

PRESSEBERICHT ausführlich zum 14. Deutschen Autorechtstag

vom 30. – 31. August auf dem Petersberg

Bonn, 31. August 2021

Das Auto ist vollkommen im digitalen Zeitalter angekommen. Nicht nur im Hinblick auf nützliche und weniger nützliche Extras, sondern auch, was ihre gewährleistungsrechtliche Behandlung betrifft. So standen insbesondere digitale Produkte und die oftmals als „Schuldrechtsreform II“ bezeichnete Modernisierung des Verbraucherrechts im Fokus des DEUTSCHEN AUTORECHTSTAGS 2021. Es ist „höchste Eisenbahn“, denn bereits ab Januar 2022 hält das BGB mehr einschneidende Änderungen bereit als man vielleicht vermuten mag. Und auch die europäische Verbandsklage wird den Verbraucherschutz auf ein neues Level heben.

Über die damit verbundenen rechtlichen Herausforderungen hinaus trafen auch Themen wie die aktuelle Entwicklung der Dieselkrise, Abmahnrisiken in Zusammenhang mit datenschutzrechtlichem Fehlverhalten sowie fragwürdige Legal Tech-Praktiken den aktuellen Zeitgeist und wurden durch umfangreiche Updates zur Rechtsprechung im Verkehrs-, Schadens- und Kaufrechts abgerundet. Sogar die lang erhoffte Novelle der Pkw-EnVKV steht nun kurz bevor.

Das zahlreich erschienene Fachpublikum erlebte dank dieses gewohnt breiten Spektrums, brillanter Referenten sowie spannender Fragen rund um das Thema „Automobilrecht“ auch im 14. Jahr des Bestehens des DEUTSCHEN AUTORECHTSTAGS ein juristisches Branchenhighlight.

Zusatzseminar: Das nötige Handwerkszeug für die Praxis

Der erste Veranstaltungstag startete mit einem Update zur Schadensregulierung, zum Versicherungsrecht, Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht. Wie auch schon in den vergangenen Jahren konnten sich die zahlreichen Teilnehmer kurz und prägnant aber gleichwohl umfassend auf den neuesten Stand bringen.

Herr **Rechtsanwalt Marcus Gülpen**, Fachanwalt für Verkehrsrecht, legte in einer umfassenden Übersicht von A – Z die jüngste Rechtsprechung der Instanzgerichte und des BGH zu den bei einem Verkehrsunfall anfallenden Schadenpositionen dar. Hierbei beleuchtete er eingehend sowohl die werkvertraglichen Fragestellungen im Verhältnis zwischen dem Geschädigten und der Werkstatt als auch die schadenrechtlichen Fragen im Verhältnis zwischen Geschädigtem und eintrittspflichtigem Haftpflichtversicherer.

Der zweite Teil des Vormittags widmete sich dem Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht. Herr **Rechtsanwalt Ulrich Kahlenborn**, Fachanwalt für Strafrecht, erläuterte die erstmals zu der neu eingeführten Regelung der Strafbarkeit eines Kraftfahrzeugrennens durch Einzelraser ergangene höchstrichterliche



Rechtsprechung. Ebenso nahm er die jüngsten Entscheidungen des BVerfG zum Recht auf Akteneinsicht in den Blick und beleuchtete die Rechtsprechung zur Trunkenheit im Zusammenhang mit der immer beliebter werdenden Nutzung von E-Scootern. Rechtliche Fragestellungen zu einzelnen Verfahren der Geschwindigkeits- und Abstandsmessung wie auch prozessuale Probleme der wirksamen Vertretung des Betroffenen rundeten das Referat ab.

