

10. Kapitel: Rechtsprechung, die eine Haftung ablehnt

Nachfolgend werden in chronologischer Reihenfolge diejenigen dem *Verf.* 658 zugänglichen Entscheidungen angeführt, in denen die italienische Rechtsprechung eine Haftung von Volkswagen für das Entwickeln und Verwenden der streitgegenständlichen Motorsteuerungssoftware bzw. für das Inverkehrbringen der so ausgestatteten Fahrzeuge in Italien abgelehnt hat.

Teilweise stehen in diesen Verfahren sowohl die VW AG (also die hiesige 659 Musterbeklagte) als auch die VW Group Italia S.p.A. auf der Beklagtenseite, teilweise nur letztere. Auch wenn in der zweiten Fallgruppe die hiesige Musterbeklagte nicht beteiligt ist, können die Entscheidungen rechtlich relevante Erkenntnisse enthalten, etwa hinsichtlich der Anforderungen an den Beweis, so dass sie dennoch hier aufgeführt werden. Aus diesem Grund werden auch vereinzelt Entscheidungen angeführt, die sich (nur) gegen einen Vertragshändler als Verkäufer richten.

I. Tribunale di Ancona, 31.1.2018, n. 199

1. Sachverhalt und Anträge

Die Beklagte ist namentlich nicht ersichtlich; die Klage richtet sich aber 660 offensichtlich gegen den Verkäufer. Streitgegenständlich ist ein Kfz des Herstellers VW, Modell Tiguan 2.0 TDI. Der Kläger ist Verbraucher und kaufte das Fahrzeug am 15. Dezember 2014 bei einem Vertragshändler. Dieses ist mit einem Dieselmotor EA 189 der Klasse Euro 5 ausgerüstet. Bei der Entscheidung für das Fahrzeug haben laut Kläger Umweltstandards eine entscheidende Rolle gespielt.

Der Kläger verlangt die Erklärung der Auflösung des Kaufvertrags und 661 die Verurteilung der Beklagten zur Rückzahlung des Kaufpreises in Höhe von EUR 33.000 oder einer vom Gericht festzulegenden höheren oder geringeren Summe zuzüglich Verzugszinsen und Wertausgleich. Hilfsweise verlangt der Kläger eine Summe von EUR 8.251,20 als Preisminderung gemäß Art. 130 cod. consumo zuzüglich Verzugszinsen und Wertausgleich. Weitere hilfsweise Anträge des Klägers beziehen sich auf Verurteilung der Beklagten zum Austausch gegen ein anderes gleichwertiges Modell oder

auf Schadensersatz in Höhe von EUR 7.000 oder einer vom Gericht nach billigem Ermessen zu bestimmenden Höhe.

2. Zu den Entscheidungsgründen

662 Das Gericht hat die Klage abgewiesen. Dies stützt das Gericht insbesondere auf folgende Gründe: Das Fahrzeug entspreche in jeder Hinsicht dem Verwendungszweck und der Beschreibung des Verkäufers und besitzt alle dem Verbraucher dargestellten Eigenschaften. Die Klagepartei habe nicht nachgewiesen, dass ihr Fahrzeug die bestrittene Nichtkonformität tatsächlich aufweist.

663 Zur behaupteten Vertragswidrigkeit des Fahrzeugs führt das Gericht aus:

„La Vettura non presenta alcun difetto di conformità, ed è idonea alla circolazione.

L'art. 130, comma 10, Codice del Consumo esclude la possibilità di risolvere un contratto di compravendita in presenza di un difetto di lieve entità e, il presunto difetto lamentato non incide in alcun modo sul corretto funzionamento o sulla possibilità di utilizzare la Vettura.“

*Deutsch:*⁷⁰⁰

Das Auto weist keine Vertragswidrigkeit auf und ist verkehrstauglich. Art. 130 Abs. 10 cod. consumo schließt die Möglichkeit aus, den Kaufvertrag im Falle eines geringfügigen Mangels zu kündigen, und der beanstandete Mangel beeinträchtigt in keiner Weise das ordnungsgemäße Funktionieren oder die Möglichkeit der Nutzung des Fahrzeugs.

664 Da der angeblich beanstandete Mangel sich in keiner Weise auf die ordnungsgemäße Funktionsweise oder Nutzungsmöglichkeit auswirke, seien die Voraussetzungen für eine Auflösung nicht gegeben. Auch in Bezug auf die Schadensersatzforderung habe die Klagepartei keine Beweise für entstandene Schäden erbringen können. Es fehle sowohl am psychologischen Tatbestandsmerkmal („*elemento psicologico*“) als auch am Kausalzusammenhang in Bezug auf die Verhaltensweise des Vertragshändlers.

700 Übersetzung des Verf.

II. Tribunale di Ravenna, 4.7.2018, n. 720

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte ist die Volkswagen AG. Streitgegenständlich ist ein Kfz des Klägers 665
der Marke Seat, Modell Ibiza. Der Kläger erwarb dieses am 10. Mai 2011
beim Vertragshändler Seat Autopista s.r.l. in Forlì. Er verlangt von der Be-
klagten Schadensersatz in Höhe von EUR 13.000, welcher sich aus vertragli-
cher oder außervertraglicher Haftung für die manipulierte Abgassoftware
ergebe, die in dem Kfz installiert war.

2. Zu den Entscheidungsgründen

Das Gericht hat die Klage abgewiesen und die fehlende Passivlegitimation 666
der Beklagten in Bezug auf eine vertragliche Schadensersatzhaftung festge-
stellt.

Dadurch, dass der Kläger das Fahrzeug bei dem oben genannten Ver- 667
tragshändler gekauft habe und zwischen dem Kläger und der Beklagten
keine anderweitige vertragliche Beziehung bestand, fehle es an der Passiv-
legitimation der Volkswagen AG in Bezug auf eine Schadensersatzhaftung
aus Vertrag.

Bei der Volkswagen AG handele es sich um eine Gesellschaft des Volks- 668
wagenkonzerns, die Fahrzeuge der Marke Volkswagen entwickelt und her-
stellt. Sie sei aber weder an der Vermarktung von Fahrzeugen der Marke
Volkswagen in Italien beteiligt und noch weniger an der Vermarktung von
Fahrzeugen anderer Gesellschaften des Volkswagenkonzerns (Seat S.A.).

Die Passivlegitimation ergebe sich auch nicht daraus, dass die Beklagte 669
den Motor der Baureihe EA189 EU 5 herstelle und produziere. Bei der
Volkswagen AG und der Seat S.A. handele es sich um zwei unabhängige
Gesellschaften mit der Folge, dass der Seat S.A. zurechenbare Rechtsver-
hältnisse unabhängig von der Volkswagen AG seien.

3. Zur außervertraglichen Haftung

Auch eine außervertragliche Haftung wegen irreführender Werbung sei 670
ausgeschlossen, weil die Tatbestandsvoraussetzungen des Art.2043 c.c.
nicht vorlägen. Denn die Informationsbroschüre zum streitgegenständli-
chen Fahrzeug enthalte keine Aussage zu den bei diesem Fahrzeug entste-

henden Stickstoffemissionen. Daher sei es ausgeschlossen, dass die Informationen zum Fahrzeugmodell überhaupt Einfluss auf die Kaufentscheidung des Klägers genommen haben.

- 671 Das Gericht stellt zudem fest, dass von Fahrzeugen erzeugte Abgasemissionen grundsätzlich nicht zu den kaufentscheidenden Kriterien eines Verbrauchers für ein Fahrzeug gehören:

„A ciò si aggiunga che normalmente, e nel caso in esame non è stata fornita prova contraria, i livelli di emissioni di gas di scarico prodotti dagli autoveicoli non rientrano tra i criteri che guidano i consumatori nella loro scelta di acquisto dell'autovettura.“

Deutsch:⁷⁰¹

Außerdem ist hinzuzufügen, dass normalerweise – und im vorliegenden Fall wurde kein gegenteiliger Beweis erbracht – die Abgaswerte von Kraftfahrzeugen nicht zu den Kriterien gehören, die den Verbraucher bei der Wahl des Fahrzeugs leiten.

- 672 Ein Verbraucher, der wegen irreführender Werbung Schadensersatz verlangt, müsse darüber hinaus, um seiner Beweislast zu genügen, auch das Vorliegen eines Schadens, des Kausalzusammenhangs zwischen Werbebotschaft und Schaden sowie den Verschuldensgrad des Schädigers beweisen.⁷⁰² Keines dieser Merkmale sei hier nachgewiesen worden.

