden.⁶⁵⁴ Zwei Voraussetzungen gelte es hier im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung der Corte di Cassazione⁶⁵⁵ zu beachten:⁶⁵⁶
- 612 – Zum einen muss der Schaden mit Sicherheit bestehen. Wenn der Nachweis des Schadens, der dem Geschädigten obliegt, nicht einmal auf der Grundlage von Vermutungen und Tatsachenbehauptungen, die der allgemeinen Lebenserfahrung entsprechen, erbracht worden ist, darf das Gericht keine normative Begründung für den pauschalen Schadensersatz schaffen.
- 613 – Zum anderen muss die Unmöglichkeit oder extreme Schwierigkeit einer genauen Schätzung des Schadens von objektiven Faktoren abhängen und nicht von der Nachlässigkeit des Geschädigten bei der Behauptung und dem Nachweis der Tatbestandsmerkmale, aus denen sich sein Anspruch ableiten lässt.

651 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 50-53.

652 Zum Wortlaut dieser Norm oben Rn. 253.

653 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 55 f.

654 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 58.

655 An dieser Stelle verweist das Gericht auf Cass., 9744/2023; Cass., 28037/2021; Cass., 4534/2017.

656 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 58.

Die Schadensbemessung nach Billigkeit gewinnt aber im Kontext der Class Action insoweit eine besondere Bedeutung, als das Prinzip der vollständigen Schadenskompensation in Übereinstimmung gebracht werden muss mit der Verwendung von standardisierten Kriterien für alle Angehörigen der relevanten Gruppe von Klägern, ohne dass eine Individualisierung möglich wäre.⁶⁵⁷ 614

Legt man diese Kriterien an, so das Gericht, wurde vorliegend der Beweis für das Vorliegen eines Vermögensschadens nicht erbracht. Es stehe nicht fest, dass die Käufer einen Differenzschaden erlitten haben, der sich daraus ergibt, dass der bezahlte Preis für die in die Schadstoffklasse Euro 5 eingeordneten Fahrzeuge des VW-Konzerns von deren realem Marktpreis abweicht.⁶⁵⁸ 615

Die Kriterien zur Schadensbemessung, die das Tribunale di Venezia angelegt hat, seien nicht nachvollziehbar und entsprächen nicht den genannten Kriterien des Differenzschadens. So sei nicht klar, warum das Tribunale die Wertminderung auf 15% (und nicht etwa auf 5%, 10%, 20% oder 25%) taxiere.⁶⁵⁹ Die Bezugnahme auf ausländische Entscheidungen oder Vergleiche genüge nicht und ersetze keinesfalls eigene Feststellungen dazu. Ein Bericht der EU-Kommission, der den Wertunterschied zwischen Fahrzeugen mit der Schadstoffklasse Euro 3 und solche mit Euro 5 im Schnitt auf 30% taxiere, sei jedenfalls inhaltlich nicht einschlägig, da trotz der illegalen Abschaltvorrichtung den betreffenden Pkw des VW-Konzerns die Euro 5-Klassifikation niemals entzogen worden sei.⁶⁶⁰ 616

Dennoch, so das Gericht, habe VW keine vernünftige Erklärung für den Einbau der Abschalt-Software liefern können, so dass auf der Hand liege, dass sie der Umgehung der Vorgaben für die Erfüllung der Euro 5-Norm dienen sollten.⁶⁶¹ Daraus folge, dass der Verbraucher das Fahrzeug zu einem Aufpreis erworben haben muss und dieser Aufpreis vernünftigerweise zu einem Vermögensschaden führen sollte.⁶⁶² 617

Doch genüge dies nicht zur Bestimmung des Vermögensschadens durch das Gericht, vor allem zumal nicht bewiesen sei, dass nach der Rückrufakti- 618

657 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 58.

658 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 60.

659 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 61.

660 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 62.

661 Das Gericht verweist hier auf ein mittlerweile eingestelltes Strafverfahren vor dem Tribunale di Verona, n. 11116/2015 – 2973/2016 RG.

