

## PRESSEBERICHT

### zum 17. Deutschen Autorechtstag

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

Bonn, 19. März 2024

#### 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

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. Insbesondere der Fernzugriff der Hersteller „over the air“ auf Fahrzeuge lässt beim nachträglichen Aufspielen neuer Funktionen oder aber bei aufgezwungenen Funktionsbeeinträchtigungen zukünftig Rechtsfragen erwarten.

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.

#### Arbeitsgemeinschaft Deutscher Autorechtstag

Präsident: Prof. Dr. Ansgar Staudinger | Veranstalter: ADAC e.V. BVfK e.V. ZDK e.V.

Durchführung: BVfK e.V. vertr. d. Ansgar Klein | Bundeskanzlerplatz 5 | 53113 Bonn

Phone 0228854090 | Fax 0228850929 | [info@autorechtstag.de](mailto:info@autorechtstag.de) | [www.autorechtstag.de](http://www.autorechtstag.de)



ADAC



### **Update Schadensregulierung, Versicherungsrecht, Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht**

Im traditionellen Zusatzseminar überreichte **Rechtsanwalt Marcus Gülpen** wie gewohnt sein fortlaufend geführtes Skript zur Unfallschadensregulierung. Im Zentrum des diesjährigen Vortrags standen gleich mehrere BGH-Entscheidungen zu intransparenten und damit unwirksamen Klauseln zur Abtretung von Schadensersatzansprüchen des Geschädigten eines Verkehrsunfalls. Für den Praktiker ein - wie immer - wichtiges Seminar.

Im Anschluss daran präsentierte **Dr. Matthias Quarch, Vors. Richter beim LG Aachen**, einige aktuelle Entscheidungen, insbesondere zu Geschwindigkeitsmessungen. So blieb zuletzt eine Verfassungsbeschwerde erfolglos, mit der sich ein Betroffener dagegen wehrte, dass das eingesetzte Messgerät keine sog. „Rohmessdaten“ speicherte und damit im Bußgeldverfahren ein nicht überprüfbares Geschwindigkeitsmessergebnis verwertet worden war. Vom BGH ungeklärt blieb daneben abermals, ob ein Anspruch der Betroffenen auf Einsicht in die gesamte im Zusammenhang mit dem vorgeworfenen Geschwindigkeitsverstoß angefertigte Messreihe besteht.

### **Aktuelles aus Gesetzgebung und Rechtsprechung**

Nach der kurzen Mittagspause übernahm der **Präsident des Deutschen Autorechtstages Prof. Dr. Ansgar Staudinger** die offizielle Begrüßung der Teilnehmer. Er wies anschließend auf Entscheidungen im Versicherungsrecht zu der wiederbelebten Figur der „verhüllten Obliegenheit“ und zum Schadensersatz für einen ausgebrannten Oldtimer hin. Überdies verdeutlichte er am Beispiel einer Entscheidung des Bayerischen Obersten Landesgerichts, das die Regelung zum Gerichtstand des Erfüllungsortes in der ZPO überarbeitungsbedürftig erscheint. Nach einem aktuellen Überblick zu Schockschäden bei Tierverletzungen überraschte Staudinger die Teilnehmer mit dem Plan des Bundesjustizministeriums, den Zuständigkeitswert der Amtsgerichte auf 8.000 EUR zu erhöhen.

### **Haftung beim autonomen Fahren – bekannte Probleme und neue Ansätze aus Brüssel**

**Prof. Dr. Björn Steinrötter** behandelte zunächst die aktuelle Rechtslage hinsichtlich der Haftung der derzeit erlaubten Stufen des autonomen Fahrens. Bei Verkehrsunfällen in diesem Zusammenhang sieht er den Geschädigten augenblicklich über die verschuldensunabhängige Halterhaftung ausreichend geschützt. Anschließend wagte er unter Berücksichtigung des Richtlinienentwurfs der EU-Kommission zur Anpassung der Vorschriften über außervertragliche zivilrechtliche Haftung an künstliche Intelligenz (KI-Haftungs-RL) sowie der revidierten Produkthaftungs-Richtlinie (Produkthaftungs-RL) einen Ausblick auf die vollautonome Stufe. Während die KI-Haftungs-RL für die Haftung beim autonomen Fahren keine substantiellen Neuerungen bringe, werde die Haftung durch die Neufassung der Produkthaftungs-RL in Richtung Hersteller verlagert und das Haftungsrecht „fit gemacht“ für die letzte Stufe des autonomen Fahrens. „Aber auch beim vollautonomen Fahren bleibt die Halterhaftung meines Erachtens von Relevanz“, stellte Steinrötter klar.