Aktuelles aus Gesetzgebung und Rechtsprechung

Zunächst ging **Prof. Dr. Ansgar Staudinger** auf „Aktuelles aus Gesetzgebung und Rechtsprechung“ ein. Im Zentrum stand dabei die Entscheidung des erkennenden Zivilsenates in der Rechtssache VIII ZR 254/20. Der Entscheid vom 21.7.2021 betrifft im Kontext des Dieselskandals Fragen der Nacherfüllung beim Modellwechsel und vor allem die Frage, wie lang ein Käufer ein äquivalentes Fahrzeug vom Verkäufer verlangen kann. Auch wenn sich der Referent vielen Ausführungen der Revisionsinstanz anzuschließen vermochte, kam er mit Blick auf die Verjährungsfrist zu der Schlussfolgerung, „die freischwebende Rechtschöpfung einer Verjährungsfrist von zwei Jahren beginnend ab Kaufvertragsabschluss widerspricht sowohl den Vorgaben der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie als auch den Grundpfeilern des BGB“. Der Referent ging dann noch auf Themen wie den Haftungsschaden des nicht-vorsteuerabzugsberechtigten Leasingnehmers, den Ersatz von Desinfektionskosten sowie aktuelle Entscheidungen zum Versicherungsrecht ein. Besonderes Augenmerk galt hier vor allem der Gefahr einer Leistungskürzung wegen vorsätzlicher Aufklärungsobliegenheitsverletzung, wenn es der Versicherungsnehmer seinem Vollkaskoversicherer verwehrt, Fahrzeugdaten auszulesen.

Licht am Ende des Tunnels - Entwurf der überarbeiteten Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung

Ulrich Dilchert, ZDK-Geschäftsführer, stellte den aktuellen Entwurf zur neuen PKW-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung vor. Positiv ist, dass nunmehr in allen Werbemedien die gleichen Kennzeichnungsregelungen gelten. Allerdings wurde nicht zu Ende gedacht. Anstatt vernünftigerweise lesbare Informationen mit einem zusätzlichen Klick im Internet zuzulassen – wie es bei den Fernsehern erlaubt ist – müssen alle Verbrauchs- und Emissionsangaben zusammen mit den Fahrzeugdaten auch auf dem Handy auf der ersten Seite „gut lesbar“ dargestellt werden. Das ist faktisch nicht möglich! Auch Fahrzeuge, die gerade vom Autotransporter abgeladen werden, müssen nach wie vor bereits mit Verbrauchs- und Emissionsangaben gekennzeichnet sein. Das geht an jeglicher Praxis vorbei. Es ist zu hoffen, dass konkrete Verbesserungsvorschläge des Kraftfahrzeugwerbes Berücksichtigung finden werden.

Legal Tech bei der Parkraumbewirtschaftung

Klaus Heimgärtner, Rechtsanwalt der Juristischen Zentrale des ADAC e.V., befasste sich anschließend mit dem Thema Legal Tech in der Parkraumbewirtschaftung. Nach einem Überblick über die gängigen Geschäftsmodelle – Abschleppen, Abstrafen und Abmahnen von Falschparkern auf Privatgrund – beleuchtete er intensiv die Rechtsprechung des BGH. Diese ebnete den in diesem Marktsegment tätigen Unternehmen, Inkasso- und Rechtsanwaltsgesellschaften den Weg, die mittlerweile ihre Forderungen über Legal

Tech Projekte geltend machen. Falschparkern und auch den Haltern von Kfz, mit denen Besitzstörungen begangen werden, drohen mittlerweile für einen einzelnen Verstoß mit Forderungen über mehrere Hundert Euro konfrontiert zu werden, Tendenz stark steigend. Und das bei geringem Kosteneinsatz mittels App und standardisierten Serienschreiben. Heimgärtner kam zu dem Schluss: *„Besitzstörungen muss kein Berechtigter hinnehmen, der „Falschparker“ ist wiederum kein Freiwild für Parkraumbewirtschafter!“*