662 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 63 f.

on noch eine Vermögensminderung vorliege. Hierfür führt das Gericht vier Gesichtspunkte an:⁶⁶³

- 619 – Keine Behörde in Deutschland oder einem anderen EU-Staat habe jemals die Euro-5-Typgenehmigung für Dieselfahrzeuge mit einem EA 189-Motor widerrufen.
- 620 – Es gebe keine Anzeichen dafür, dass die Preise auf dem italienischen Sekundärmarkt für EA 189-Dieselfahrzeuge seit Bekanntwerden des Falles Dieselgate gefallen sind; dieser Nachweis hätte durch eine Studie über die Entwicklung der Fahrzeugpreise auf dem Sekundärmarkt erbracht werden können;
- 621 – Auch die in den Vergleichsvereinbarungen in der Bundesrepublik Deutschland oder den USA verwendeten Parameter (auf die sich auch die spanische Justizbehörde beziehe) zur Bewertung der Wertminderung von Fahrzeugen und damit ihre Vereinbarkeit mit den Schadensersatzvorschriften des italienischen Rechtssystems seien nicht bekannt.
- 622 – Die vom Hersteller mit der Beseitigung der Abschalteinrichtung und der Anpassung der Software getroffenen Abhilfemaßnahmen könnten nicht unberücksichtigt bleiben, weil die Wirksamkeit der vom KBA genehmigten Maßnahmen nicht bestritten werden kann. Würde dennoch Schadensersatz gewährt, sei der Grundsatz eines kausal durch das Schadensereignis hervorgerufenen Vermögensschadens (*danno conseguenza*)⁶⁶⁴ außer Kraft gesetzt.
- 623 Zur Frage des Schadensnachweises führt das Gericht in der Folge aus:⁶⁶⁵

„Resta il fatto che per i veicoli di chi ha promosso o ha aderito all'azione di classe non vi è stata una revoca della classe Euro 5, anche a prescindere dal fatto che il suo proprietario avesse partecipato alla campagna d'intervento e soprattutto, dato che si discute del danno patrimoniale degli appartenenti alla classe, nessun veicolo ha subito – rectius non vi è prova che abbia subito – un effettivo deprezzamento. Un veicolo non ha un valore intrinseco eventualmente stimabile da un esperto nominato dal giudice ma un valore di mercato. Se i veicoli del gruppo Volkswagen

663 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 64 f.

664 Zum Begriff des *danno conseguenza* Trabucchi/Fusaro, Istituzioni di diritto civile, 49. Aufl. 2019, § 426 (S. 1349); siehe auch (in Bezug auf Nichtvermögensschäden) Mezzanotte/Parisi, Nuova giur. civ. comm., 3/2023, 598.

665 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 65 f.

con motorizzazione a gasolio EA 189 avessero subito un deprezzamento, tale circostanza dovrebbe emergere dalle riviste specializzate di settore. Non è invece stato documentato che, anche solo per alcuni modelli a gasolio EA 189, vi sia stato un calo dei prezzi in Italia, a prescindere dal fatto che il calo sia stato del 15% o in misura inferiore. A essere risarcibile nell'ambito della responsabilità civile, quale danno patrimoniale, sono non l'inganno in sé del consumatore ma le conseguenze economiche negative derivate al proprietario dall'inganno.“

*Deutsch:*⁶⁶⁶

Es bleibt die Tatsache, dass für die Fahrzeuge derjenigen Personen, die die Sammelklage eingereicht haben oder ihr beigetreten sind, kein Widerruf der Euro-5-Klasse erfolgt ist, auch nicht unabhängig davon, ob ihr Eigentümer an der Kampagne teilgenommen hat, und vor allem, da es um den Vermögensschaden der Mitglieder der Sammelklage geht, hat kein Fahrzeug eine tatsächliche Wertminderung erlitten – rectius, es gibt keinen Beweis dafür, dass es eine solche Wertminderung erfahren hat. Ein Fahrzeug hat keinen Substanzwert, der von einem gerichtlich bestellten Sachverständigen geschätzt werden kann, sondern vielmehr einen Marktwert. Hätten die EA 189-Dieselfahrzeuge des Volkswagen-Konzerns einen Wertverlust erlitten, müsste dieser Umstand aus den einschlägigen Fachzeitschriften ersichtlich sein. Dagegen ist nicht belegt, dass es selbst bei einzelnen Dieselmotoren des Typs EA 189 zu einem Preisverfall in Italien gekommen ist, unabhängig davon, ob dieser 15% oder weniger betrug. Nicht die Täuschung des Verbrauchers selbst, sondern die sich aus der Täuschung ergebenden negativen wirtschaftlichen Folgen für den Eigentümer sind nach dem Deliktsrecht als Vermögensschaden ersatzfähig.