- 673 In Bezug auf den Straftatbestand der betrügerischen Geschäftsausübung (*frode nell'esercizio del commercio*)⁷⁰³ führt das Gericht aus, es müsse ein *aliud pro alio* vorliegen, also die Lieferung eines anderen als des vereinbarten Produkts. Der Kläger habe weder dargelegt noch bewiesen, dass das streitgegenständliche Fahrzeug nicht den normalen Verwendungszweck erfüllen könne. Darüber hinaus habe er weder dargelegt noch bewiesen, das Fahrzeug sei weniger leistungsfähig oder habe einen höheren Verbrauch. Auch die Gefahr, das Fahrzeug könne in Zukunft einer Verkehrsbeschränkung unterliegen, habe der Kläger weder dargelegt noch bewiesen. Im Ergebnis sei daher ausgeschlossen, dass in diesem Fall ein *aliud pro alio* vorliege mit der Folge, dass kein Schaden entstanden sei.

- 674 Das Gericht hebt, in Anbetracht der Neuheit und des technischen Charakters der Angelegenheit, die Verfahrenskosten gegeneinander auf.

701 Übersetzung des Verf.

702 Das Gericht verweist hier auf Cass., Sez. un., 15.1.20019 [sic, gemeint ist 15.1.2009], n. 794.

703 Art. 515 cod. pen.

III. Tribunale di Monza, 28.1.2020, n. 135

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte sind die Volkswagen Group Italia S.p.A. und die Volkswagen AG. 675
Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug der Marke Seat, Modell Ibiza ST 1.6
TDI STYLE.

Der Kläger begehrt Feststellung und Erklärung, dass der Kläger das 676
Fahrzeug bei der Volkswagen Group Italia S.p.A. gekauft hat, in welches
die Volkswagen AG eine Software zur Abgaskontrolle installiert hat, die
unterschiedliche Stickstoffemissionswerte im Straßenverkehr ergab.

Darüber hinaus begehrt er Feststellung, dass die Kaufentscheidung des 677
Klägers auf einer Täuschung durch die Beklagten zurückzuführen war und
die Aufhebung des Kaufvertrags bezüglich des streitgegenständlichen Fahr-
zeugs wegen Arglist gemäß Art. 1439 c.c.

Hilfsweise beantragt der Kläger die Erklärung der Auflösung des Kauf- 678
vertrags und die Verurteilung der Beklagten zur Rückerstattung des Kauf-
preises wegen unfairer und/oder irreführender Geschäftspraxis im Sinne
der Art. 20, 21 Abs.1 lit. b, 23. Abs.2 lit. b, 22 und 23 Abs.1 lit. d cod.
consumo. Darüber hinaus beantragt er weiter hilfsweise die Bestimmung
des geminderten Werts des Fahrzeugs.

Zuletzt beantragt er, die Beklagten in jedem Falle gesamtschuldnerisch 679
zur Zahlung von Schadensersatz in einer vom Gericht festzulegenden Höhe
für Vermögensschäden und immaterielle Schäden zu verurteilen.

2. Zu den Entscheidungsgründen

Das Gericht hält den ersten Antrag für unbegründet, da der Kläger das 680
Fahrzeug bei einem Vertragshändler und nicht von der Volkswagen Group
Italia S.p.A. gekauft habe. Zutreffend sei jedoch, dass die im Fahrzeug
installierte Software mangelbehaftet sei.

Zur beantragten Aufhebung des Vertrags wegen Arglist gemäß Art. 1439
c.c. führt das Gericht aus, es handele sich hierbei um einen vertraglichen
Anspruch, für den weder die Volkswagen Group Italia S.p.A. noch die
Volkswagen AG passivlegitimiert seien. Denn beide Beklagten seien nicht
Vertragspartei des Klägers. Die Volkswagen Group Italia S.p.A. beschränke
sich in ihrer Geschäftstätigkeit auf den Import und Vertrieb der Fahrzeuge
von Seat an Unternehmen wie den Vertragshändler, bei dem der Kläger
sein Fahrzeug erwarb.

- 681 Die Volkswagen AG sei an Planung und Herstellung, nicht jedoch am Vertrieb beteiligt. Die Klage aus vertraglicher Haftung könne nur gegen den Direktverkäufer erhoben werden, die Klage aus außervertraglicher Haftung dagegen könne gegenüber dem Hersteller geltend gemacht werden.⁷⁰⁴
- 682 Auch in Bezug auf den hilfsweisen Antrag auf Auflösung des Vertrags weist das Gericht die Klage ab und begründet dies mit der hierfür ebenso fehlenden Passivlegitimation der Beklagten. Denn auch der Auflösungsantrag oder die Feststellung, der Vertrag sei von Gesetzes wegen aufzulösen, könne nur gegen den anderen Vertragspartner geltend gemacht werden. Gleiches gelte auch für den Antrag auf Preisminderung; die Beklagten seien nicht passivlegitimiert.
- 683 Den Antrag auf Schadensersatz weist das Gericht ebenso zurück. Der Kläger habe es versäumt, anzugeben, ob er den Schadensersatz auf vertragliche oder außervertragliche Ansprüche stütze und worin der angebliche Schaden bestehe.⁷⁰⁵ Das Gericht führt hierzu aus:

„Invero in primo luogo la stessa è palesamente generica, non avendo l'attore indicato in citazione, né nella memoria 183 n. 1 c.p.c. a che titolo chiede il risarcimento, se contrattuale o extracontrattuale, né quale sarebbe il presunto danno.“

*Deutsch:*⁷⁰⁶

Der Antrag ist zunächst eindeutig unbestimmt, da die Klägerin weder in der Klageschrift noch in dem Erwidierungsschriftsatz im Sinne von Art. 183 Abs. 1 c.p.c. angegeben hat, aus welchem Rechtsgrund sie Schadensersatz begehrt, ob dieser also als vertraglich oder außervertraglich zu qualifizieren ist und auch nicht, worin der behauptete Schaden bestehen soll.

- 684 Vertragliche Schadensersatzansprüche könnten nur zwischen den Parteien eines Vertragsverhältnisses geltend gemacht werden, was hier gerade nicht vorliege. Daher werde der Antrag auf vertraglichen Schadensersatz wegen fehlender Passivlegitimation zurückgewiesen.

704 Cass., 31.5.2005, n. 11612.

705 Es sei der Hinweis erlaubt, dass dieses aktionenrechtlich anmutende Denken nicht der generellen Herangehensweise im italienischen Recht entspricht, das ebenso wie das deutsche grundsätzlich von der Geltung der Grundsätze *iura novit curia* bzw. *da mihi factum, dabo tibi ius* ausgeht.

706 Übersetzung des *Verf.*

Einen außervertraglichen Schadensersatzanspruch wegen eines Vermögensschadens weist das Gericht ab mit der Begründung, der Kläger habe nicht dargelegt, worin der ihm entstandene Schaden bestehe. Erst nach Fristablauf habe der Kläger ausgeführt, der Schaden sei ihm dadurch entstanden, dass er das Fahrzeug aufgrund des Mangels unter dem Marktpreis verkauft habe und er eine Abweichung zwischen dem vom Hersteller versprochenen und dem tatsächlichen Kraftstoffverbrauch festgestellt habe. 685

Zu beiden dargelegten Schadenspositionen lässt sich das Gericht im Ergebnis nur dahingehend ein, dass diese jeweils eher der vertraglichen Haftung unterfielen und sich somit gegen den Vertragshändler richten müssten. 686

Die vom Kläger geltend gemachten immateriellen Schäden (Beeinträchtigung der Gemütslage durch Stress und Unannehmlichkeiten infolge der Tatsache, dass er ohne sein Wissen ein umweltschädliches Fahrzeug nutzte) seien nicht schutzwürdig, dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass er der Einladung der Seat-Werkstatt zur Durchführung kostenloser Maßnahmen am Fahrzeug nicht nachgekommen sei. 687

IV. Tribunale di Forlì, 14.9.2020, n. 692

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte ist die Volkswagen AG. Die Klage bezieht sich bezüglich einer Klägerin auf ein Kfz der Marke VW, Fahrzeugmodell Polo, und bezüglich zwei weiterer Kläger jeweils auf Kfz der Marke Audi. 688

Die Kläger verlangten von der Beklagten Ersatz des Schadens, der ihnen wegen der Verwendung einer Software entstanden sei, die in ihren Fahrzeugen Schadstoffemissionswerte anzeigte, die sich innerhalb der gesetzlich festgelegten Grenzwerte befanden und andernfalls nicht hätten eingehalten werden können. Bei den Fahrzeugen der Kläger handelt es sich einerseits um einen VW Polo, andererseits um einen Audi. 689

2. Zu den Entscheidungsgründen

Das Gericht lässt die Entscheidung der Frage, ob die Beklagte bezüglich von ihr hergestellten Motoren, die in Fahrzeuge anderer Marken eingebaut werden, passivlegitimiert ist (*legittimazione passiva*), offen. Es beruft sich 690

hierbei auf eine Entscheidung der Corte di Cassazione,⁷⁰⁷ nach der ein Gericht die Möglichkeit haben muss, ein anderes Tatbestandsmerkmal zu prüfen, nach der der Rechtsstreit beendet werden kann, auch wenn eine vorab zu entscheidende Frage vorliegt (*ragione più liquida*).