### **Widerruf und Rücktritt bei Leasing und finanziertem Autokauf**

**Rechtsanwältin Dr. Uta Sophie Richter** knüpfte an ihr Referat aus dem vergangenen Jahr an gleicher Stelle an und stellte ein zwischenzeitlich ergangenes Urteil des Europäischen Gerichtshofes zu den Widerrufsrechten von Verbrauchern in den Mittelpunkt ihrer Ausführungen. Der EuGH habe klargestellt, dass Verbraucher, die einen Kfz-Leasingvertrag ohne Kaufverpflichtung abschließen, kein Widerrufsrecht hätten. Dies gelte auch, wenn der Vertrag im Fernabsatz oder außerhalb von Geschäftsräumen geschlossen worden sei. Im Übrigen werde ein solcher Leasingvertrag einem

Automietvertrag gleichgestellt und falle somit nicht unter die einschlägigen Richtlinien. Anders verhalte es sich bei Kfz-Kreditverträgen. Hier könne der Verbraucher unter bestimmten Voraussetzungen von seinem Widerrufsrecht Gebrauch machen, solange er nicht vollständig und zutreffend über seine Rechte und Pflichten informiert worden sei. In diesem Fall bleibe für die Finanzinstitute das Risiko bestehen, dass Verträge nach Vertragsabschluss über die gesetzliche Widerrufsfrist von zwei Wochen hinaus noch widerrufen werden könnten. Auch der BGH habe sich ganz aktuell in einer Folgeentscheidung entsprechend positioniert. „Insgesamt ist die Widerrufswelle zwischenzeitlich aber abgeebbt“, resümierte Richter.

### **Functions on demand – rechtliche Herausforderungen bei der Vertragsgestaltung und in der Praxis**

Immer mehr Automobilhersteller haben als neues Geschäftsmodell „functions on demand“ (FoD) – das nachträgliche Freischalten von Funktionalitäten – für sich entdeckt. Autobesitzer können sich mit dieser Technik Sonderausstattung für ihr Auto hinzubuchen, online und ohne Werkstattbesuch. Nötige Sensoren oder Technik sind bereits im Auto verbaut, über ein Software-Update wird im Wagen nur noch die Nutzung freigeschaltet. **Rechtsanwalt Alexanders Sievers aus der Juristischen Zentrale des ADAC** sieht hierdurch neue rechtliche Herausforderungen auf Hersteller und Handel zukommen. So sei bereits die Abgrenzung, ob FoD digitale Produkte oder eher digitale Elemente des Fahrzeugs darstellten, mit Unsicherheiten behaftet. Hieran könnten jedoch mitunter unterschiedliche Voraussetzungen und Rechtsfolgen – insbesondere in Bezug auf Verjährungsfristen – geknüpft sein. Zudem führte Sievers den Teilnehmern in diesem Zusammenhang die teilweise nicht leicht verständlichen Auswirkungen der Änderungen der gewährleistungsrechtlichen Vorschriften aus dem Jahr 2022 anschaulich vor Augen: „Ein digitales Produkt kann mangelhaft sein, obwohl es die zwischen den Parteien vereinbarte Beschaffenheit hat!“