Das Tribunale di Venezia habe hingegen seiner Entscheidung die Annahme zugrunde gelegt, dass es sich um einen Tatbestand der Gefährdungshaftung (*illegittimo di pericolo*) handle und habe daher später auftretende Ereignisse außer Acht gelassen. Dies widerspreche jedoch der Dogmatik des Haftungsrechts. Das Anliegen des Tribunale di Venezia, ein Kriterium zu finden, das für alle Verbraucher gilt, die sich der Sammelklage angeschlossen haben, um die Frage der Schadensliquidation zu vereinfachen, sei verständlich. Doch betreffe der Schadensersatz im geltenden Haftungssystem den kon-

666 Übersetzung des Verf.

kreten Schaden, der sich aus der Verletzung eines Rechts und somit eines Interesses ergebe, das nicht als bloßes Faktum angesehen werden kann.⁶⁶⁷

625 Im Lichte dieser Grundsätze könne das Gericht die Rückrufaktion von VW und die Software-Updates nicht außer Betracht lassen. Hier gebe es zwei Möglichkeiten:

626 (1) Habe der Käufer an der kostenlosen Überholung mit dem Einbau von KBA-geprüften Maßnahmen teilgenommen, so gebe es keine Anhaltspunkte dafür, dass der Motor Emissionen erzeugt, die nicht mit einem Euro-5-Motor vereinbar sind. Der Vermögensschaden wurde in diesem Fall durch Naturalerfüllung behoben; jedenfalls aber fehle dann der Nachweis, dass nach dem Update ein Schaden verblieben ist.

627 (2) Habe der Käufer hingegen das angebotene Update nicht durchführen lassen, so könne er sich auf ein etwaiges Fortbestehen des möglichen Schadens jedenfalls wegen seiner aus Art. 1227 Abs. 2 c.c. (Rn. 354 f.) folgenden Schadensminderungspflicht nicht berufen.⁶⁶⁸

„[S]e l'acquirente si è rifiutato di partecipare al piano d'interventi per l'installazione delle misure approvate dal KBA, non ne era evidentemente interessato e quindi non può reclamare un danno per un pregiudizio patrimoniale che il gruppo Volkswagen si è offerto di eliminare in modo gratuito e non invasivo. Ciascun consumatore era libero di decidere se partecipare alla campagna di richiamo ma non si può ritenere che, in caso di rifiuto, la sua condotta fosse diligente ai sensi degli artt. 1175 e 1176 cc e di conseguenza della condotta deve tenersi conto, ai sensi dell'art. 1227, 2° comma cc perché non assistita da una apprezzabile ragione oggettiva.“

*Deutsch:*⁶⁶⁹

[W]enn der Käufer sich weigerte, an dem Aktionsplan zum Einbau der vom KBA genehmigten Maßnahmen teilzunehmen, war er offensichtlich nicht daran interessiert und kann daher keinen Schadensersatz für einen Vermögensschaden verlangen, dessen Beseitigung der Volkswagen-Konzern kostenlos und nicht-invasiv angeboten hat. Jeder Verbraucher konnte frei entscheiden, ob er sich an der Rückrufaktion beteiligen wollte oder nicht, aber es kann nicht davon ausgegangen werden, dass sein Verhalten im Fall einer Weigerung sorgfältig im Sinne der Art. 1175 und 1176 c.c.

667 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 66.

668 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 66 f.

669 Übersetzung des Verf.

war, so dass das Verhalten gemäß Art. 1227 Abs. 2 c.c. zu berücksichtigen ist, weil es nicht durch einen aner kennenswerten sachlichen Grund gestützt wurde.