Abmahnrisiko DSGVO

Rechtsanwalt Alexander Löschhorn führte anschaulich in das aktuelle Datenschutzrecht ein und warnte eindringlich vor den Risiken aus einer Vernachlässigung der datenschutzrechtlichen Pflichten. Aus seiner Tätigkeit als Rechtsanwalt bei Flick Glock Schaumburg mit fundiertem Sachverstand für datentechnische Vorgänge, empfiehlt er als einen der ersten Schritte für den Umgang mit personenbezogenen Daten im Unternehmen die zentrale Speicherung. Darüber hinaus sollten Unternehmen die Anpassung an die vorgegebenen Regelungen mit einem Datenverarbeitungsverzeichnis beginnen. Es lasse sich daran zweifeln, ob ausreichende Datenschutzerklärungen für Bewerber oder Mitarbeiter vorhanden sind, und gerade hierin sei ein erhebliches Gefahrenpotential zu sehen, denn Mitarbeiter kennen allzu oft die Mängel der Datenverarbeitung im Unternehmen, so Löschhorn. Das Abmahnrisiko sei jedoch gegenwärtig mit Ausnahme fehlerhafter Belehrungen für Cookies als gering einzustufen. Hinsichtlich drohender Bußgelder sei bei einem Jahresumsatz von 20 Mio. Euro ein Tagessatz von 450.000 Euro für die Berechnung des Bußgeldes realistisch. Die empfindlichen finanziellen Folgen können auch eine Erklärung sein, wenn sich die Einleitung eines Bußgeldverfahrens auf eine Anschwärzung bei der Aufsichtsbehörde zurückführen lässt. Ab Kenntnis hilft dem Unternehmen dann regelmäßig nur noch die sofortige Meldung, um Sanktion zu verhindern.

Modernisierung des Verbraucherrechts – Willkommen im digitalen Zeitalter

Das diesjährige Praxisseminar stand ganz im Zeichen der zahlreichen gravierenden Gesetzesänderungen, die sich ein erhöhtes Verbraucherschutzniveau zum Ziel gesetzt haben. Der Beitragsblock wurde von **Rechtsanwalt Dr. Kurt Reinking** eingeleitet, der sich mit den gesetzlichen Regelungen zu „digitalen Produkten“ befasste. Der Fokus seiner Ausführungen richtete sich auf die subjektiven und objektiven Kriterien des Produktmangels und die Aktualisierungspflicht des Unternehmers, der einem Verbraucher ein digitales Produkt bereitgestellt hat, sei es als digitaler Inhalt oder als digitale Dienstleistung, sei es im Paket mit einer Sache oder in dieser enthalten bzw. mit ihr verbunden. Die Aktualisierung, so der Referent, sei ein Kriterium der objektiven Produktbeschaffenheit und die Nichtvornahme einer zur Erhaltung der vertragsgemäßen Beschaffenheit notwendigen Aktualisierung ein Produktmangel, für den der Unternehmer dem Verbraucher gegenüber haftet. Diese Haftung könne die Gewährleistung erheblich überschreiten und sei nur unter engen Voraussetzungen ausschließbar, gab Reinking zu bedenken. Er schloss mit einem umfangreichen Katalog kritischer Fragen ab und betonte mit gehöriger Skepsis: *„Eine Verlagerung des Zeitpunktes des Gefahrenübergangs, wie nunmehr für vom Händler vorzunehmende Aktualisierungen, hat es im deutschen Gewährleistungsrecht bislang noch nicht gegeben!“*

Darauf aufbauend brachte BVfK-Jurist **Ass. jur. Matthias Giebler** den Veranstaltungsteilnehmern die auf Handel und Verbraucher zukommenden Änderungen des Gewährleistungsrechts im Zuge der Umsetzung der „Warenkaufrichtlinie“ näher. Insbesondere die Vorstellung der neuen Sachmängelbegrifflichkeiten und deren Auswirkungen auf die Verkaufspraxis ließen das Publikum erstaunt aufhorchen. *„Auf Handel und Wirtschaftsverbände rollen große Aufgaben zu, um den neuen gesetzlichen Vorgaben gerecht werden zu können“*, so Giebler. Dies fange bei den neuen Nacherfüllungsmodalitäten an, reiche von der Änderung der Verjährungs- und Beweislastumkehrfristen bis hin zur oftmals schwierigen Abgrenzung digitaler Inhalte von Waren mit digitalen Elementen und münde schließlich in der Frage, ob und wenn ja unter welchen Voraussetzungen man als Verkäufer Gestaltungsspielraum bei der Vereinbarung etwaiger Abweichungen von der nunmehr u.a. maßgeblichen objektiven Beschaffenheit der Kaufsache habe. Nicht nur dürfte die Bereitstellung von Vertragsmustern zukünftig Probleme bereiten, auch Änderungen des Preisgefüges auf dem Gebrauchtwagenmarkt seien zu befürchten, stellte der Referent in Aussicht.