### **Rechtsfragen rund um die E-Mobilität**

**Matthias Vogt aus dem ADAC-Technikzentrum** erläuterte technische Grundlagen für die Bewertung von Rechtsfragen rund um die E-Mobilität. Durch Software-Updates können Kunden durch Fehlerbehebungen oder neue Funktionen profitieren. Doch wie werden Fälle behandelt, in denen nach einem Software-Update erst Fehler oder Probleme auftauchen? „Der Umgang mit Software-Updates wird in der Zukunft sehr wichtig werden“, prognostizierte Vogt. Die Batterien der Elektroautos hingegen zeigten sich bisher sehr haltbar. Hersteller gewährten zudem großzügige Garantien von meist 8 Jahren bzw. 160.000 km. Bei nachlassender Leistung sei jedoch nicht klar definiert, ob die Garantie tatsächlich eingreife. Daneben seien Meinungsverschiedenheiten bei der Reichweite von Elektroautos vorprogrammiert. Die für die Hersteller verpflichtende Reichweitenangabe werde in der Realität in der Regel nicht erreicht. Tests zeigten Abweichungen von bis zu ca. 20 %. Im Winter reduziere sich die Reichweite sogar noch deutlicher.

**BVfK-Jurist Matthias Giebler** nahm anschließend den Ball auf und beleuchtete die rechtliche Seite des Themenkomplexes. Insbesondere rund um die teure Hochvoltbatterie der Elektroautos könnten sich zukünftig Rechtsstreitigkeiten entzünden. Hier sei noch ungeklärt, welche Standards der Käufer in Bezug auf Reichweite, Kapazität, Verbrauch und Ladeleistung erwarten dürfe. Er warf insbesondere die Frage auf, ob sich die vom BGH aufgestellte Abweichungsgrenze von 10 % bei Neufahrzeugen ohne Weiteres auf batteriebetriebene Fahrzeuge übertragen lasse, obwohl äußere Umwelteinflüsse eine weitaus größere Rolle spielen könnten als bei Verbrennern. Beim Verkauf gebrauchter Elektroautos rücke die Frage in den Vordergrund, welchen Kapazitäts- und Ladeleistungsverlust der Käufer tolerieren müsse. „Die Fahrzeugbatterie wird vermutlich häufiger Streitgegenstand in Gewährleistungsfällen sein“, erwartet Giebler. Überdies nahm er ebenfalls Software-Updates ins Visier und thematisierte wettbewerbsrechtliche Fragen, insbesondere im

Zusammenhang mit der Bewerbung des BAFA-Umweltbonus. Auch die Haftungssituation bei Akkubränden sowie Parkregelungen für Elektrofahrzeuge waren Gegenstand des Vortrags.

### Podiumsdiskussion: Rechtsfragen rund um die E-Mobilität

Unter Leitung von **Prof. Dr. Staudinger** stand die Podiumsdiskussion, an der sich auch die zugeschalteten Online-Teilnehmer beteiligten, ebenfalls im Zeichen der rechtlichen Besonderheiten rund um Elektrofahrzeuge. **Rechtsanwältin Eva Hettwer** sieht in der Praxis bisher insbesondere einen Anwendungsbereich im Unfallschadensrecht. „In Haftungsfragen gibt es jedoch keine relevanten Unterschiede zwischen Elektrofahrzeugen und Verbrennern“, so Hettwer. Kontrovers wurde im Anschluss an eine BGH-Entscheidung aus dem letzten Jahr diskutiert, wie weit die Haftung des Schädigers bzw. der hinter ihm stehenden Versicherung gehen kann, wenn im Zusammenhang mit der Reparatur eines Elektrofahrzeugs ein Werkstattbrand verursacht wird.

**Rechtsanwalt Dr. Kurt Reinking** treiben insbesondere die Themen Software-Updates und Antriebsbatterie um. „Die Ungewissheit in Bezug auf die Leistung und Lebensdauer der Batterie ist ein enormer Hemmschuh im Gebrauchtwagengeschäft“, machte Reinking deutlich. Verlässliche Test zur aktuellen Leistungsfähigkeit der Batterie seien unersetzlich.