691 Das Gericht zitiert folgende Passage der oben erwähnten Entscheidung:

„In applicazione del principio processuale della ‘ragione più liquida’ – desumibile dagli artt. 24 e 111 Cost. – deve ritenersi consentito al giudice esaminare un motivo di merito, suscettibile di assicurare la definizione del giudizio, anche in presenza di una questione pregiudiziale.“

*Deutsch:*⁷⁰⁸

Nach dem aus den Art. 24 und 111 der italienischen Verfassung abzuleitenden prozessualen Grundsatz des ‚offensichtlicheren Grundes‘ ist davon auszugehen, dass das Gericht ein Tatbestandsmerkmal, dessen Prüfung die Beendigung des Rechtsstreits gewährleisten kann, auch bei Vorliegen einer Vorfrage in der Sache prüfen darf.

692 Es weist die Klage ab, da die Kläger keinen Beweis dafür erbracht hätten, dass die Fahrzeuge einen erhöhten Wertverlust erlitten hätten und dass die Fahrzeuge nicht mehr am Verkehr teilnehmen dürften. In der bloßen Installation der Software zur Anzeige zu geringer Schadstoffemissionen lasse sich für einen Käufer keinen Schaden erblicken.

693 Das Gericht weist die Klage insgesamt ab, hebt aber die Kosten gegeneinander auf. Es begründet diese Entscheidung, ähnlich wie bereits das Tribunale di Ravenna (oben Rn. 665 ff.), mit der Besonderheit des behandelten Themas und des Fehlens eines Präzedenzfalles zum Entscheidungszeitpunkt.

V. Tribunale di Trani, 20.2.2018, n. 846

694 Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug der Marke Volkswagen, Modell Tiguan 2.0 TDI, welches der Kläger im Jahr 2013 zu einem Preis von EUR 30.900 erwarb und in dem ein Dieselmotor EA 189 verbaut war. Das Gericht weist die Schadensersatzklage des Klägers ab. Nähere Ausführungen zum Verfahrensgang finden sich direkt im Anschluss bei der Ent-

707 Cass., Sez. un., 8.5.2014, n. 9936.

708 Übersetzung des Verf.

scheidung der zweiten Instanz, Corte di Appello di Bari, 4.2.2021, n. 222 (Rn. 695 ff.).

VI. Corte di Appello di Bari, 4.2.2021, n. 222

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte ist unter anderem die Volkswagen Group Italia S.p.A.⁷⁰⁹ Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug der Marke Volkswagen, Modell Tiguan 2.0 TDI, welches der Kläger im Jahr 2013 zu einem Preis von EUR 30.900 erwarb und in dem ein Dieselmotor EA 189 verbaut war. 695

Der Berufungskläger und Kläger im Ausgangsverfahren⁷¹⁰ wehrt sich gegen die erstinstanzliche Entscheidung und beruft sich insbesondere darauf, die erste Instanz habe weder über die irreführende und unlautere Geschäftspraxis der Beklagten entschieden in Bezug auf den Verkauf von Fahrzeugen mit dem Dieselmotor EA 189 noch über den Antrag auf Schadensersatz. 696

2. Zu den Entscheidungsgründen

Das Gericht weist die Berufung zurück. Der Berufungskläger habe im vorliegenden Fall lediglich behauptet, einen Schaden erlitten zu haben und eine angemessene Bewertung dieses Schadens beantragt, ohne jedoch Beweise für dessen Bestehen und Umfang vorzulegen. Zum Verhältnis von Beweis und dem von Klägerseite beantragten Sachverständigengutachten führt das Gericht aus: 697

„[...] prova, che non può certamente acquisirsi di ufficio attraverso la chiesta CTU⁷¹¹ meccanica, stante, come già in precedenza rilevato, il carattere meramente esplorativo che la stessa verrebbe ad assumere.“

709 Die Parteien sind in der dem *Verf.* vorliegenden Urteilsabschrift geschwärzt; eine Beklagte bezeichnet sich aber als zuständig für den Vertrieb von Fahrzeugen der Muttergesellschaft in Italien.

710 Tribunale di Trani, 20.2.2018, n. 846 (oben Rn. 694).

711 CTU: „Consulente Tecnico d'Ufficio“.

Deutsch:⁷¹²

[...] Beweise, die nicht von Amts wegen durch den beantragten Sachverständigen für Mechanik erbracht werden können, da es sich bei dessen Ausführungen, wie oben erwähnt, um ein rein informatorisches Gutachten handelt.

- 698 Die Beweise könnten somit auch nicht von Amts wegen durch einen gerichtlich bestellten Sachverständigen für Mechanik (*Consulente Tecnico d'Ufficio meccanica*) erlangt werden. Denn dessen Ergebnisse dienten lediglich der Untersuchung bzw. Ermittlung.
- 699 Zur Möglichkeit, Schadensersatz nach billigem Ermessen gemäß Art. 1226 c.c. und Art. 2056 c.c. zu gewähren, führt das Gericht aus, dass auch dies den Nachweis des Vorhandenseins eines ersatzfähigen Schadens voraussetzt sowie den Nachweis der objektiven Unmöglichkeit bzw. der besonderen Schwierigkeit, die genaue Höhe des Schadens nachzuweisen. Folglich trage die klagende Partei die Beweislast nicht nur für das Bestehen des Anspruchs auf Schadensersatz, sondern auch für jeden tatsächlichen Anhaltspunkt, der die Bezifferung des Schadens erleichtert und über den sie trotz tatsächlicher Schwierigkeiten vernünftigerweise verfügen kann, um dem Gericht die konkrete Ermessenausübung zu ermöglichen.

VII. Tribunale di Torre Annunziata, 7.6.2021, n. 1226

1. Sachverhalt und Anträge

- 700 Die Klage richtet sich gegen die Volkswagen AG RFI S.p.A [sic] sowie gegen die Volkswagen Group Italia S.p.A. Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug der Marke Audi, Modell A1, in das ein Dieselmotor EA 189 eingebaut ist und welches die Klägerin am 17. April 2012 bei einem Vertragshändler gekauft hat.
- 701 Die Klägerin begehrt einerseits die Anerkennung der irreführenden und unzulässigen Geschäftspraxis der Beklagten in Bezug auf die Verbreitung falscher, unvollständiger und irreführender Informationen zu Fahrzeugen mit einem Dieselmotor EA 189. Andererseits begehrt sie die gesamtschuldnerische Verurteilung der Beklagten zu Schadensersatzzahlungen für materielle und immaterielle Schäden, die die Klägerin aufgrund der unlauteren Geschäftspraktiken erlitten hat.

712 Übersetzung des Verf.

2. Zu den Entscheidungsgründen

Das Gericht weist die Klage ab. Zunächst stellt das Gericht klar, dass bei 702 unlauteren Geschäftspraktiken gemäß Art. 27 cod. consumo die zuständige Behörde ermächtigt wird, die Fortführung dieser Praktiken zu unterbinden. Dies habe aber keine direkten Konsequenzen für das Bestehen privatrechtlicher Verträge. Zwar könne bei Vorliegen einer unlauteren Geschäftspraxis neben der vertraglichen auch eine vorvertragliche Haftung bestehen. Die Verletzung der Verhandlungsfreiheit des Verbrauchers könne im Grundsatz eine vorvertragliche Haftung gemäß Art. 1337 c.c. auslösen. Das Gericht führt hierzu aus:

„In particolare verificata un’ipotesi di responsabilità precontrattuale nel caso di lesione della libertà negoziale del consumatore, dovrà riconoscersi a quest’ultimo il diritto di risarcimento del danno ex art. 1337, ove ciò abbia portato ad una situazione peggiore rispetto a quella raggiungibile in assenza di scorrettezza commerciale.“

*Deutsch:*⁷¹³

Insbesondere muss nach Prüfung einer möglichen vorvertraglichen Haftung im Falle einer Verletzung der Verhandlungsfreiheit des Verbrauchers diesem ein Recht auf Schadensersatz gemäß Art. 1337 c.c. zuerkannt werden, wenn dies zu einer schlechteren Sachlage geführt hat, als sie ohne unlauteres Geschäftsverhalten gewesen wäre.