Das Tribunale di Venezia sei irrigerweise davon ausgegangen, dass der Schaden im Moment der auf den Vertragsschluss gerichteten Willensbildung schon feststehe:⁶⁷⁰ 628

„Affermare che il danno risulti indissolubilmente legato al momento della formazione della volontà negoziale, significa rimanere ancorati al danno in re ipsa. Riferirsi a uno svantaggio patrimoniale 'auto-evidente' è un artificio verbale per rifugiarsi nel concetto del danno in re ipsa. Non è nemmeno sostenibile, senza cadere in una non condivisibile generalizzazione, che il danno non possa essere riparato ex post mediante l'eliminazione del dispositivo illegale, perché il consumatore avrebbe potuto compiere una scelta commerciale diversa (si usa il 'condizionale' perché se si dovesse affermare che il consumatore avrebbe acquistato un veicolo della concorrenza il danno sarebbe ancora diverso). L'efficacia dell'azione riparativa attuata o dell'eventuale risarcimento riconosciuto va valutata rispetto alla specifica posta di danno che si prende in considerazione. Con riferimento al danno patrimoniale, un'azione riparativa mediante eliminazione del dispositivo vietato e l'attuazione di misure correttive approvate può ritenersi risolutiva.“

*Deutsch:*⁶⁷¹

Die Behauptung, dass der Schaden untrennbar mit dem Zeitpunkt der vertraglichen Willensbildung verbunden ist, bedeutet eine Verhaftung im Begriff des ‚Schadens in re ipsa‘. Der Hinweis auf einen ‚selbstverständlichen‘ Vermögensnachteil ist ein verbaler Kunstgriff, um sich auf den Begriff des Schadens in re ipsa berufen zu können. Es ist auch nicht haltbar, ohne in eine unhaltbare Verallgemeinerung zu verfallen, dass der Schaden nicht nachträglich durch die Beseitigung der rechtswidrigen Vorrichtung behoben werden kann, weil der Verbraucher eine andere geschäftliche Entscheidung hätte treffen können (das Konditional wird verwendet, denn wenn man sagen würde, dass der Verbraucher ein Fahrzeug eines Wettbewerbers gekauft hätte, wäre der Schaden immer noch ein anderer). Die Wirksamkeit der ergriffenen Abhilfemaßnahmen oder der gegebenenfalls zuerkannten Entschädigung ist im Hinblick auf den

670 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 66.

671 Übersetzung des Verf.

konkreten Schaden zu beurteilen. In Bezug auf den Vermögensschaden kann eine Wiedergutmachung durch die Beseitigung der verbotenen Vorrichtung und die Durchführung genehmigter Abhilfemaßnahmen als entscheidend angesehen werden.

- 629 Aus Sicht der Corte di Appello kann die Argumentation des Tribunale auch nicht mit der Annahme eines bloß vorübergehenden Vermögensschadens gerechtfertigt werden, der theoretisch für den Zeitraum zwischen dem Kauf des Fahrzeugs und dem Zeitpunkt der Überholung des Fahrzeugs verbleiben könnte. Jedenfalls handele es sich dabei um einen Schaden, der nicht in einer Sammelklage geltend gemacht werden könne, weil er nicht standardisierbar sei, da er durch den verstrichenen Zeitraum und die konkreten Ereignisse des Fahrzeugs bedingt ist und somit nicht mit einem notwendigerweise pauschalen Schadensersatz vereinbar sei.⁶⁷²
- 630 Schließlich könne der Vermögensschaden nicht einmal unter Berücksichtigung desjenigen klägerischen Vortrags nachgewiesen werden, der in der Begründung der Entscheidung des Tribunale keinen Niederschlag gefunden hat.⁶⁷³
- 631 Dies betreffe zunächst den Bericht von Deloitte Touche Tohmatsu Limited vom 31. Oktober 2019 sowie andere Quellen, in denen eine Wertminderung von Volkswagen-Fahrzeugen nicht bestätigt werde.
- 632 Des Weiteren sei die klägerische Behauptung nicht mit einer standardisierten Entschädigung vereinbar, dass eine Schädigung für eine möglicherweise schlechtere Motorleistung bei einigen Fahrzeugen nach dem Update in Form eines erhöhten Kraftstoffverbrauchs oder einer geringeren Leistung feststellbar sei. Auch hier müsse eine individuelle Schadensbetrachtung erfolgen.
- 633 Und schließlich sei auch ein Nutzungsausfallschaden (*danno da fermo tecnico*) nicht pauschal ersatzfähig, sondern müsse konkret nachgewiesen werden.⁶⁷⁴ Der notwendige Beweis könne sich nicht auf die bloße Nichtverfügbarkeit des Fahrzeugs beziehen.⁶⁷⁵

672 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 67 f.

