

PRESSEBERICHT zum 15. Deutschen Autorechtstag

vom 21. – 22. März auf dem Petersberg



Bonn, 22. März 2022



Das neue Gewährleistungsrecht hat die Praxis und damit auch den 15. Deutschen Autorechtstag eingeholt, der schon im vergangenen Jahr das erforderliche Grundwissen lieferte. Nun sind die ersten Verträge unter Berücksichtigung der gesetzlichen Neuregelungen geschlossen worden. Wirksamkeit und Reichweite vieler der darin enthaltenen Vereinbarungen dürften allerdings nach wie vor fraglich sein. Der Deutsche Autorechtstag ging 2022 also noch einen Schritt weiter und wagte fundierte Prognosen: Was zählt zu den „digitalen Elementen“ und mit welchen Mängeln können diese behaftet sein? Wie können die gesetzlichen Anforderungen an einen wirksamen Vertragsschluss rechtssicher umgesetzt werden? Und wie lauten die ersten Praxiserfahrungen?

Das zahlreich erschienene Fachpublikum erlebte dank dieses gewohnt breiten Spektrums, brillanter Vorträge von Referentinnen und Referenten sowie spannender Fragen rund um das Thema „Automobilrecht“ auch im 15. 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.

Rechtsanwalt **Marcus Gülpen**, Fachanwalt für Verkehrsrecht, legte in einer lückenlosen 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 schadensrechtlichen Fragen im Verhältnis zwischen Geschädigtem und eintrittspflichtigem Haftpflichtversicherer. Als besonders „heißes Thema“ stellte er eine Konstellation heraus, bei welcher der Geschädigte auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit verwiesen wird, er sodann aber eine teurere Markenwerkstatt beauftragt und die Differenz erstattet verlangt. Während das AG Coburg in einem noch nicht rechtskräftigen Urteil von einem Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht ausging, könne sich unter Berufung auf den BGH (VI ZR 53/09) Gegenteiliges ergeben, sofern der Anspruchsteller nachweist, dass er das Fahrzeug regelmäßig in einer Vertragswerkstatt gewartet hat. „Die Grundsätze der fiktiven Abrechnung gelten somit auch bei der konkreten Abrechnung“, gab Gülpen zu verstehen.

Der zweite Teil des Vormittags widmete sich dem Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht. **Dr. Matthias Quarch**, Vors. Richter beim LG Aachen, stellte in einem spannenden Überblick wie gewohnt die aktuelle Rechtsprechung in „Raser-Fällen“ dar. Ebenso nahm er die jüngste höchstrichterliche Rechtsprechung zum Recht auf Akteneinsicht in den Blick und wertete zahlreiche Entscheidungen zu Trunkenheitsfahrten mit Pkw, Fahrrad und E-Scooter sowie auch sonstige Ordnungswidrigkeiten, von der Bedienung digitaler Geräte während des Fahrzeugbetriebs bis hin zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, aus. So ging er unter anderem auf die höchst interessante Entscheidung des KG Berlin (3 Ss 59-60/21) ein, welches sich mit der Strafbarkeit sogenannter „Donuts“, bei denen das Fahrzeug in 360-Grad-Wendungen auf der Stelle bewegt wird, auseinandersetzen hatte. Zwar wurde der Tatbestand der Nötigung als verwirklicht angesehen, eine Strafbarkeit wegen eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens gemäß § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB jedoch mangels „Fortbewegung“ verneint. Aufschlussreich auch die Entscheidung des OLG Zweibrücken (1 U 209/20) zur Fahrt mit einem E-Scooter unter Kokain-Einfluss. Eine abstrakte Gefahr liege weniger in der geringen Masse des Scooters, sondern in der nicht berechenbaren Fahrweise (Geldbuße: 500 €).

Aktuelles aus Gesetzgebung und Rechtsprechung

Prof. Dr. Ansgar Staudinger übte zu Beginn seines Vortrags Kritik an der Gesetzgebung. „*Das ist ein krasser Fall von Staatshaftung*“, umschrieb er die Entwicklungen im Nachgang zur EuGH-Ferenschild-Entscheidung aus dem Jahr 2017. Anstatt das BGB zügig an EU-rechtliche Vorgaben anzupassen, habe sich der Gesetzgeber so lange Zeit gelassen, bis eine übergangsweise Neuregelung der Verjährungsfrist aufgrund des Inkrafttretens der Warenkaufrichtlinie obsolet erschien, so Staudinger. Weitere Highlights seines Vortrags waren höchstrichterliche Entscheidungen zum Ersatz von Desinfektionskosten sowie zu sogenannten „*Smart Contracts*“. Reale und fiktive Schadensberechnung seien außerdem nicht kombinierbar, habe das LG Kleve in einem Fall entschieden, in dem der Kläger neben dem Ersatz der Reparaturkosten auch Ersatz für die fehlende Nutzungsmöglichkeit des „Tesla Superchargers“ beanspruchte. Für Erstaunen sorgten außerdem Entscheidungen des LG und OLG Frankfurt zum räumlichen Anwendungsbereich der Brüssel Ia-VO. „*Beide Entscheidungen zeigen, wie man es nicht macht*“, bewertete Staudinger die dort jeweils vorgenommene Bestimmung des anwendbaren Rechts.