Abschließend widmete sich dann **Prof. Dr. Ansgar Staudinger** der Thematik *„Gesetzesänderung zur Verbesserung und Modernisierung des Verbraucherschutzes“*. Zunächst zeigte Staudinger auf, dass sich leider in der Rechtssache „Ferenschild“ der deutsche Gesetzgeber, wie er sagte, *„nicht mit Ruhm bekleckert hat“*. So vermochte Deutschland nach Ausführungen des Referenten es nicht, eine seit dem 13.7.2017 durch den Europäischen Gerichtshof festgestellte Europarechtswidrigkeit im Bürgerlichen Gesetzbuch, nämlich die Möglichkeit der Verjährungsfristverkürzung in § 476 Abs. 2 BGB zugunsten des Unternehmers beim Verbrauchsgüterkauf, zu korrigieren. Kurz vor Toresschluss der letzten Legislaturperiode hat man sich dafür entschieden, noch einige weitere Monate bis zum 1.1.2022 mit dem richtlinienwidrigen Zustand zu leben, der eine massive Benachteiligung der Verbraucher bedeutet. Der Referent warnte allerdings davor, insbesondere im Gebrauchtwagenhandel Fehlschlüsse aus der Untätigkeit des deutschen Gesetzgebers an dieser Stelle abzuleiten. So werden ab dem 1.1.2022 neue Spielregeln eben auch für das Verbrauchsgüterkaufrecht eingreifen. Der Redner zeigte auf, dass ab dem 1.1.2022 die Beweislastumkehr in § 477 BGB auf ein Jahr verlängert wird. Vor allem ging er detailliert darauf ein, dass ab dem 1.1.2022 Autoverkäufer vorvertragliche Informationspflichten sowie Formerfordernisse gegenüber Verbrauchern treffen. Dies gilt für negative Beschaffenheitsvereinbarungen wie für die Verjährungsfristverkürzung bei einem Gebrauchtwagen. Staudinger mahnte *„es bleibt genug Zeit, sich bis zum Stichtag 1.1.2022 im Handel von der Beratungspraxis her auf die Informationspflichten einzustellen und auch die Vertragsformulare und Klauselwerke anzupassen“*. Für den Nachweis sei es wichtig, sich als Händler in einem Beratungsprotokoll die Einhaltung der spezifischen Informationspflichten vom Verbraucher unterschreiben zu lassen und im Nachgang ebenfalls im Vertrag die negative Beschaffenheitsvereinbarung bzw. Verjährungsfristverkürzung durch Platzierung und drucktechnische Gestaltung jenem deutlich vor Augen zu führen. Auch diese Vereinbarung sollte der Verbraucher gesondert unterschreiben.

Podiumsdiskussion: Verbraucherrecht ab 2022 – neue Fragen und die Suche nach Antworten

Für viel Zündstoff, aber gleichzeitig auch deutlich weniger Fragezeichen sorgte dann die anschließende Podiumsdiskussion, an der neben den drei vorstehenden Referenten auch BVfK-Vorstand **Ansgar Klein**, ADAC-Rechtsanwalt **Klaus Heimgärtner**, ZDK-