673 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 68 f.

674 Hier erfolgt ein Verweis auf Cass., n. 27389/2022; Cass., n. 5447/2020 und Cass., n. 20620/2015.

675 Zur Bestimmung des Nutzungsausfallschadens im italienischen Recht auch *Stürner*, Jahrbuch für Italienisches Recht, Band 32 (2019), S. 99, 118 f.

3. Vorliegen eines immateriellen Schadens

Im Kontext der Class Action nach Art. 140-*bis* cod. consumo gilt auch hinsichtlich der Bemessung des immateriellen Schadensersatzes das Prinzip der Billigkeit, Art. 1226 c.c. Auch hier ist eine für alle Mitglieder der Gruppe einheitliche Höhe vorzusehen, ohne dass auf die Gegebenheiten jedes Einzelfalls eingegangen werden kann (Rn. 610).⁶⁷⁶ Das Tribunale hatte diesbezüglich auf der Basis eines Betrugs im Geschäftsverkehr (*frode in commercio*) des Volkswagen-Managements (VW AG und VW Group Italia) einen Nichtvermögensschaden (*danno morale da reato*) von EUR 300 pro Mitglied der Klägergruppe zugesprochen. Die hiergegen gerichteten Rügen der Beklagten erachtete die Corte di Appello für nicht durchgreifend.⁶⁷⁷

a) Haftungsvoraussetzungen

Zunächst erörtert das Gericht die Voraussetzungen des Betrugstatbestandes. Nach der Rechtsprechung des Kassationsgerichtshofes bestehe das typische Verhalten der Straftat in der Lieferung einer Sache, die sich in Bezug auf den Ursprung, die Herkunft, die Qualität oder die Menge von derjenigen unterscheidet, die Gegenstand des Vertrages ist, unabhängig davon, ob der Vertreter besondere Vorrichtungen verwendet hat, um den Käufer zu täuschen.⁶⁷⁸ Zur Strafbarkeit sei Vorsatz (*dolo*) erforderlich. Mangels Vermögensschadens könne es vorliegend nur um einen versuchten Betrug gehen.

Den vom Tribunale verwendeten Begriff des Organisationsverschuldens weist die Corte di Appello als für das subjektive Element des Straftatbestands des Betrugs im Handelsverkehr irrelevant zurück, da Vorsatz erforderlich sei und das vom Tribunale in Bezug genommene Gesetzesdekret Nr. 231 von 2001⁶⁷⁹ sich lediglich auf die Haftung von juristischen Personen für Ordnungswidrigkeiten beziehe.

⁶⁷⁶ Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 59.

⁶⁷⁷ Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 69 ff.

⁶⁷⁸ Cass. pen., n. 48026/2014.

⁶⁷⁹ D.lgs. n. 231 del 2001.

637 Doch komme es darauf letztlich im Kontext des vorliegenden Zivilverfahrens nicht an:⁶⁸⁰

„Il giudice civile non è però chiamato ad accertare la sussistenza di tutti gli elementi che rendono concretamente irrogabile una sanzione penale. Anche discettare della distinzione fra truffa contrattuale e frode in commercio (cf. Cass. pen., sez. 3, sent. n. 40271 del 2015) non è rilevante. Il giudice civile è chiamato ad accertare se da un fatto astrattamente riconducibile a un reato sia derivato, quanto al profilo del danno non patrimoniale, una condizione di sofferenza o uno stato di frustrazione per il danneggiato. Il danno non patrimoniale presenta ovviamente anche altre forme di manifestazione ma si ritiene che siano questi i pregiudizi a cui possa farsi riferimento per un consumatore che abbia acquistato veicoli con un defeat device.“

*Deutsch:*⁶⁸¹

Der Zivilrichter ist jedoch nicht verpflichtet, das Vorliegen aller Tatbestandsmerkmale zu prüfen, die eine strafrechtliche Sanktion tatsächlich auslösen. Selbst die Erörterung der Unterscheidung zwischen Vertragsbetrug und Betrug im geschäftlichen Verkehr (vgl. Cass. pen., sez. 3, Urteil Nr. 40271 von 2015) ist nicht relevant. Das Zivilgericht hat zu prüfen, ob ein abstrakt auf eine Straftat zurückzuführendes Ereignis im Hinblick auf das Profil des Nichtvermögensschadens beim Geschädigten einen Leidenszustand oder einen Zustand der Frustration verursacht hat. Der immaterielle Schaden hat natürlich auch andere Erscheinungsformen, aber es ist davon auszugehen, dass dies die Nachteile sind, die einem Verbraucher, der ein Fahrzeug mit einer Abschalteinrichtung gekauft hat, entstehen können.