Zur vertraglichen Haftung führt das Gericht aus, dass sich die Klage für 703 eine solche Forderung gegen den Verkäufer richten müsse und zitiert hierbei die Entscheidung der Corte di Cassazione zu „Kettengeschäften“, nach der dem Käufer zwei Rechte zustehen: Eine Klage auf Schadensersatz aus Vertrag gegen den unmittelbaren Verkäufer sowie eine Klage auf Schadensersatz des Käufers gegen den Hersteller aus einem außervertraglichen Schuldverhältnis.⁷¹⁴

Anschließend lehnt es eine vertragliche und vorvertragliche Haftung der 704 Beklagten wegen fehlender Passivlegitimation ab. Zur außervertraglichen Haftung führt das Gericht zunächst aus, dass unlautere Geschäftspraktiken auch zu einer außervertraglichen Haftung führen können, die nach Art. 2043 c.c. zu bestimmen sei.

⁷¹³ Übersetzung des Verf.

⁷¹⁴ Cass., 5.2.2015, n. 2115.

- 705 Es verneint jedoch eine außervertragliche Haftung. Hierbei stützt es sich einerseits darauf, dass die Klägerin das Angebot von Audi Italien, ein Software-Update in einer Werkstatt durchführen zu lassen, nie annahm. Insoweit sei die Klägerin im Sinne von Art. 1227 c.c. (Mitverschulden des Gläubigers, siehe auch Rn. 354 f.) selbst für die geltend gemachten Schäden verantwortlich. Außerdem habe das Vorhandensein der Software weder Auswirkungen auf die Zulassung des Fahrzeugs in Italien noch auf die Einstufung in die Euro 5-Schadstoffklasse gehabt.
- 706 Andererseits habe die Klägerin die haftungsbegründenden Tatbestandsmerkmale des Art. 2043 c.c. nicht nachgewiesen. Sie habe keine Umstände angegeben, geschweige denn Beweise vorgelegt, worin die materiellen und immateriellen Schäden bestehen, die ihr nach dem Kauf des Fahrzeugs entstanden sein sollen.

VIII. Corte di Cassazione civile, 14.10.2021, n. 28037

1. Sachverhalt und Anträge

- 707 Beklagte ist die Volkswagen Italia Group S.p.A. Die Klägerin verfolgt mit der Kassationsbeschwerde die Verurteilung zum Ersatz des Schadens, der ihr dadurch entstanden sei, dass die in der Zulassungsbescheinigung angegebenen Merkmale von den Merkmalen an ihrem Fahrzeug abweichen, insbesondere die Einhaltung der Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bezüglich der Stickstoffemissionen durch Einsatz einer Manipulationssoftware im Dieselmotor.
- 708 Die Klägerin verlangt Schadensersatz in Höhe von EUR 4.500 oder einen Betrag, deren Bestimmung in das billige Ermessen des Gerichts gestellt wird für die Änderungen, die an ihrem Fahrzeug vorgenommen werden mussten, um der Euro-5-Norm zu entsprechen sowie wegen des Wertverlusts.

2. Zu den Entscheidungsgründen

- 709 Die Corte di Cassazione lehnt einen Schadensersatzanspruch ab, da die Klägerin das Vorliegen aller Tatbestandsmerkmale des Art. 2043 c.c. nicht bewiesen habe. Die Klägerin habe es versäumt, das Vorliegen des angeblich erlittenen Schadens zu beweisen. So habe sie weder bewiesen, ein Interesse an den Schadstoffemissionen des gekauften Fahrzeugs zu haben

oder am Austausch der fehlerhaften Software. Auch habe sie keine Beweise geliefert, aus denen sich ein Wertverlust des Fahrzeugs ableiten ließe, dass das Fahrzeug die Voraussetzungen der Euro-5-Norm verloren hätte oder die Nutzungsmöglichkeiten des Fahrzeugs eingeschränkt worden wären. Es handele sich bei den von der Klägerin vorgebrachten Angaben um Mutmaßungen bezüglich eines potentiellen Wertverlusts der Fahrzeuge von Volkswagen, die vom Dieselsgate betroffen seien.

Ein rechtswidriges Verhalten führe nicht automatisch zum Bestehen eines Schadensersatzanspruchs. Es müssten auch alle übrigen Tatbestandsmerkmale des Art. 2043 c.c. vorliegen und vom Anspruchsteller bewiesen werden. Die Corte di Cassazione führt in Bezug auf die Reichweite von Art. 2043 c.c. aus:

„Addebitare una responsabilità risarcitoria senza la prova della ricorrenza di tutti gli elementi costitutivi di cui all'art. 2043 c.c., significherebbe superare i limiti strutturali del fatto illecito e sconfinare nella responsabilità stocastica. Non basta, infatti, che al soggetto agente venga imputata una condotta antigiuridica, come in questo caso, occorrendo altresì la dimostrazione che quella condotta antigiuridica, di cui l'agente debba rispondere a titolo di colpa o di dolo, abbia provocato un danno ingiusto risarcibile.“

*Deutsch:*⁷¹⁵

Eine Ausgleichshaftung ohne den Beweis zu begründen, dass alle in Art. 2043 c.c. genannten Tatbestandsmerkmale erfüllt sind, würde bedeuten, die strukturellen Grenzen der unerlaubten Handlung zu überschreiten und zu einer Gefährdungshaftung überzugehen. Es reicht nämlich nicht aus, dass dem Schädiger wie im vorliegenden Fall ein rechtswidriges Verhalten vorgeworfen wird. Vielmehr muss auch nachgewiesen werden, dass dieses rechtswidrige Verhalten, für das der Schädiger wegen Fahrlässigkeit oder Vorsatz haftet, einen rechtswidrigen Schaden verursacht hat, der ersetzt werden kann.

Außerdem fehle es an der Passivlegitimation der Beklagten; diese sei lediglich Importeurin. Im Hinblick auf die Beteiligung der Beklagten (Volkswagen Group Italia S.p.A.) im Dieselsgate-Fall verweist sie auf eine andere Entscheidung der Corte di Cassazione,⁷¹⁶ wonach ein Importeur grundsätzlich an der Produktionskette nicht beteiligt sei und dem Verbraucher die

⁷¹⁵ Übersetzung des Verf.

⁷¹⁶ Cass., 26.9.2019, n. 23981.

Möglichkeit offen stehe, direkt gegenüber dem Hersteller eine Schadensersatzklage einzureichen, entsprechend dem Präsidialerlass Nr. 224 Art. 3 Abs. 4 vom 24. Mai 1988.

3. Bewertung

- 712 Nachdem die gegen die Entscheidung der Corte di Appello di Venezia vom 16. November 2023 eingelegte Kassationsbeschwerde wegen eines von den Parteien im Mai 2024 geschlossenen Vergleichs nicht zur Entscheidung gelangt ist,⁷¹⁷ handelt es sich bei der Entscheidung des Kassationsgerichtshofes vom 15. April 2021, n. 28037 nach Kenntnis des *Verf.* um die bisher einzige höchstrichterliche Entscheidung italienischer Gerichte in Zivilsachen zur EAI89-Thematik.
- 713 Der Kassationsgerichtshof hatte in der genannten Entscheidung auch über eine Kassationsrüge zu entscheiden, wonach das Tribunale der Klägerin immateriellen Schadensersatz hätte zusprechen müssen, da das Verhalten der Beklagten eindeutig eine Straftat (Art. 640 cod. pen. bzw. Art. 515 cod. pen.) darstelle (oben Rn. 267 bzw. Rn. 254). Diese Rüge wurde als unzulässig (*inammissibile*) bzw. unbegründet (*infondata*) zurückgewiesen.⁷¹⁸
- 714 Für die Zurückweisung dieser Rüge waren zwei Gründe maßgeblich (zur wörtlichen Wiedergabe der einschlägigen Passage oben Rn. 280):⁷¹⁹
- 715 Zum einen habe die Klägerin im Verfahren vor dem Tribunale nicht diejenigen Tatsachen vorgetragen und bewiesen, aus denen sich das Vorliegen dieser Straftatbestände hätte ergeben können. Die Kassationsrüge sei daher unzulässig (*inammissibile*).
- 716 Zum anderen sei auch kein Nachweis für das Vorliegen eines immateriellen Schadens erbracht worden. Es bestehe nämlich kein Automatismus dahin, dass das abstrakte Vorliegen der Tatbestandsmerkmale einer Straftat immer auch eine Ersatzpflicht nach sich ziehe. Vielmehr treffe auch diesbezüglich diejenigen die Darlegungs- und Beweislast, der sich hierauf berufe. Die Kassationsrüge sei daher auch unbegründet (*infondata*).
- 717 Der Kassationsgerichtshof entscheidet nur über die im Rahmen der Kassationsbeschwerde vorgebrachten Kassationsrügen, die in Art. 360 Abs. 1

717 Siehe hier: <https://www.altroconsumo.it/auto-e-moto/automobili/news/accordo-altroconsumo-volkswagen>. Dazu aus der Literatur etwa *De Santis*, Nuova giur. civ. comm, 1/2024, 25; *Sassani/De Santis*, Foro it., 2024, 295; *Palmieri/Pardolesi*, Foro it., 2024, 302.