Geschäftsführer **Ulrich Dilchert** sowie **Prof. Dr. Florian Faust** teilnahmen. Zahlreiche Wortmeldungen aus dem Publikum lenkten den Schwerpunkt der Diskussion auf die Frage, wie die strengen Anforderungen des neuen § 476 BGB in der Praxis umgesetzt werden können. Man gelangte schließlich zum gemeinsamen Konsens, dass die ab 2022 notwendige ausdrückliche und gesonderte Vereinbarung einer objektiven Beschaffenheitsabweichung im Vertragsformular selbst erfolgen könne, wenn diese gestalterisch deutlich sichtbar hervorgehoben werde, sodass sie sich vom übrigen Vertragsinhalt abgrenzt. Die Meinungen, wie der Käufer jedoch vor Vertragsschluss entsprechend der neuen Gesetzesformulierung „eigens“ von der Abweichung in Kenntnis gesetzt werden müsse, liefen hingegen auseinander. **Prof. Dr. Faust** riet: *„Am rechtssichersten verhält man sich, indem man ein gesondertes Formular verwendet, in dem alle objektiven Beschaffenheitsabweichungen wie auch eine mögliche Verkürzung der Verjährungsfrist aufgelistet werden und welches der Käufer unterzeichnet.“* Anschließend müsse man sich durch Rechtsfortbildung an die schlankeste Lösung herantasten. **Prof. Dr. Staudinger** sah hier wenig Anlass zur Besorgnis: *„Die Angst, dass der Verkäufer unangemessen belastet wird, ist unbegründet. Umgekehrt wird ein Schuh daraus: Je ausführlicher die Beschaffenheit des Kaufgegenstands eingegrenzt wird, desto weniger Fallstricke gibt es für den Händler.“* **Ulrich Dilchert** konnte sich dieser Auffassung nicht anschließen und stellte in Aussicht, dass kaum ein Händler den neuen Anforderungen gerecht werden könne. *„Wir diskutieren ernsthaft, ob es unter diesen Voraussetzungen noch Sinn macht, AGB für den Gebrauchtwagenkauf bereitzustellen.“* Auch das sich anschließende Fallbeispiel, der Vorfürswagen, der im Vergleich zum bestellten Fahrzeug eine erhebliche Mehrausstattung biete, sorgte für Furore. Als Folge des neuen § 434 Abs. 3 Nr. 3 i.V.m. § 476 müsse man zukünftig wohl alle Ausstattungsmerkmale im Sinne einer negativen Beschaffenheitsvereinbarung auflisten, die dem bestellten Fahrzeug fehlen. Dies sah vor allem **Ansgar Klein** äußerst kritisch: *„Wenn ich mir die Bestellformulare eines vollausgestatteten Neuwagens heutzutage anschau, würde eine solche Praxis die beabsichtigte Übersichtlichkeit zukünftiger Kaufverträge ad absurdum führen.“* **Dr. Kurt Reinking** wies schließlich auf die Schwierigkeiten bei der Vereinbarung seitens des Händlers nicht durchzuführende Aktualisierungen digitaler Elemente hin. Wenn ein solcher Haftungsausschluss nach Auffassung der Teilnehmer auch grundsätzlich möglich sei, so bereite die Umsetzung doch erhebliche Praxisschwierigkeiten, insbesondere in Fällen, in denen auf erforderliche Herstellerinformationen nicht zugegriffen werden könne, so Reinking. Ansgar Klein forderte daher auch eine herstellerübergreifende Informationsdatenbank, die in Grenzfällen Abhilfe schaffen könne.

Es entwickelte sich eine spannende und erfreulich aufschlussreiche Diskussion, bei der viele der aufgeworfenen Fragen einer zufriedenstellenden Klärung zugeführt werden konnten.

Aktuelle Rechtsprechung des VI. Zivilsenats zum Verkehrsrecht und zur Herstellerhaftung wegen Abgasmanipulationen

Rechtsanwalt **Wolfgang Wellner**, Richter am Bundesgerichtshof a. D., referierte über die wichtigsten Entscheidungen des VI. Zivilsenats, der sich hauptsächlich mit dem Recht der unerlaubten Handlungen befasst. Unter anderem machte er deutlich, dass der bei einem Verkehrsunfall Geschädigte für etwaige Reparaturen nicht in Vorleistung gehen muss. Verzögert sich die Reparatur, gehen etwaige Preissteigerungen der Werkstatt zulasten des Schädigers. Daneben zeigte er auf, dass VW in den Dieselfällen auch darüber

gestolpert ist, dass hinsichtlich der genauen internen Abläufe gemauert wurde. So hatten die Gerichte zulasten von VW zu fingieren, dass die Vorstände den Einsatz der unzulässigen Abschaltvorrichtungen zumindest gebilligt hätten. Abschließend warnte er: *„Sollten auch die Thermofenster-Fälle den Weg zum BGH finden, droht ein Stillstand der Rechtspflege.“*