Geltendmachung und Abwehr von grenzüberschreitenden Forderungen aus Verkehrsverstößen - droht grenzüberschreitendes Haftungsregime mit Halterhaftung?

Mit Grundsätzen zur Verfolgung und Vollstreckung öffentlich-rechtlicher Forderungen aus dem Ausland aufgrund von Verkehrsverstößen leitete **Michael Nissen** (Rechtsanwalt und Leiter Internationales Recht ADAC e.V.) seinen Vortrag ein. Bisweilen zu beobachtende Unzulänglichkeiten hätten die EU-Kommission laut Nissen dazu veranlasst, eine Modifikation der CBE-Richtlinie vorzunehmen, mit der etwa ein grenzüberschreitendes Haftungsregime geschaffen werden soll – möglicherweise auf Grundlage einer Halterhaftung. Der Referent vermittelte sodann einen länderspezifischen Überblick über öffentlich-rechtliche und private Inkasso-Maßnahmen, die laut Nissen bisweilen unerfreuliche Ausmaße annähmen: „*In Kroatien etwa verlangten Anwaltskanzleien als Inkassodienstleister horrendes Honorare, was die EU bereits zur Einleitung von Prüfmaßnahmen veranlasst hat*“. Auf EU-Ebene böten sich verschiedene Verfahren zur grenzüberschreitenden Durchsetzung privat-rechtlicher Forderungen aus Verkehrsverstößen an, wie der europäische Zahlungsbefehl, die SmallClaims-VO bei geringfügigen Forderungen oder natürlich das nationale gerichtliche Mahnverfahren. Zum Ende des Vortrags gab Herr Nissen nützliche Praxistipps im Hinblick auf internationale Mautforderungen und verwies in dem Zusammenhang auf einschlägige nationale Rechtsprechung.

Omnibus-Richtlinie zum Verbraucherrecht – „Blacklist“ und andere Neuerungen des UWG

Dr. Andreas Ottofüllung (Wettbewerbszentrale) gewährte einen umfassenden Ausblick auf künftige mit der Omnibus-Richtlinie einhergehende Gesetzesänderungen. Neben der aufsehenerregenden Einführung von Schadensersatzansprüchen des Verbrauchers bei Wettbewerbsverstößen soll das UWG an vielen weiteren Stellen novelliert werden. Wenn dessen Struktur auch in weiten Teilen beibehalten werde, ändere sich der Anwendungsbereich, der hinter anderweitige Spezialregelungen zurücktrete, so Dr. Ottofüllung. Außerdem kämen neue Unlauterkeitstatbestände hinzu, wie z.B. die Wettbewerbswidrigkeit international identischer vermarkteter Ware, welche qualitativ hinter dem nationalen Pendant zurückbleibe („Dual-Quality“). Als Beispiel nannte er die Nuss-Nougat-Creme „Nutella“, die in verschiedenen EU-Ländern trotz gleicher Aufmachung der Verpackung aus unterschiedlichen Rezepturen bestehe und daher auch anders schmecke: *„Dies ist aufgrund teils unterschiedlicher nationaler Geschmäcker möglicherweise hinzunehmen, sofern die Rezeptur nicht wesentlich abweicht“*. Die Irreführung durch Unterlassen (§ 5a UWG) sei nunmehr außerdem an neue Informationspflichten geknüpft, die Dr. Ottofüllung anhand lebensnaher Beispiele veranschaulichte. Darüber hinaus gingen mit dem sowohl medial als auch gerichtlich viel diskutierten „Influencer-Marketing“ sowie der Werbung mit positiven Online-Bewertungen neue Informationspflichten einher. Zum Schluss ging Dr. Ottofüllung auf die Änderungen der Preisangabenverordnung ein. *„Wenn der Händler ein Fahrzeug mit einem Preis bewirbt, den ich nur dann erziele, wenn ich die staatliche BAFA-Prämie beantrage, ist das ein klarer Verstoß“*, resümierte der Referent.