718 Cass., 14.10.2021, n. 28037 sub 6.

719 Cass., 14.10.2021, n. 28037 sub 6.

codice di procedura civile aufgeführt sind. Nachdem die Verletzung verfassungsrechtlich geschützter Persönlichkeitsrechte im betreffenden Verfahren offensichtlich nicht zu den vorgetragenen Rügen gehörte, hatte sich der Kassationsgerichtshof auch nicht mit dem Thema zu befassen.

In einer Art obiter dictum wies das Gericht lediglich darauf hin, dass 718 der Nachweis des Vorliegens einer Straftat den Anspruchsteller vom Nachweis der Beeinträchtigung eines verfassungsrechtlich geschützten Interesses entbinde (oben Rn. 280). Dies entspricht den oben Rn. 369 ff. dargestellten Grundlagen des immateriellen Schadensersatzes.

Die Entscheidung des Kassationsgerichtshofs unterstreicht, dass im Falle 719 von Verstößen gegen Verhaltensnormen nicht automatisch eine Schadensersatzpflicht entsteht, solange ein konkreter Schaden nicht nachgewiesen ist:⁷²⁰

„Deve preliminarmente osservarsi che l'aver individuato una condotta antigiuridica non implica l'automatico riconoscimento del diritto risarcitorio, in assenza della prova della ricorrenza degli altri elementi costitutivi della fattispecie di responsabilità invocata: colpa o dolo del soggetto agente, ricorrenza del danno ingiusto, nesso di causa tra la condotta e l'evento di danno, conseguenze pregiudizievoli.“

*Deutsch:*⁷²¹

Einleitend ist darauf hinzuweisen, dass die Feststellung eines rechtswidrigen Verhaltens nicht automatisch zur Anerkennung des Entschädigungsanspruchs führt, wenn nicht nachgewiesen wird, dass die anderen Tatbestandsmerkmale des geltend gemachten Haftungstatbestands erfüllt sind: Verschulden oder vorsätzliches Fehlverhalten des Handelnden, Eintreten eines ungerechtfertigten Schadens, Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten und dem Schadensereignis, schädliche Folgen.

Dies gilt nicht nur für den materiellen, sondern auch für den immateriellen 720 Schaden. Dies wurde bereits oben Rn. 430 f. ausgeführt.

4. Rezeption

Als Urteil des obersten italienischen Zivilgerichts kommt der Entscheidung 721 Nr. 28037/2021 zwar keine formelle Präjudizwirkung zu, wohl aber eine fak-

720 Cass., 14.10.2021, n. 28037 sub 5.1.

721 Übersetzung des Verf.

tische Autorität (vgl. Rn. 144). Wie groß diese ist, kann als empirische Frage bezeichnet werden. Die Rezeption der Entscheidung Nr. 28037/2021 in der Rechtsprechung der Instanzgerichte wird in der Folge nachgezeichnet:

722 Der Entscheidung des Tribunale di Rovigo Nr. 3195/2022 lag eine Klage gegen die Volkswagen Group Italia S.p.a. zugrunde. Das Gericht wies die klägerischen Ansprüche u.a. deswegen zurück, weil der Kläger keinen Beweis für einen Schaden vorgelegt habe. Die Entscheidung Cass. n. 28037/2021 wurde nicht zitiert, aber der Sache nach als Leitlinie verwendet; insbesondere wurde die oben Rn. 719 zitierte Passage wörtlich wiedergegeben.

723 Der Entscheidung des Tribunale di Roma Nr. 9391/2022 lag eine Klage gegen die Volkswagen Group Italia S.p.a., die Volkswagen AG sowie einen Audi-Vertragshändler zugrunde. In Bezug auf die gegen die Volkswagen AG erhobenen Ansprüche war die Verbrauchereigenschaft des Klägers zweifelhaft; jedenfalls aber wurde die Klage mangels Beweises für einen eingetretenen Schaden abgewiesen. Das Gericht zitierte diesbezüglich die Entscheidung Cass. n. 28037/2021, und zwar die bereits oben Rn. 422 wiedergegebene Passage.

724 Auch in der Entscheidung des Tribunale di Roma Nr. 4361/2024, der eine Klage gegen die Volkswagen Group Italia S.p.a., die Volkswagen AG sowie einen Händler zugrundelag, wurde in Bezug auf außervertragliche Ansprüche die oben Rn. 719 zitierte Passage sinngemäß wiedergegeben; die Klage wurde mangels hinreichenden Schadensnachweises und fehlenden Kausalitätsnachweises abgewiesen.

725 Der Entscheidung des Tribunale di Cassino Nr. 2127/2023 lag eine Klage gegen die Volkswagen Group Italia S.p.a. sowie einen Händler als Streitverkündeten zugrunde. Die Klage wurde abgewiesen, da kein Schaden nachgewiesen worden war; die Einstufung des streitgegenständlichen Fahrzeugs in der Schadstoffklasse Euro 5 sei schließlich nicht widerrufen worden. Ein mögliches unlauteres Verhalten von Volkswagen genüge nicht für eine außervertragliche Haftung. Die Entscheidung Cass. n. 28037/2021 wurde nicht zitiert.

726 Der Entscheidung des Tribunale di Prato Nr. 3085/2023 lag eine Klage gegen die Volkswagen AG zugrunde. Das Gericht wies die klägerischen Ansprüche u.a. deswegen zurück, weil der Kläger keinen Beweis für einen Schaden vorgelegt habe. Die oben Rn. 719 zitierte Passage der Entscheidung Cass. n. 28037/2021 wurde wörtlich wiedergegeben.

727 Der Entscheidung des Tribunale di Siena Nr. 787/2023 lag eine Klage gegen die Volkswagen Group Italia S.p.a. sowie die Volkswagen AG zugrun-

de. Das Gericht wies die klägerischen Ansprüche deswegen zurück, weil der Kläger keinen Beweis für einen Schaden vorgelegt habe. Das Gericht zitierte diesbezüglich wörtlich eine längere Passage der Entscheidung Cass. n. 28037/2021, die auch die bereits oben Rn. 422 wiedergegebene Stelle umfasste.

Zu der Entscheidung des Tribunale di Avellino Nr. 1596/2023 s. unten 728 Rn. 781 f.

Zu der Entscheidung des Tribunale di Avellino Nr. 1597/2023 s. unten 729 Rn. 783.

IX. Tribunale di Patti, 24.2.2022, n. 107

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte ist die Volkswagen Group Italia S.p.A. Streitgegenständlich ist ein 730 Fahrzeug der Marke Audi, Modell Q3, welches der Kläger im Juni 2012 bei einem Audi-Händler in Messina erwarb.

Der Kläger begehrt zunächst die Feststellung, dass die Beklagte dem 731 Kläger dafür haftet, dass sie das Fahrzeug mit anderen als den angegebenen Eigenschaften verkauft und bei der Fahrzeugauswahl und -kauf in die Irre geführt hat. Weiter begehrt er, die Beklagte zu verurteilen, alle dem Kläger entstandenen, näher bezeichneten Schäden zu ersetzen, die aus Klägersicht zurückhaltend mit EUR 10.000 zuzüglich Zinsen beziffert werden.

Da zwischen den Parteien unstreitig kein Vertrag zustande gekommen 732 ist, stützt der Kläger seine Ansprüche gegen die Volkswagen Group Italia S.p.A. insbesondere auf eine Haftung wegen „unlauterer Geschäftspraktiken“ im Sinne des Codice del consumo.

2. Zu den Entscheidungsgründen

Das Gericht weist die Klage als unbegründet ab. Es führt aus, dass ein Ver- 733 braucher, der geltend macht, durch eine irreführende Werbung einen Schaden erlitten zu haben, und Schadensersatz gemäß Art. 2043 c.c. verlangt, seiner Beweislast nicht dadurch genüge, dass er den bloßen irreführenden Charakter der Werbebotschaft beweist.