638 Die Ersatzfähigkeit des Nichtvermögensschadens, die auch in Verfahren der Class Action statthaft sei,⁶⁸² stehe unter folgenden Voraussetzungen:⁶⁸³

639 (1) Dem verletzten Interesse müsse verfassungsrechtliche Relevanz zukommen.

640 (2) Die Verletzung des Interesses müsse sich als schwerwiegend erweisen in dem Sinne, dass der Verstoß eine Mindestschwelle des Erträglichen

680 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 70 f.

681 Übersetzung des Verf.

682 Verweis auf die Entscheidung Cass., n. 14886/2019.

683 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 71 f. unter Verweis auf Cass., n. 26972/2008 (zu dieser Entscheidung bereits Rn. 412 f.).

überschreite. Denn die sich aus Art. 2 der Verfassung ergebende Pflicht zur Solidarität verpflichte jeden dazu, ein Mindestmaß an Eingriffen in die persönliche Sphäre zu tolerieren, die sich aus dem Zusammenleben zwangsläufig ergeben.

(3) Der Schaden dürfe sich nicht als vernachlässigbar (*futile*) erweisen, 641 d.h. nicht nur in Unannehmlichkeiten und Belästigungen bestehen.

Wenn mehrere Personen gemeinsam an einer Straftat beteiligt sind, sei 642 es nicht erforderlich, dass alle von ihnen das typische Verhalten an den Tag legen, das durch den speziellen Straftatbestand verlangt wird. Es sei auch keine Kenntnis aller erforderlich, dass sie an der Begehung einer Straftat beteiligt sind. Die Manager, die die Abschalteinrichtung in Auftrag gegeben haben, und die Techniker, die sie entwickelt und eingebaut haben, hätten unabhängig von ihrer Strafbarkeit in Italien eine notwendige Bedingung geschaffen, dass der Käufer der Fahrzeuge eine andere als die vereinbarte Beschaffenheit erhält, nämlich Fahrzeuge mit Schadstoffemissionen, die nicht der Typklasse Euro 5 entsprechen. Die Tatsache, dass die tatsächlichen Kaufverträge über Händler abgewickelt wurden, die die tatsächlichen Eigenschaften des verkauften Produkts nicht kannten, sei nicht entscheidend.⁶⁸⁴

Auch Vorsatz liege vor. Denn die verantwortlichen Personen (Manager, 643 Projektverantwortliche und Techniker) hätten notwendigerweise Kenntnis davon gehabt, dass die Fahrzeuge mit der betreffenden Motorisierung für den Markt bestimmt waren. Sie hätten bewusst den Verkauf dieser Produkte möglich gemacht und auch gewollt, obwohl diese faktisch nicht den Anforderungen an die Typklasse Euro 5 entsprachen. Eine Zurechnung dieses Handelns zur VW AG erfolge über Art. 2049 c.c., da es sich sämtlich um deren abhängig Beschäftigte handele.

Es sei irrelevant, dass die in Italien eingeleiteten Strafverfahren gegen 644 verschiedene Beschuldigte im Zusammenhang mit den hier behandelten Vorwürfen⁶⁸⁵ mangels Nachweisbarkeit des subjektiven Tatbestandselements sämtlich eingestellt worden seien. Diese Einstellung sei für den Zivilrichter nicht bindend.⁶⁸⁶ Ohnehin seien die tatbestandlichen Voraussetzungen der zivilrechtlichen Haftung nach Art. 2043 c.c. verschieden von der strafrechtlichen Verantwortlichkeit. Dies betreffe vor allem die individuelle Vorwerfbarkeit einer Tat, die das Strafrecht verlange. Dort sei eine zusam-

684 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 72.