Aktuelle höchstrichterliche Entscheidungen zum Kauf- und Leasingrecht

Aktuelle Entscheidungen des BGH zum Kauf- und zum Leasingrecht waren Gegenstand des Referats von **Prof. Dr. Florian Faust**. Der Referent erläuterte die Urteile zum Bestehen eines Sachmangels aufgrund von Verschleißerscheinungen eines Gebrauchtwagens, zur Ersatzlieferung bei einem Stückkauf und zum Vorschussanspruch des Verbrauchers im Rahmen einer Ersatzlieferung. Kritisch äußerte er sich zu der nicht näher begründeten Aussage des BGH zur Möglichkeit der Vorverlegung des Gefahrübergangs auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses beim Verbrauchsgüterkauf. Als „Happy End“ einer langen Geschichte bezeichnete er die Beilegung der Kontroverse zwischen dem V. und dem VII. Zivilsenat des BGH zum Ersatz fiktiver Mängelbeseitigungskosten im Kauf- und im Werkvertragsrecht. Ausführlich widmete er sich der Unterscheidung von Verbraucher- und Unternehmerhandeln sowie den Voraussetzungen und Rechtsfolgen eines Verbrauchsgüterkaufs in einer öffentlich zugänglichen Versteigerung. Den Ausschluss der Geltung der §§ 475 Abs. 1 und 2 BGB durch § 474 Abs. 2 Satz 2 BGB bezeichnete der Referent als unionsrechtswidrig. Kritisch beurteilte er auch die jüngste BGH-Entscheidung zur Wert- bzw. Schadensersatzpflicht beim Rücktritt. Mit Blick auf die jahrelange Aufrechterhaltung der richtlinienwidrigen Verjährungsregelung beim Verkauf gebrauchter Sachen in § 476 Abs. 2 BGB legte er die Voraussetzungen eines Amtshaftungsanspruchs dar, den er als erfolgversprechend bezeichnete. Auf großes Interesse der Teilnehmer stieß auch die Erläuterung des BGH-Urteils zum Eigentumsverlust durch gutgläubigen Erwerb während einer Probefahrt. Abschließend ging der Referent auf eine Reihe von Urteilen zu Ansprüchen bei vorzeitiger Beendigung von Fahrzeug-Leasingverträgen und auf ergänzende Fragen aus dem Teilnehmerkreis zu Leasingkonstellationen ein.

Neue Entwicklungen beim Widerrufsrecht

Über einschlägige aktuelle Urteile und sonstige beachtenswerte Entwicklungen im Bereich des Widerrufsrechts informierte **Dr. Jonas Brinkmann** die Veranstaltungsteilnehmer und wusste dabei mit einer breiten Auswahl an Praxistipps zu begeistern. Sein Fazit: Das Verbraucherwiderrufsrecht sei im Autohandel von großer Bedeutung und werde es auch zukünftig bleiben. Der Umstand, dass der EuGH mitunter erst Jahre nach der gesetzlichen Regelung deren Richtlinienwidrigkeit festgestellt hat, führe zu Rechtsunsicherheit und mitunter werde vom Unternehmer verlangt, schlauer als der deutsche Gesetzgeber zu sein. Für diesen enthalte insbesondere die ordnungsgemäße Widerrufsbelehrung erhebliche Fallstricke mit teilweise – insbesondere wegen des materiellen Wertes von Kraftfahrzeugen – gravierenden Folgen.

Aktuelles zur Dieselkrise

Nach der ausführlichen Erörterung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum VW-Motor EA189 legte **Alexander Sievers** vom ADAC in München in seinem Vortrag **Aktuelles zur Dieselkrise** den Schwerpunkt auf andere Motorentypen und Hersteller. Neben dem VW-Motor EA189 ging er vor allem auf den VW-Nachfolgemotor EA288 und die Hersteller Daimler und Fiat ein. Rechtsanwalt Sievers machte deutlich, wie die Gerichte diese neuen Fallkonstellationen in Deutschland einstufen und, dass der Nachweis der vorsätzlichen sittenwidrigen Schädigung im Lichte der BGH-Rechtsprechung in vielen Diesel-Fällen bei unterschiedlichen Herstellern derzeit eine sehr hohe Hürde darstelle. Sein Fazit: Diesel-Klage ist nicht gleich Diesel-Klage!