Er müsse darüber hinaus das Vorhandensein des Schadens, den Kausal- 734 zusammenhang zwischen der Werbung und dem Schaden und (zumindest)

das Verschulden der Person, die die Werbung verbreitet hat, beweisen. Es müsse die Vorhersehbarkeit (*prevedibilità*) bestehen, dass die Verbreitung einer bestimmten Werbebotschaft die oben genannten schädlichen Folgen verursachen konnte. Das Gericht beruft sich hierbei, wie das Tribunale di Ravenna (oben Rn. 665 ff.), das Tribunale di Rovigo (sogleich Rn. 736 ff.) und das Tribunale di Termini Imerese (unten Rn. 769 ff.) auf ein Urteil der Corte di Cassazione aus dem Jahr 2009.⁷²²

735 Im vorliegenden Fall habe der Kläger den Schaden, der durch das Verhalten der Klägerin verursacht worden sein soll, nicht bewiesen.

X. Tribunale di Rovigo, 26.5.2022, n. 485

1. Sachverhalt und Anträge

736 Beklagte ist die Volkswagen Group Italia S.p.A. Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug der Marke Audi, Modell Q3 (8UB0FY) mit einem Dieselmotor, welches der Kläger im Jahre 2013 bei einem Audi-Händler erwarb.

737 Am 25. November 2015 erhielt der Kläger ein Schreiben von der Beklagten, in der diese ihn über die in seinem Fahrzeug installierte Abgasmanagementsoftware informierte. Am 18. Januar 2017 folgte eine Einladung der Beklagten zum Besuch eines Audi Service Partners, um eine in der Zwischenzeit entwickelte technische Lösung zu übernehmen. Der Kläger begehrte in der Vorinstanz⁷²³ Schadensersatz für das fehlerhafte Vertragsverhalten und für die „irreführende Werbung und die unlauteren und täuschenden Geschäftspraktiken“ der Beklagten sowie Ersatz des Vermögensschadens, der sich aus der Entwertung des Fahrzeugs und den höheren zu erwartenden und vorhersehbaren Betriebskosten ergibt, beziffert mit EUR 5.000, was 15% des Anschaffungspreises des Fahrzeugs entspricht.

738 Das vorinstanzliche Gericht wies die Klage ab mit der Begründung, es gebe keinen Beweis für die Haftung der Beklagten oder für das Vorliegen einer Vertragswidrigkeit des Fahrzeugs.

739 Dagegen richtet der Kläger die Berufung. Er rügt insbesondere die fehlerhafte Einstufung der Klage als außervertraglich bzw. vorvertraglich und die unterlassene Würdigung des geltend gemachten Sachverhalts.

722 Cass., Sez. un., 15.1.2009, n. 794.

723 Giudice di Pace di Rovigo, 23.10.2018, n. 606.

2. Zu den Entscheidungsgründen

Das Gericht weist die Berufung als unbegründet zurück. Das Gericht entscheidet den Rechtsstreit in Anwendung des Verfahrensgrundsatzes der „ragione più liquida“, ebenso wie das Tribunale di Forlì (Rn. 688 ff.) und das Tribunale di Frosinone (Rn. 763 f.) und beruft sich auch hier auf eine Entscheidung der Corte di Cassazione.⁷²⁴ 740

Ebenso wie das Tribunale di Patti (Rn. 730 ff.) führt das Gericht aus, 741 dass ein Verbraucher, der geltend macht, durch eine irreführende Werbung einen Schaden erlitten zu haben, und Schadensersatz gemäß Art. 2043 c.c. erhebt, seiner Beweislast nicht dadurch genüge, dass er den bloßen irreführenden Charakter der Werbekampagne beweist. Er müsse darüber hinaus das Vorhandensein des Schadens, den Kausalzusammenhang zwischen der Werbung und dem Schaden und (zumindest) das Verschulden der Person, die die Werbung verbreitet hat, beweisen. Es müsse die Vorhersehbarkeit (*prevedibilità*) bestehen, dass die Verbreitung einer bestimmten Werbekampagne die oben genannten schädlichen Folgen verursachen konnte.⁷²⁵

Auch sei die Erwartung des Klägers, ein Fahrzeug mit Euro 5-Standard 742 zu erwerben nicht enttäuscht worden, da sich die Abgasnorm des streitgegenständlichen Fahrzeugs (Euro 5) nicht geändert habe.

XI. Tribunale di Napoli Nord, 31.5.2022, n. 2039

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte ist die Volkswagen Group Italia S.p.A. Es handelt sich um eine 743 Klage von sieben Klägern, die jeweils Schadensersatz als Eigentümer von Fahrzeugen der Beklagten mit EA 189-Motoren verlangen, die nicht den geltenden Vorschriften entsprechen. Denn die Fahrzeuge könnten durch eine Software die von den Dieselmotoren erzeugten Stickstoffdioxidemissionen verändern.

Neben der Feststellung der vertraglichen Haftung der Beklagten, der 744 Aufhebung der Kaufverträge und der Rückerstattung der jeweils gezahlten Kaufpreise begehren die Kläger Schadensersatz von jeweils EUR 40.000

724 Cass., 19.1.2019, n. 363 [wird im Urteil wohl versehentlich als „Cass., n. 393/2019“ bezeichnet].

725 Cass., Sez. un., 15.1.2009, n. 794.

entsprechend dem Zeitwert eines Fahrzeugs mit denselben Eigenschaften, wie sie zum Zeitpunkt Vertragsschlusses gewählt wurden.

- 745 Außerdem begehren die Kläger außervertraglichen Schadensersatz gemäß Art. 2043 c.c., dessen Höhe in das billige Ermessen des Gerichts gestellt wird im Sinne von Art. 1226 c.c. sowie den Ersatz eines immateriellen Schadens, der ebenfalls ins billige Ermessen des Gerichts gestellt wird.

2. Zu den Entscheidungsgründen

- 746 Das Gericht weist die Klagen der Kläger ab. Zum vertraglichen Schadensersatzanspruch stellt es fest, dass zwischen den Parteien jeweils kein Vertragsverhältnis besteht und führt die Rechtsprechung der Corte di Cassazione zu „Kettengeschäften“ an, wie bereits das Tribunale di Torre di Annunziata (oben Rn. 703), nach der einem Käufer zwei Rechte zustehen: Eine Klage auf Schadensersatz aus Vertrag gegen den unmittelbaren Verkäufer sowie eine Klage auf Schadensersatz des Käufers gegen den Hersteller aus einem außervertraglichen Schuldverhältnis.⁷²⁶
- 747 Auch den außervertraglichen Schadensersatzanspruch weist das Gericht ab. Ein Schadensersatzanspruch gemäß Art. 2043 c.c. könne (neben dem Vorliegen der weiteren Tatbestandsmerkmale) nur dann anerkannt werden, wenn ein rechtswidriges Verhalten vorliege, das der Beklagten zuzurechnen sei. Im vorliegenden Fall könne die Volkswagen Group Italia S.p.A. auf Grundlage der Aktenlage nicht aus unerlaubter Handlung haftbar gemacht werden, da nicht bewiesen sei, dass sie tatsächlich an der Herstellung und Zulassung der fraglichen Fahrzeuge beteiligt war. In Anbetracht des fehlenden Nachweises, dass es sich bei der Beklagten um einen Hersteller handele, sei daher auch die Klage gemäß Art. 2043 c.c. abzuweisen.

XII. Tribunale Frosinone, 11.7.2022, n. 649

1. Sachverhalt und Anträge

- 748 Beklagte sind die Volkswagen AG sowie die Volkswagen Group Italia S.p.A. Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug der Marke Volkswagen, Modell Golf TDI Highline, welches die Klägerin am 29. September 2010 bei einem

726 Cass., 5.2.2015, n. 2115.

Volkswagenhändler in Frosinone erwarb. In dieses Fahrzeug ist ein Dieselmotor EA189 eingebaut.

Sie begehrt Schadensersatz in Höhe von EUR 5.200 oder eines nach billigem Ermessen zu beziffernden höheren oder niedrigeren Betrages gemäß Art. 1226 c.c. (hierzu bereits Rn. 347 ff.) wegen der irreführenden Geschäftspraktiken bei der Vermarktung des Fahrzeugs.

Die Klägerin wirft den Beklagten insbesondere eine unlautere Geschäftspraxis und damit einen Verstoß im Sinne der Art. 20-23 cod. consumo dadurch vor, dass diese eine Manipulationssoftware in Modellen der Fahrzeuge mit Dieselmotoren EA189 installiert haben, mit der die Prüfung der Schadstoffemissionen von Stickoxiden umgangen werden sollte. Dadurch sei ihre Entscheidungsfreiheit rechtswidrig beeinflusst worden, da sie ein Fahrzeug mit anderen als den versprochenen Eigenschaften erworben habe, sodass ihr ein Schaden in Höhe von 15% bis 20% des Kaufpreises entstanden sei.