**Ansgar Klein, geschäftsführender Vorstand des BVfK**, sieht im Handel mit gebrauchten Elektrofahrzeugen große Herausforderungen. Insbesondere die Batterie stellte ein erhebliches Kostenrisiko dar, da ihre Erneuerung den Zeitwert regelmäßig überschreite. Er forderte eine Normierung der Antriebsbatterien, Öffnung des Marktes für freie Batterieproduzenten und Einbaulösungen, die einen schnellen Austausch ermöglichen. Damit würde auch ein erweiterter Verwendungskreislauf möglich, der zur Wertsteigerungen von alten Batterien Sorge, die für den Betrieb im Auto nicht mehr geeignet seien. Er richtete einen Appell an die Politik, für die entsprechenden Rahmenbedingungen zu sorgen. **ADAC-Techniker Matthias Vogt** ergänzte unterstützend: „Gebrauchte Fahrzeugbatterien sind nicht wertlos!“ Der Ausbau einer Batterie sei trotz ihres Gewichts überdies technisch nicht kompliziert oder aufwändig.

In ihrem Schlusswort wagte Hettwer den Ausblick, dass der Gebrauchtwagenmarkt in Zukunft stark anwachsen werde. Vogt unterstützte diese These und zog den Vergleich mit Norwegen. Dort sei die Förderung für Elektrofahrzeuge vor etwa sieben Jahren eingestellt worden. Danach habe der Markt zunächst eine Talsohle durchschritten. Nunmehr liege der Anteil der Elektrofahrzeuge bei den Neuzulassungen dort bei 80 bis 90 %. Infolgedessen ist eine Zunahme an Gewährleistungsfällen bei Elektrofahrzeugen zu erwarten. Bisher sind noch nicht viele Streitfälle bekannt. **BVfK-Jurist Matthias Giebler** hierzu: „Die BVfK-Rechtsabteilung bearbeitet wöchentlich 30-40 Mitgliederanfragen. Hierunter sind noch kaum Angelegenheiten, die Elektrofahrzeuge betreffen.“ Klein stellte abschließend die für ihn in diesem Zusammenhang entscheidende Frage: „Muss der Verkäufer eines gebrauchten Elektrofahrzeugs mit seinem Kunden ausdrücklich vereinbaren, dass bei der Leistungsfähigkeit der Batterie wegen der Vornutzung Abstriche gemacht werden müssen, oder ist das gar nicht erforderlich, weil es der üblichen Erwartung entspricht, dass eine Batterie mit zunehmendem Gebrauch an Leistung verliert?“

### Buntes rund um Auto und Verkehr – aktuelle Rechtsprechung des VI. Zivilsenats

Zu Beginn des zweiten Tages gewährte der **Richter am BGH Dr. Oliver Klein** den Teilnehmern Einblicke in die Rechtsprechung des **VI. Zivilsenats** des Bundesgerichtshofs aus den letzten zwölf

Monaten. Im Fokus des Vortrags standen die aktuellen Urteile zum sog. Werkstatttrisiko vom 16. Januar 2024. Der Referent stellte die Entscheidungen vor, ordnete sie in die bestehende Schadensdogmatik ein und zeigte die Konsequenzen dieser Rechtsprechung für die alltägliche Schadensabwicklung auf. „Das Risiko überhöhter Reparaturrechnungen trägt grundsätzlich der Schädiger. Der Geschädigte als Laie ist besonders schützenswert und muss sich darauf verlassen dürfen, dass die Werkstatt sachgemäß und wirtschaftlich arbeitet“, fasste Klein zusammen. Daneben widmete er sich den Fällen der Abtretung von Schadensersatzansprüchen des Geschädigten eines Verkehrsunfalls. Die meist in Gestalt Allgemeiner Geschäftsbedingungen erfolgenden Abtretungserklärungen müssten sich an einem strengen Maßstab messen lassen. Insbesondere das Transparenzgebot sei auch im vergangenen Jahr so mancher Klausel zum Verhängnis geworden.