685 Betroffen waren hiervon ausschließlich Beschäftigte der VW Group Italia S.p.A.

686 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 72.

menwirkende Verantwortlichkeit (*concorso colposo nel reato*) nur im Rahmen von Art. 113 cod. pen. vorgesehen, während das Zivilrecht von einer ungerechtfertigten Schadensverursachung (*danno ingiusto*) ausgehe.⁶⁸⁷

645 Die zivilrechtliche Verantwortlichkeit des Arbeitgebers im Rahmen von Art. 2049 c.c. für eine unerlaubte Handlung des Arbeitnehmers bestehe auch dann, wenn sich die Identität des Urhebers dieser unerlaubten Handlung nicht feststellen lasse. Dies gelte jedenfalls dann, wenn sicher sei, dass sich diese Handlung einem Verantwortlichen zuzurechnen sei.⁶⁸⁸ Diese strenge Haftung aus Art. 2049 c.c. rechtfertige sich daraus, dass der Unternehmer besser als andere in der Lage sei, die Risiken seiner Tätigkeit abzuschätzen und ihrer Realisierung vorzubeugen.

646 Es liege hier auch kein Bagatellschaden vor. Vielmehr handele es sich um eine gravierende Rechtsverletzung, da die Freiheit zur Selbstbestimmung (Art. 2 cod. consumo) der Kunden der Volkswagen-Gruppe (*libertà di autodeterminazione dei clienti del gruppo Volkswagen*) durch eine betrügerische Handlung verletzt worden sei. Hier sei keinerlei Toleranz zu rechtfertigen („*Non è giustificabile alcuna forma di tolleranza*“).⁶⁸⁹ Es sei davon auszugehen, dass kein Verbraucher indifferent gewesen sei hinsichtlich des Verhältnisses von Preis und Schadstoffklasse sowie des Umstandes, dass VW trotz des nach außen getragenen Umweltbewusstseins („*green claim*“) eine Abschalteneinrichtung eingebaut habe. Ob ein Käufer persönlich besonders umweltbewusst gewesen sei oder nicht, sei nicht entscheidend.

647 Schließlich spreche auch die Dimension der in Deutschland gezahlten Geldbußen gegen eine Geringfügigkeit des Schadens.⁶⁹⁰

b) Umfang des Ersatzes

648 Hinsichtlich der Frage der Bemessung des Nichtvermögensschadens weist die Corte di Appello zunächst darauf hin, dass in Bezug auf die Entscheidung des Tribunale, das EUR 300 pro Person zuerkannt hatte, keine Rechtsmittelerüge von Altroconsumo vorliege. Insofern sei es dem Gericht

687 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 73.

688 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 73 unter Verweis auf Cass., n. 10445/2019; Cass., n. 29260/2011 sowie Cass., n. 1135/1999.

689 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 74.

690 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 75.

nach dem Verbot einer reformatio in peius verwehrt, eine höhere Summe zuzusprechen.⁶⁹¹

Allerdings sei festzustellen, dass der Rückgriff des Tribunale auf seine Gerichtstabellen keine zulässige Methode zur Bestimmung des Nichtvermögensschadens darstelle. Denn diese Tabellen bezögen sich ausschließlich auf die Fälle von Personenschäden (*danno biologico alla persona*). Gleiches gelte für die Tabellen des Osservatorio des Tribunale di Milano, weil sie für Schädigungen im Gesundheitsbereich konzipiert worden seien. Doch seien solche Tabellen auch nicht unentbehrlich für die Schadensbemessung.

In der Folge führt das Gericht die Parameter an, die zur Schadensbemessung nach Billigkeit im Sinne von Art. 1226 c.c. zur Quantifizierung des Nichtvermögensschadens heranzuziehen sind:⁶⁹²

(1) Der Schweregrad des betrügerischen Verhaltens (*la gravità della condotta fraudolenta*), dem der einzelne Verbraucher ausgesetzt war. Hier ging es nicht lediglich um einzelne technische Fehler, sondern um eine großflächige, systematische Manipulation zur Vermeidung der korrekten Messung von Emissionen. Nach Angaben der AGCM seien in Italien zwischen 2009 und 2015 mehr als 700.000 Fahrzeuge mit einem Gegenwert zwischen 10 und 20 Milliarden Euro von der Rückrufaktion betroffen gewesen. In Europa seien es insgesamt 8,5 Mio. Fahrzeuge gewesen.