Die Europäische Verbandsklage

Prof. Dr. Caroline Meller-Hannich von der Universität Halle-Wittenberg stellte die am 24.12.2020 in Kraft getretene Verbandsklagenrichtlinie vor. Die Richtlinie ist das erste EU-Instrument des kollektiven Rechtsschutzes, welches Verbänden eine auf Leistung („Abhilfe“) wie „Schadenersatz, Reparatur, oder Vertragsauflösung“ gerichtete Klage ermöglicht. Die Referentin machte deutlich, dass es nun am Gesetzgeber sei, die Spielräume auszunutzen, aber auch die Lücken der Richtlinie zu füllen, um betroffenen Verbrauchern ein effektives Instrument zur Bewältigung von Massenschäden an die Hand zu geben. Auf diese Weise könnten vollstreckbare Titel erreicht werden, ohne dass es der Durchsetzung von Individualansprüchen bedürfe.

Aus der nationalen und internationalen Rechtsprechung zum Kaufrecht

Wolfgang Ball lenkte den Blick der Teilnehmer auf eine Reihe von Urteilen der Land- und der Oberlandesgerichte zur Sachmängelhaftung beim Autokauf, die z. T. in gravierender Weise von der einschlägigen BGH-Rechtsprechung abweichen oder zu Rechtsfragen, die der BGH noch nicht hat klären können, zu konträren Ergebnissen gelangen. Das betrifft z. B. die Fragen, wer die Darlegungs- und Beweislast für normalen oder übermäßigen/atypischen/vorzeitigen Verschleiß eines älteren Gebrauchtwagens oder für befürchtete Verschlechterungen eines abgasmanipulierten Fahrzeugs durch das Aufspielen eines vom Hersteller angebotenen Software-Updates trägt.

Internationale Rechtsprechung:

Daran anknüpfend beleuchtete **Prof. Dr. Staudinger** die Rechtsprechung mit internationalem Einschlag zum Kaufrecht sowie aus dem Bereich der Herstellerhaftung. So ging er zunächst auf eine Entscheidung des OLG Zweibrücken vom 26.1.2021 (8 U 82/17) zur Frage ein, ob sich ein Kunde gestützt auf die arglistige Täuschung vom Kaufvertrag lösen kann, weil der Verkäufer nicht ungefragt von sich aus aufklärt, dass es sich bei dem Fahrzeug um einen Re-Import handelt. Der Referent zeigte dann auf, welche Konsequenzen sich aus dem Entscheid des EuGHs vom 9.7.2020 (C-343/19) für inländische Hersteller sowie (inländische) Geschädigte ergeben. Der Europäische Gerichtshof erlaubt jedenfalls Geschädigten am Erwerbort des Fahrzeuges mit „Schummelsoftware“ eine Prozessführung vor dem dort international und örtlich zuständigen Gericht nach Art. 7 Nr. 2 Brüssel Ia-VO.

Daraus folgt, dass jeder Geschädigte innerhalb des Binnenmarktes hiesige Automobilisten am Erwerbort auf Schadensersatz verklagen kann. Dies gilt nicht nur für

Neu-, sondern auch Gebrauchtfahrzeuge. Spiegelbildlich können gleichermaßen im Inland ansässige Geschädigte ausländische Hersteller verklagen. O-Ton Staudinger: „Die Aufbereitung des Dieselskandals ist gerade im grenzüberschreitenden Kontext noch lange nicht vorbei. Inländische Hersteller sollten sich der Risiken bewusst sein, welche sich aus der Anwendung des ausländischen Deliktsrechts vor fremden Gerichten ergeben“.

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 im 14. Jahr nicht nur als Forum hochaktueller und brisanter Rechtsthemen, sondern auch als wertvoller Bestandteil juristischer Bildungsangebote etabliert. Neben der Vertiefung rechtswissenschaftlicher Themen ist auch 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.

Save-the-date: Der 15. Deutsche Autorechtstag wird im kommenden Jahr vom 21. – 22. März wieder auf dem Petersberg stattfinden.

Pressekontakt und Interviewanfragen an: info@deutscher-autorechtstag.de

www.autorechtstag.de