### **Aktuelle höchstrichterliche Entscheidungen zum Kauf- und Leasingrecht**

**Frank Kosziol, stellvertretender Vorsitzender Richter des VIII. Zivilsenats des BGH**, nahm das Auditorium anschließend – mangels Entscheidungen mit automobiler Bezug – mit auf ein Kreuzfahrtschiff. In das Schiff sollte ein Rohrleistungssystem montiert werden. Nach dem Zusammenschweißen der Rohre, aber noch vor dem finalen Einbau in den Schiffskörper stellte die Käuferin fest, dass die Rohre mangelhaft waren. Die beklagte Verkäuferin, die den Sachmangel unstrittig nicht zu vertreten hatte, lieferte der Käuferin daraufhin neue Rohre. Gestritten wurde nun darüber, ob die Käuferin u. a. wegen des vergeblichen Zusammenschweißens – verschuldensunabhängig – Aufwendungsersatz fordern kann, obwohl die Rohre noch nicht in das Schiff eingebaut worden waren. Der Senat vertrat den Standpunkt, dass dieser Vorfertigungsprozess Teil des Einbaus sei und ein Aufwendungsersatzanspruch daher in Betracht komme. Zudem musste der Senat klären, ob der Verkäufer im Falle des mangelbedingten Rücktritts schadensersatzpflichtig werden kann, wenn er sich weigert, die mangelhafte Sache zurückzunehmen. Was zunächst eher unspektakulär anmutet, erscheint dadurch in einem anderen Licht, dass es sich hierbei um eine große Menge arsenbelasteten Recycling-Schotters handelte, dessen Entsorgung mit Kosten von weit über 1 Million EURO verbunden war. „Unter diesen besonderen Umständen kann die Weigerung des Verkäufers, die mangelhafte Sache zurückzunehmen, eine Schadensersatzpflicht auslösen“, erläuterte Kosziol die Entscheidung des Senats. Die Berichterstattung über noch wenige verbliebene Rechtsfragen in Diesel-Fällen und Verfahren aus dem Leasingrecht rundeten den Überblick ab. In naher Zukunft wird sich der Senat mit der Frage von Beschaffenheitsvereinbarungen bei gleichzeitigem Gewährleistungsausschluss für Oldtimer beschäftigen.

### **Novelle der Pkw-EnVKV im Hinblick auf die Umstellung von NEFZ auf WLTP**

Am Nachmittag des zweiten Veranstaltungstags behandelte **Ulrich Dilchert, Rechtsanwalt und Geschäftsführer des ZDK**, ein sehr aktuelles und spannend wie Streitbares Thema. Er stellte die rechtzeitig vor dem Deutschen Autorechtstag in Kraft getretene Novelle der Pkw-EnVKV vor, mit welcher der Gesetzgeber die seit Jahren überfällige Umstellung vom NEFZ- auf das WLTP-Messverfahren vorgenommen hat. Der an vielen Stellen überarbeitete Gesetzestext hält für Hersteller und Händler beachtenswerte Neuerungen bereit. Allein der Umfang der Informationspflichten ist mit der Neufassung deutlich gestiegen. Alle Themenbereiche der Pkw-EnVKV wurden „angefasst“ – die Kennzeichnungspflicht als solche, das Label, die CO<sub>2</sub>-Klassen, die Tafel im Autohaus, der DAT-Leitfaden, die Regeln für die Werbung. Der Referent äußerte die Hoffnung, dass die Neuregelung mehr Rechtssicherheit für die Betriebe bedeute und diese sich nicht weiterhin permanent gegen Abmahnungen wehren müssten. Einen herben Dämpfer erhielt diese Zuversicht allerdings bereits dadurch, dass für die Bewerbung von neuen Pkw im Internet keine Übergangsfrist gewährt wurde. Hersteller und Handel mussten ihre Internetwerbung daher „von jetzt

auf gleich“ umstellen, um keine Abmahnungen zu riskieren. Außerdem gebe es einige augenscheinliche Erleichterungen für den Handel, die zwar „schön klingen, es aber voraussichtlich nicht sein werden“, so Dilchert.

### Aus der Rechtsprechung der Instanzgerichte zum Kaufrecht

**Rechtsanwältin Eva Hettwer** stellte einige interessante Urteile der nationalen Instanzgerichte aus dem vergangenen Jahr vor. So befasste sich das OLG Karlsruhe mit den strengen Anforderungen an die Annahme eines konkludenten Gewährleistungsvorzugs, während dem OLG Stuttgart die bloße Bezeichnung eines funktionsfähigen Gebrauchtwagens als Bastlerfahrzeug nicht für einen Gewährleistungsausschluss genügte. Das LG Stade wies den Rücktritt eines Neuwagenkäufers ab, der erfolglos einen Nachbesserungsversuch in einer Drittwerkstatt durchführen ließ, ohne den Verkäufer entsprechend den Neuwagen-Verkaufsbedingungen hierüber zu informieren. Den Erfüllungsort für die Geltendmachung von Ansprüchen aus einer Mobilitätsgarantie, der regelmäßig am Sitz des Garantiegebers angesiedelt sei, beurteilte das BayObLG im Falle einer Klageerweiterung ergänzend nach den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit.