2. Zu den Entscheidungsgründen

Das Gericht weist die Klage ab. Es begründet dies insbesondere damit, dass es keinen Beweis für einen Kausalzusammenhang zwischen dem beanstandeten irreführenden Verhalten und einem tatsächlich von der Klägerin erlittenen Schaden gebe.

Das Gericht entscheidet den Rechtsstreit in Anwendung des Verfahrensgrundsatzes der „*ragione più liquida*“, ebenso wie das Tribunale di Forlì (Rn. 688 ff.) und das Tribunale di Rovigo (oben Rn. 736 ff.) und beruft sich auf eine Entscheidung der Corte di Cassazione.⁷²⁷ Hiernach muss ein Gericht die Möglichkeit haben, ein anderes Tatbestandsmerkmal zu prüfen, nach dessen Prüfung der Rechtsstreit beendet werden kann, auch wenn eine vorab zu entscheidende Frage vorliegt.

Das Gericht prüft anschließend die Behauptung und den Nachweis des durch das gerügte Verhalten verursachten Schadens sowie dessen Höhe. Die Klägerin habe den Schaden, den sie infolge des so genannten „Dieselgate-Skandals“ erlitten haben soll, nicht hinreichend dargelegt und bewiesen. Der Schaden werde in der Klageschrift lediglich in allgemeiner Form geschildert, ohne dass jedoch genau angegeben wird, welche Auswirkungen dieser Skandal auf den Kauf des Fahrzeugs gehabt haben soll.

⁷²⁷ Cass., 19.1.2019, n. 363 [wird im Urteil, wie bereits in der Entscheidung des Tribunale di Rovigo (oben Rn. 740) wohl versehentlich als „Cass., n. 393/2019“ bezeichnet].

- 754 Die Klägerin habe sich darauf beschränkt zu behaupten, sie habe einen doppelten Schaden erlitten, der zum einen daraus resultiere, dass sie ein Produkt gekauft habe, das nicht die versprochenen Eigenschaften aufweise und sich daher vom Vertragsgegenstand unterscheide, und der zum anderen aus dem Verhalten der Beklagten resultiere, die unlautere und irreführende Geschäftspraktiken angewandt hätten.
- 755 Dadurch fehle es weiterhin an der Darlegung und des Beweises des Schadens, wie zum Beispiel der geringere Wert des gekauften Fahrzeugs im Vergleich zum gezahlten Preis, die Abwertung des Fahrzeugs infolge des Skandals, die Änderung der von den für die Zulassungsverfahren zuständigen Behörden angewandten Klasse, die Unmöglichkeit, das Fahrzeug aufgrund restriktiver Maßnahmen zu nutzen. Daher sei nicht nachvollziehbar, wie der Schaden auf 15% bis 20% des Kaufpreises festzusetzen sei.
- 756 Darüber hinaus sei nicht ersichtlich, dass die Klägerin das Angebot angenommen habe, das gekaufte Fahrzeug dem von Volkswagen im Rahmen der Interventionskampagne für EA 189-Dieselmotoren angebotenen kostenlosen technischen Eingriff zu unterziehen.
- 757 Das Gericht stellt fest, dass die Beweislast des Verbrauchers (hierzu näher Rn. 510 ff.) im Rahmen des Art. 2043 c.c. wegen irreführender Werbung auch den Nachweis des Schadens, der Kausalität zwischen Verletzung und Schaden, sowie des Verschuldens desjenigen, der die irreführende Werbung verbreitet hat, umfasst.
- 758 Neben der Feststellung eines rechtswidrigen Verhaltens müssten für die Anerkennung eines Schadensersatzanspruchs auch die anderen Tatbestandsmerkmale des geltend gemachten Haftungsstatbestands erfüllt sein.
- 759 Die Klägerin habe weder einen Nachweis dafür erbracht, dass sie ein Interesse an den Schadstoffemissionen des gekauften Fahrzeugs habe, noch einen Nachweis dafür erbracht, dass sie auf die Rückrufaktion von Volkswagen reagiert oder ein Interesse am Austausch der fehlerhaften Software gezeigt habe.
- 760 Auch habe die Klägerin keine Beweise vorgelegt, aus denen sich eine Wertminderung des Fahrzeugs ableiten ließe, z.B. die Ergebnisse einer anerkannten Marktstudie oder dass das Fahrzeug seine Euro-5-Klassifizierung verloren hat oder dass die Schadstoffemissionen die Leistung des Fahrzeugs verändert oder seine Verkehrsfähigkeit gemindert haben.⁷²⁸
- 761 Damit sei auch die Möglichkeit eines Rückgriffs auf einen Schadensersatz in einer durch das Gericht nach billigem Ermessen zu bestimmenden

728 Cass., 14.10.2021, n. 28037.

Höhe ausgeschlossen. Die Billigkeitsbemessung setze voraus, dass grundsätzlich der Nachweis für einen Schaden erbracht sei.⁷²⁹

Die Billigkeitsbemessung habe die Aufgabe, Schwierigkeiten bei der Bezifferung des genauen Schadens auszugleichen. Sie diene jedoch nicht dazu, Schwierigkeiten bei dem Nachweis des Kausalzusammenhangs zwischen schädigendem Verhalten und Schaden zu überwinden.⁷³⁰ 762

XIII. Tribunale di Frosinone, 7.7.2022, n. 650

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte sind auch hier die Volkswagen AG sowie die Volkswagen Group Italia S.p.A. Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug der Marke Audi, Modell A3, welches der Kläger am 29. Januar 2010 bei einem Volkswagenhändler in Frosinone erwarb. 763

2. Zu den Entscheidungsgründen

Im Übrigen decken sich die Entscheidungsgründe des Gerichts zum Großteil mit der Entscheidung Nr. 649 vom selben Tag (Rn. 748 ff.) mit der Ausnahme, dass der Kläger das Fahrzeug vor Urteilsverkündung verkauft hat.⁷³¹ Das Gericht führt aus, der Kläger hätte nachweisen müssen, dass er gerade wegen des aufgezeigten Sachverhalts einen niedrigeren Preis als den Marktpreis habe erzielen können. Der Kläger sei hiermit nicht nur beweisfällig geblieben. Im Gegenteil sei sogar, ausweislich der „Eurotax Blue-Preisliste“ ein höherer Verkaufserlös erzielt worden als der Marktpreis laut dieser Liste. Das Gericht weist daher die Klage ab. 764

XIV. Tribunale di Civitavecchia, 25.8.2022, n. 913

1. Sachverhalt und Anträge

Beklagte in diesem Verfahren ist die Volkswagen Group Italia S.p.A. Streitgegenständlich ist ein Fahrzeug der Marke Seat, Modell Alhambra, in wel- 765

729 Cass., 19.12.2011, n. 27447.

730 Cass., 6.4.2017, n. 8920.

731 Dies ist die einzige Entscheidung, die dem *Verf.* vorlag, in dem der Verkauf des streitgegenständlichen Fahrzeugs vor Urteilsverkündung eine Rolle gespielt hat.

ches ein Dieselmotor verbaut ist. Der Kläger begehrt Ersatz für materielle und immaterielle Schäden in Höhe von EUR 52.000, die ihm durch den Kauf eines Fahrzeugs, das nicht den beworbenen Eigenschaften entsprach, entstanden waren.

2. Zu den Entscheidungsgründen

766 Das Gericht weist die Klage ab. Das Gericht erwähnt die Entscheidung des Tribunale di Venezia (Rn. 552 ff.) und stellt klar, dass diese Fahrzeuge betraf, die in Italien zwischen dem 15. August 2009, dem Datum, an dem die mit der Abschalteinrichtung ausgestatteten Fahrzeuge in Verkehr gebracht wurden, und dem 26. September 2015 verkauft wurden, als der Volkswagen-Konzern die Auslieferung von Fahrzeugen mit Euro-5-Turbo-dieselmotoren aussetzte.

767 Weiter führt das Gericht aus, dass der Kläger die Beweislast für die anspruchsbegründenden Tatsachen (rechtswidriges Verhalten, Schaden und Kausalzusammenhang) trage. Dieser Beweislast sei er nicht nachgekommen. Denn der Kläger habe keinen Beweis für das Vorliegen des der Volkswagen Group Italia S.p.A. vorgeworfenen rechtswidrigen Verhaltens erbracht. Der Kläger habe nicht bewiesen, dass die Volkswagen Group Italia S.p.A. Werbemaßnahmen durchgeführt und/oder verbreitet hat, um die Verbraucher zu veranlassen, aufgrund der umweltfreundlichen Eigenschaften der Fahrzeuge dieses anderen Fahrzeugen vorzuziehen.

