

AUTORECHTSTAG AKTUELL

15. März 2014

von Ansgar Klein

Geschäftsführender Vorstand Bundesverband freier Kfz-Händler



Ein Gebrauchtwagen, der bei einer Laufleistung von 167.000 km nicht mehr zu bewegen ist, eignet sich nicht mehr zur üblichen Verwendung. Tritt dieser Zustand innerhalb von sechs Monaten nach Gefahrübergang auf, so wird vermutet, dass die Ursache bereits beim Kauf vorgelegen hat.

Dies war die Kurzversion.

Der Audi A6 Avant funktionierte bei Übergabe mit einer Laufleistung von 158.000 km an die Kundin aus Rumänien einwandfrei und das änderte sich auch während der nächsten Monate nicht.

Dann, die Dame war inzwischen nach Italien umgezogen, streikte knapp sechs Monate nach Übergabe der Motor. Angebliche Diagnose: Riss im Motorblock. Vermutliche Ursache: Defekte Injektoren - eine nicht selten vorkommende Krankheit bei diesem Motor. Allerdings gehen dem kapitalen Motorschaden in der Regel eindeutige Warnsignale voraus. Der Motor läuft unrund, eine Kontrollleuchte meldet sich. Außerdem können defekte Injektoren bereits frühzeitig im Rahmen einer Inspektion festgestellt werden, bevor sie Schaden anrichten können. Die voraussichtlichen Reparaturkosten betragen laut italienischem Kostenvoranschlag 16.000 €. Damaliger Kaufpreis: 12.800 €, rund 20 % des Neupreises.

Der ADAC hat beim Verkehrsgerichtstag 2010 eine durchschnittliche Lebenserwartung von 150.000 km für die wichtigen Bauteile eines Kraftfahrzeuges definiert.

Dieser Fall wirft eine Vielzahl von Fragen auf:

1. Betrifft die Definition des Mangelbegriffs lediglich den Zeitpunkt der Übergabe, oder haben wir es inzwischen auch mit einer geschuldeten Haltbarkeit zu tun?
2. Findet die Rückwirkungsvermutung des § 476 BGB Anwendung, wenn ein Bauteil über Monate und viele 1.000 km anstandslos funktioniert?
3. Wie gründlich kann, darf oder muss der Defekt oder seine Ursache ausgeforscht werden? Reicht es, wenn der Verbraucher anzeigt: „Auto funktioniert nicht!“ Oder muss er nicht das Vorliegen eines Mangels beweisen?
4. Muss ein Motor gegebenenfalls auch länger als 150.000 km halten?
5. Waren eigentlich nur die Injektoren defekt und der Motorschaden die Folge dieses eventuellen Mangels?
6. Wie lange halten Injektoren üblicherweise?
7. Sollte es Stand der Technik sein (ist dieser tatsächlich geschuldet?), dass Injektoren nur eine vergleichsweise kurze Lebensdauer haben, muss dann der Motor nicht so konstruiert sein, dass er einen Injektoren-Defekt schadlos übersteht?
8. Haftet der Verkäufer für Produktions- oder konstruktionsbedingte Mängel?
9. Wie groß ist der Spielraum der Ingenieure bei der Weiterentwicklung der Technik? Muss in Kauf genommen werden, dass Modernisierungen mit verkürzter Haltbarkeit einhergehen oder besonderer Defektanfälligkeit einhergehen?

AUTORECHTSTAG AKTUELL

15. März 2014

-2-

10. Welche Sorgfaltspflichten hat der Käufer? Muss er beim Versäumen einer Inspektion mit solchen Risiken rechnen?
11. Ist möglicherweise eine Inspektion bereits vor Verkauf versäumt worden?
12. Schuldet der Verkäufer ein lückenlos scheckheftgepflegtes Fahrzeug – dazu noch nach Herstellervorgaben? Wenn ja, auch noch bei 150.000 km Laufleistung?
13. Wo ist der Gerichtsstand, wenn eine Verbraucherin aus Rumänien in Deutschland ein Auto kauft und dieses dann nach einem Wohnsitzwechsel in Italien kaputt geht?
14. Welches Recht findet Anwendung? Deutsches, rumänisches oder italienisches Recht?
15. Wo ist gegebenenfalls der Ort der Nacherfüllung?
16. Wer trägt die Transportkosten zum Verkäufer, wenn dort der Ort der Nacherfüllung ist, wenn noch gar nicht bewiesen ist, dass die Sache mangelhaft ist.
17. Darf der Verkäufer im Falle, dass die Kundin das Auto zu ihm nach Deutschland bringen lässt und sich dort herausstellt, dass keine Mangelhaftigkeit vorliegt, die Kosten für die Untersuchung und gegebenenfalls vorgelegter Transportkosten zurückfordern?

Das Auto ist des Deutschen liebstes Kind. Es bewegt die Emotionen nicht nur bei den Herren der Schöpfung oft mehr, als das begehrte Gegenüber aus Fleisch und Blut. Niemand bezichtigt den Verkäufer einer gebrauchten Waschmaschine des Betruges, wenn sich später herausstellt, dass Tür und Seitenwand einmal erneut wurden und tatsächlich nicht nur für einen Singlehaushalt gewaschen wurde, sondern die Maschine ein Mehrfaches an Schleudertouren hinter sich hatte.

Daher findet das Kaufrecht – gerade im Zusammenhang mit Streitfragen um gebrauchte Sachen – rund um den Autokauf die häufigste Betrachtung und gerichtliche Klärung, wengleich sich mancher Autoverkäufer wünschte, die eine oder andere Frage wäre besser im Zusammenhang mit einer defekten Waschmaschine geklärt worden.

All diesen juristischen Blechfragen widmet sich der Deutsche Autorechtstag nunmehr seit sieben Jahren. Wer meint, es wäre alles viel einfacher und spiele keine Rolle, wann wie wo was konstruiert oder versäumt wurde und sich lediglich auf den Wortlaut der §§ 434 und 476 reduziert, braucht nicht auf dem Petersberg zu kommen.

Allen anderen sei sagt: Hier finden Sie nicht nur die automobil-juristische Lebenswirklichkeit, sondern auch die Kollegen, die Ahnung von der Materie haben. Kommen Sie daher zum 7. Deutschen Autorechtstag am 20. und am 21. März 2014 auf den Petersberg bei Bonn und überzeugen Sie sich selbst davon, ob es auf alle Fragen wirklich eine Antwort gibt. Sie werden überrascht sein.

7. Deutscher Autorechtstag
20. - 21. März 2014
mit bis zu 10 Std. FAO-Nachweis

Info und Anmeldung:

www.autorechtstag.de