### Internationale Rechtsprechung zum Kaufrecht und EuGH-Ausblick

Schließlich widmete sich **Prof. Dr. Ansgar Staudinger** der internationalen Rechtsprechung zum Kaufrecht und wagte einen EuGH-Ausblick. Kopfzerbrechen bereite dem Autohandel vor allem die Reichweite des europäischen Verbraucherschutzgerichtsstands. Der Europäische Gerichtshof stellte zuletzt in einem deutsch-österreichischen Sachverhalt fest, unter welchen Voraussetzungen ein in Deutschland ansässiger Autohändler etwa in Salzburg gerichtspflichtig werden könne. „Der Verbraucherbegriff in Brüssel ist eine andere Welt als der Verbraucherbegriff in § 13 BGB“, gab Staudinger zu bedenken. Vorvertragliches Verhalten entfalte bei der Bestimmung des Gerichtsstands im internationalen Zivilvertragsrecht, anders als im BGB, Relevanz. Abschließend erinnerte er an die letztjährige Veranstaltung. Passgenau am zweiten Tag des 16. Deutschen Autorechtstages 2023 hatte der Europäische Gerichtshof sein mit Spannung erwartetes Urteil zum Thermofenster gefällt. Im Nachgang hierzu erging dann im Juni 2023 das viel beachtete und rezensierte Urteil des Bundesgerichtshofs. Nach dessen Ansicht kann die Schadensersatzhaftung des Automobilherstellers in Thermofensterfällen wegen unvermeidbaren Verbotsirrtums ausscheiden. Selbst wenn der Geschädigte diese erste Hürde mit Erfolg genommen haben sollte, winkt allenfalls der kleine Differenzschaden, der überdies auf maximal 15% des gezahlten Kaufpreises gedeckelt werden soll. Darüber hinaus sind dann noch Vorteile der Nutzung des Fahrzeugs anzurechnen. Die Entscheidung aus Karlsruhe wirft die Frage auf, ob hier noch den Vorgaben des Unionsrechts in der Lesart des Europäischen Gerichtshofs hinreichend Rechnung getragen wird. Deswegen soll auf Beschluss des Landgerichts Ravensburg der Europäische Gerichtshof in Luxemburg noch einmal Stellung beziehen zur Frage, ob die Entscheidungspraxis des Bundesgerichtshofs tatsächlich den dortigen Vorgaben einer verhältnismäßigen, effektiven und abschreckenden Sanktion entspricht. Staudinger äußerte diesbezüglich arge Bedenken, verwies aber darauf, dass viele Verfahren in Deutschland bereits durchentschieden seien.

**Der von ADAC, BVfK und ZDK gemeinsam veranstaltete und von Prof. Dr. Ansgar Staudinger, Rechtsanwalt Dr. Kurt Reinking und dem Vors. Richter am BGH a.D. Wolfgang Ball geleitete Deutsche Autorechtstag hat sich auch in seiner 17. Ausgabe nicht nur als Forum hochaktueller und brisanter Rechtsthemen, sondern auch als wertvoller Bestandteil juristischer Bildungsangebote**

etabliert. Neben der Vertiefung rechtswissenschaftlicher Themen ist ebenfalls das vielseitige Praxisseminar zur Schadensregulierung bzw. zum Verkehrsstraf- und Versicherungsrecht längst anerkannt und bietet den Teilnehmern bei Nutzung aller Angebote den vollständigen Fortbildungsnachweis über die erforderlichen 15 Stunden. Die Veranstaltung wird auch für die Online-Teilnahme angeboten.

### Save-the-date:

**Der 18. Deutsche Autorechtstag findet vom 16./17. - 18. März 2025 wie gewohnt auf dem Petersberg statt.**