

## PRESSEBERICHT

### zum 17. Deutschen Autorechtstag

vom 17./18. - 19. März 2024 auf dem Petersberg

ADAC

### Hochkarätige Referenten und aktuelle Brennpunkte auf dem Petersberg



Neue Pkw-EnVKV tritt ohne Übergangsfrist bei neuer Internetwerbung in Kraft – Branchenbezogener Überblick über die BGH-Rechtsprechung des VI. und VIII. Zivilsenats – Zukunftsträchtige Themen: autonomes Fahren, Functions on demand, Verkauf von gebrauchten Elektrofahrzeugen

**Bonn, 20. März 2024.** Mit der am 23. Februar 2024 in Kraft getretenen Novelle der Pkw-EnVKV stand ein hochaktuelles Thema auf der Agenda des bereits 17. Deutschen Autorechtstages. Der Versuch des Gesetzgebers, die jahrelange Rechtsunsicherheit bei der Verbrauchskennzeichnungspflicht neuer Pkw nach der Umstellung des Prüfverfahrens von NEFZ auf WLTP zu beseitigen, erhielt von Herstellern und Handel wenig Beifall. Insbesondere das Fehlen einer Übergangsfrist für die Bewerbung von neuen Pkw im Internet sorgte für Verwirrung und stieß auf großes Unverständnis.

Inzwischen fest etabliert als herausragende Bestandteile des Programms des Deutschen Autorechtstags sind die Überblicke über die für die Branche wichtigsten Entscheidungen des VI. und VIII. Zivilsenats des BGH als oberstem Gericht der ordentlichen Gerichtsbarkeit in Deutschland. Traditionell konnten hierfür mit jeweiligen Senatsmitgliedern hochkarätige Referenten gewonnen werden. Im Mittelpunkt standen die aktuellen Grundsatzurteile zum sog. Werkstatttrisiko, in denen die Haftung des Unfallverursachers für überhöhte Reparaturrechnungen präzisiert wurde.

Mit zukünftigen bzw. noch jungen Rechtsfragen befassten sich die Vorträge zur Haftung beim autonomen Fahren, zu Herausforderungen im Umgang mit Functions on demand oder zur E-Mobilität. Nicht nur der Fernzugriff der Hersteller „over the air“ auf Fahrzeuge birgt beim nachträglichen Aufspielen neuer Funktionen oder aber bei aufgezwungenen Funktionsbeeinträchtigungen Konfliktpotential. Auch der Verkauf von gebrauchten Elektrofahrzeugen stellt den Handel vor Herausforderungen. Insbesondere rund um die teure Hochvoltbatterie der sog. BEV (Battery Electric Vehicle) können sich zukünftig Rechtsstreitigkeiten entzünden. Hier ist noch ungeklärt, welche Standards Käuferinnen und Käufer in Bezug auf Reichweite, Kapazität, Verbrauch und Ladeleistung erwarten dürfen, und wie sich dies auf die Restwerte älterer gebrauchter Elektroautos auswirken wird.

S. 2

Der DEUTSCHE AUTORECHTSTAG – erstmals im Hybrid-Format ausgetragen – bildete somit erneut ein rundum gelungenes, juristisch gehalt- und vor allem wertvolles Veranstaltungshighlight im Bereich des „Automobilrechts“. Hochkarätige Referentinnen und Referenten lieferten den zahlreich erschienenen Teilnehmern ein breites Spektrum an relevantem Wissen und Jurisprudenz wie auch Branchenvertretern neue Denkanstöße.

**Bild: Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Autorechtstag mit Referenten v.l.n.r. RA Dr. Thomas Almeroth, RA Ulrich Kahlenborn, RA Dr. Kurt Reinking, RAin Eva Hettwer, RA Ulrich Dilchert, Prof. Dr. Ansgar Staudinger, Vors. Richter am BGH a.D. Wolfgang Ball, Vors. Richter am LG Aachen Dr. Matthias Quarch, RA Dr. Götz Knoop, RA Alexander Sievers, Ass. Jur. Matthias Giebler, BVfK-Vorstand Ansgar Klein**