768 Darüber hinaus sei ein Kausalzusammenhang zwischen dem der Beklagten vorgeworfenen rechtswidrigen Verhalten und dem beklagten Schadensereignis, das darin besteht, ein Fahrzeug ohne die versprochenen Eigenschaften erworben zu haben, nicht nachgewiesen. Denn es gebe keine Anhaltspunkte dafür, dass der Kläger gerade wegen des Schadstoffausstoßes zum Kauf des Fahrzeugs entschlossen war, dass sich die Euro-5-Norm infolge des sogenannten Dieselgates geändert habe oder eine wirtschaftliche Wertminderung des Fahrzeugs bestünde.

XV. Tribunale di Termini Imerese, 19.7.2023, n. 915

1. Sachverhalt und Anträge

769 Beklagte in diesem Verfahren ist die Volkswagen Group Italia S.p.A. Streitgegenständlich sind zwei Fahrzeuge der Marke Audi, Modell A1, in welche

jeweils ein Dieselmotor EA 189 verbaut ist und welche die Kläger im Jahr 2013 erwarben. Am 10. November 2015 hatte die Beklagte eine Mitteilung an die Kläger gesandt, in der technische Eingriffe zur Aktualisierung der installierten Software angekündigt wurden. Zwischenzeitlich hatte einer der Kläger das Fahrzeug bereits verkauft; das Fahrzeug des anderen Klägers wurde auf die Mitteilung hin dem technischen Eingriff unterzogen.

Die Kläger beantragen, die Beklagte zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von EUR 12.500 für jeden Kläger oder einem noch festzusetzenden höheren oder niedrigeren Betrag zu verurteilen. Außerdem beantragen sie die Verurteilung der Beklagten zur Rückzahlung eines Teils des Kaufpreises der Fahrzeuge in Höhe von EUR 12.500 für jeden Kläger. Die Kläger begründen dies mit der Annahme, dass die Fahrzeuge zum Zeitpunkt des Kaufs andere und minderwertige qualitative Eigenschaften aufwiesen als die angegebenen. 770

Die Beklagte rügt ihre fehlende Passivlegitimation, da sie weder Verkäuferin noch Herstellerin der streitgegenständlichen Fahrzeuge sei, sondern lediglich Importeurin und Vertriebshändlerin. 771

2. Zu den Entscheidungsgründen

Das Gericht weist die Klagen als unbegründet ab. Es beruft sich hierbei auf die fehlende Passivlegitimation der Beklagten. Die Beklagte sei nicht Verkäuferin der jeweiligen Fahrzeuge gewesen. 772

Der von den Klägern vorgebrachte Einwand, die Beklagte sei „wenn nicht als Hersteller, so doch als Vermittler, als professioneller Akteur in der Vermarktungskette und als Importeur von Audi in Italien zu betrachten, die allesamt gemäß Art. 3 Abs. 1 lit. d cod. consumo der Rolle des Herstellers gleichgestellt sind“, gehe fehl. 773

Die Kläger würden den Anwendungsbereich der angeführten Definition verkennen. Diese sei für die Auslegung der Bestimmungen des Codice del consumo von Bedeutung und müsse im Zusammenspiel mit den gesamten Regelungen zum Verbraucherschutz gelesen werden. Hiernach sei es in bestimmten Fällen gerechtfertigt, eine unmittelbare Haftung des Herstellers oder den an den Produktionsprozessen Beteiligten anzunehmen. Dies sei der Fall, wenn es um die Haftung für fehlerhafte Produkte (*responsabilità per danno da prodotti difettosi*) ginge. Zum vorliegenden Fall führt das Gericht aus: 774

„Nel caso in esame, quindi, non si verte certamente in un'ipotesi di prodotto difettoso [...], bensì, al più – seguendo la denominazione offerta dal codice del consumo – di un prodotto non conforme al contratto di vendita (rientrante nell'ambito applicativo degli artt. 128 ss. cod. consumo).“

*Deutsch:*⁷³²

Im vorliegenden Fall handelt es sich also keineswegs um ein fehlerhaftes Produkt, sondern allenfalls – in Anlehnung an die vom Codice del Consumo vorgesehene Bezeichnung – um ein Produkt, welches nicht den kaufvertraglichen Vereinbarungen entspricht (und damit in den Anwendungsbereich der Art. 128 ff. cod. consumo fällt).

- 775 Das Gericht verneint auch einen außervertraglichen Schadensersatzanspruch aus Art. 2043 c.c. mit dem Argument, die Kläger hätten keinen Beweis dafür erbracht, dass sie von der Beklagten irreführende Informationen bezüglich der Emissionen der gekauften Fahrzeuge erhalten hätten und dass ihnen durch das Verhalten der Beklagten ein Schaden entstanden sei.
- 776 Selbst bei Vorliegen einer unlauteren Geschäftspraxis reiche dies allein für einen Schadensersatzanspruch gemäß Art. 2043 c.c. nicht aus. Es müssten auch die anderen Tatbestandsmerkmale bewiesen werden: Die Feststellung der schädigenden Person, deren Verschulden oder vorsätzliches Fehlverhalten, das Vorliegen eines Schadens, der Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten und dem schädigenden Ereignis sowie die Schadensfolgen.
- 777 Mit Verweis auf eine Entscheidung der Corte di Cassazione⁷³³ führt das Gericht aus, dass ein Verbraucher, der auf Ersatz des Schadens wegen irreführender Werbung klagt, seiner Beweislast nicht dadurch genüge, dass er den bloßen irreführenden Charakter der Werbebotschaft nachweist. Er müsse auch das Vorliegen des Schadens, den Kausalzusammenhang zwischen Werbung und Schaden sowie (zumindest) das Verschulden desjenigen beweisen, der die Werbung verbreitet hat, in dem Sinne, dass ihm bewusst war, dass die Verbreitung einer bestimmten Botschaft die oben genannten schädlichen Folgen hervorrufen werde.
- 778 In Bezug auf einen immateriellen Schaden führt das Gericht aus, die Kläger hätten nicht einmal nachgewiesen, dass sie sich tatsächlich für die Schadstoffwerte der gekauften Fahrzeuge interessierten oder dass sie irrege-

732 Übersetzung des Verf.

733 Cass., Sez. un., 15.1.2009, n. 794.

führt wurden (mit der Folge einer Beeinträchtigung ihres Rechts auf Selbstbestimmung bei der Kaufentscheidung gemäß Art. 2 cod. consumo). Auch hätten sie keine Beweise vorgelegt, aus denen sich eine Wertminderung des Fahrzeugs ableiten ließe, indem sie z.B. die Ergebnisse einer anerkannten Marktuntersuchung angeführt hätten, oder dass das Fahrzeug seine Euro-5-Zulassung verloren hätte oder dass die Schadstoffemissionen die Leistung des Fahrzeugs verändert oder seine Verbreitung verringert hätten.

Einen Verweis auf das Urteil des EuGH vom 21. März 2023 in der Rechtssache C-100/21 hält das Gericht für nicht entscheidungsrelevant, weil dieses nur die Haftung des Herstellers, nicht aber die des Importeurs betreffe. 779

Darüber hinaus sei es unerheblich, dass die Beklagte demselben Konzern angehöre wie die deutsche Muttergesellschaft, da es sich in jedem Fall um getrennte Unternehmen handele. 780

XVI. Tribunale di Avellino, 24.10.2023, n. 1596

In der Entscheidung des Tribunale di Avellino, 24. Oktober 2023, n. 1596, wird unter Verweis auf die Entscheidung Cass., 28037/2021 ausgeführt, dass das Vorliegen einer unlauteren Geschäftspraxis nicht automatisch einen Schadensersatzanspruch nach Art. 2043 c.c. nach sich ziehe, sondern die Voraussetzungen dieser Norm im Einzelnen nachgewiesen werden müssten. Diese gelte auch dann, wenn die Wettbewerbsbehörde (AGCM) das Vorliegen des Lauterkeitsverstosses bereits festgestellt habe. 781

Des Weiteren stützt sich das Tribunale di Avellino bei seiner Klageabweisung auf die Entscheidung Cass., 28037/2021 zur Begründung der Aussage, dass die Billigkeitsprüfung bei der Schadensbemessung nicht dazu dienen dürfe, etwaige Schwierigkeiten bei dem Nachweis eines Kausalzusammenhangs auszugleichen. 782

Diese beiden Aussagen finden sich ebenfalls (wortgleich) in der Parallelentscheidung des Tribunale di Avellino vom 24. Oktober 2023, n. 1597. 783