Diese Zahlen zeitigten auch ihre Wirkung auf den einzelnen Verbraucher: Das Gefühl von Wut, Frustration, Machtlosigkeit und Leiden (*il senso di rabbia, frustrazione, impotenza e sofferenza*), die ohnehin schon bestehe, vergrößere sich noch, wenn das schädigende Verhalten auch betrügerisch sei, und umso mehr noch, wenn es Teil eines komplexen Mechanismus sei, der den Verantwortlichen einen gigantischen Gewinn ermögliche.⁶⁹³

(2) Das Ungleichgewicht der Positionen der betroffenen Parteien (*lo squilibrio della posizione delle parti*). Das Gericht führt aus, dass die Volkswagen-Gruppe 2015/16 zusammen mit der Toyota-Gruppe nach Verkaufsvolumen der größte Automobilhersteller der Welt gewesen sei. Der einzelne Verbraucher könne die Angaben des Herstellers zu den Fahrzeugemissionen nicht überprüfen, sondern müsse ihnen schlicht vertrauen. Der Einbau der Abschalteinrichtung sei ein Missbrauch dieses Vertrauens, das die Ver-

691 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 75 f.

692 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 77 ff.

693 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 77 f.

braucher berechtigterweise hinsichtlich der Einordnung der Fahrzeuge in die Schadstoffklasse hätten.⁶⁹⁴

654 (3) Die Tatsache, dass die unterdrückten Informationen letztlich solche Rechtsgüter zu beeinträchtigen geeignet seien, denen die Verfassung höchste Bedeutung zumesse wie die Gesundheit und die Umwelt. Auch der 7. Erwägungsgrund der Richtlinie (EG) Nr. 715/2007 lege diesen Zusammenhang offen. Es treffe nicht zu, dass die Verbraucher allenfalls an einem niedrigen Verbrauch der Fahrzeuge interessiert seien. Jedenfalls stehe diese Aussage in offenem Widerspruch zur Umweltkampagne (*green claim*) von Volkswagen. Sie unterstelle dem Verbraucher ausschließlich die egoistische Absicht der Minimierung seiner eigenen finanziellen Belastung durch Anschaffung eines verbrauchsarmen Autos.⁶⁹⁵

655 (4) Die fehlende Relevanz der Rückrufaktion (*l'irrilevanza della campagna di richiamo dei veicoli*). Diese sei zwar geeignet gewesen, den Vermögensschaden zu beheben, nicht aber den immateriellen Schaden. Auch sei die Kampagne als „Software-Update“ („*aggiornamento del software*“) bezeichnet worden. Ein Eingeständnis, dass zunächst eine illegale Abschalt-einrichtung installiert gewesen sei, habe VW damit nicht verbunden.⁶⁹⁶

656 Das Gericht kommt zum Schluss, dass die vom Tribunale zugesprochene Summe von EUR 300 als bescheiden anzusehen sei und keinesfalls einer Überkompensation gleichkomme („*non costituisce certo una forma di overcompensation*“). So habe die spanische Rechtsprechung den Nichtvermögensschaden auf EUR 1500 festgelegt. Es betont erneut, dass eine Erhöhung aus prozessualen Gründen nicht möglich sei.⁶⁹⁷

657 Anders als im Verfahren, das der Entscheidung des Kassationsgerichtshofes vom 14. Oktober 2021⁶⁹⁸ zugrunde gelegen habe, wo der Einzelkläger beweisfällig hinsichtlich der Voraussetzungen von Art. 2043 c.c. geblieben sei, liege hier ein Beweis des Schadens in dem Umstand, dass der Verbraucher Empörung spüre, wenn er von der Täuschung Kenntnis erlange. Dass hingegen hunderttausende Verbraucher überhaupt nicht reagiert und keinen Rechtsschutz nachgesucht hatten, sei ein Phänomen, das in der Forschung über Bagatelklagen wohlbekannt sei.⁶⁹⁹

694 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 78.

695 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 78 f.

696 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 79.

697 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 79.

698 Cass., 14.10.2021, n. 28037 [das Gericht zitiert hier – wohl versehentlich – Cass., n. 28307].

699 Corte App. Venezia, 16.11.2023, S. 80. Für ein Zitat siehe Rn. 527 f.