Die gesetzlichen Regelungen zu digitalen Produkten aus technischer Sicht – Crash Data Recorder (CDR) auf dem Vormarsch

„Der CDR ist heute schon da-er wird auch im Kaufrecht relevant werden!“, offenbarte **Jochen Lehmkuhl** (ADAC-Vertragssachverständiger und Unfallsachverständiger) den erstaunten Veranstaltungsteilnehmern. Zu diesem Fazit gelangte Lehmkuhl, nachdem er aus technischer Sicht erläuterte, welche Daten im Fahrzeug mittels des „Crash Data Recorder“ gespeichert und abgerufen werden können. *„im Grunde genommen verfügt bereits jedes Fahrzeug seit 2014 über eine „Blackbox“, mit deren Hilfe man die Unfallhistorie ermitteln kann“*. Problematisch sei derzeit noch, dass einige Hersteller spezielle Auslesegeräte verwenden bzw. ihre eigene Programmiersprache nutzen, was es Sachverständigen oder gar Ermittlungsbehörden erschwere, an die im Fahrzeug gespeicherten Daten zu gelangen. Hier müssten eine Universallösung sowie gesetzliche Regelungen geschaffen werden. Dann würden im Verkehrsunfall- wie im Kaufrecht *„Unmengen von Prozessen bald der Vergangenheit angehören oder diese zumindest stark vereinfachen“*, so Lehmkuhl. Auch auf die Gefahren von „Over-the-air“-Updates, die teilweise ohne Detailkenntnis und Mitwirkung des Fahrzeughalters aufgespielt werden und bis zu Totalausfällen führen können, wies der Referent hin. Die vermittelten Kenntnisse dürften für die rechtliche Praxis überzeugende Argumentationshilfen bieten und das Verständnis der Teilnehmer für die technischen Hintergründe digitaler Mängel erheblich erhöht haben.

Die neuen Gewährleistungsregelungen im rechtlichen Bezug auf digitale Produkte im Kfz-Bereich – Die Qual der Wahl des Sachmangelbegriffs

Prof. Dr. Stephan Lorenz (Universität LMU-München) zeigte zunächst die Parallelen der §§ 327 ff. BGB zum allgemeinen Leistungsstörungenrecht auf. *„Wer sich hiermit auskennt, muss vor den neuen Vorschriften keine Angst haben“*, nahm er den Teilnehmern die Sorgen vor zu viel gesetzlichem Neuland. Zwar müsse künftig zwischen Paketverträgen, Verträgen über die Bereitstellung digitaler

Produkte sowie Kaufverträgen mit digitalen Elementen unterschieden werden. Allerdings dürfte es auf diese Differenzierung häufig nicht ankommen, denn maßgeblich und insoweit „Schnittstelle“ sei die Eignung für die vertraglich vorausgesetzte Verwendung, unter die wohl die meisten digitalen Elemente zu subsumieren sein dürften und deren Verneinung zum Rücktritt berechtige. Außerdem entsprächen die Vorschriften über Mängel an digitalen Produkten bis auf wenige Ausnahmen hinsichtlich ihres Wortlauts den Vorschriften des Kaufrechts. Lorenz gelangte somit zum Ergebnis, dass sich sowohl Anspruchsvoraussetzungen als auch Rechtsfolgen kaum voneinander unterscheiden: *„Es sind Nuancen, die für die Theorie interessant, für die Praxis aber zu vernachlässigen sind.“*

Neues Gewährleistungsrecht nach dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Warenkaufrichtlinie – Voraussetzungen und Folgen des neuen Sachmangelbegriffs

Im Anschlussreferat widmete sich **Prof. Dr. Florian Faust** (Bucerius Law School, Hamburg) schwerpunktmäßig dem neuen kaufrechtlichen Sachmangelbegriff und lieferte wertvolle Lösungsansätze für die zahlreich aufkommenden Praxisprobleme. Hierzu zählten z.B. die wirksame Vereinbarung objektiver Beschaffenheitsabweichungen eines Vorführwagens als „Muster“ i.S.d. § 434 Abs. 3 BGB oder der Umfang der Informationspflicht bei Durchführung öffentlich zugänglicher Versteigerungen nach § 474 Abs. 2 S. 2 BGB. Als äußerst hilfreich stellte sich die darauffolgende Analyse des Nacherfüllungsanspruchs heraus. Die bisherige Pflicht des Käufers, das Fahrzeug nicht nur zum „Zweck der Nacherfüllung“, sondern auch zur bloßen Untersuchung zur Verfügung zu stellen, sei in Frage zu stellen, so Faust. Außerdem zeigte der Referent auf, in welchen Fällen es einer Fristsetzung nicht mehr bedarf, um vom Kaufvertrag zurücktreten zu können. Die diesbezüglich in § 475d BGB enthaltenen Regelungen böten viel Zündstoff für Rechtsprechung und Praxis.

Podiumsdiskussion: Erste Erfahrungen mit dem neuen Gewährleistungsrecht. Teilnehmer: **Prof. Dr. Ansgar Staudinger**, Universität Bielefeld; **Prof. Dr. Stephan Lorenz**, Universität LMU-München; **Prof. Dr. Florian Faust**, Bucerius Law School, Hamburg.; **Prof. Dr. Markus Artz**, Universität Bielefeld; **Ansgar Klein**, Vorstand BVfK; **Klaus Heimgärtner**, Rechtsanwalt ADAC.

Die den Themenkomplex zum neuen Gewährleistungsrecht abschließende Podiumsdiskussion eröffnete **Ansgar Klein** mit einer Kritik am Gesetzgeber, der außer Acht gelassen habe, dass die Flut an Informationspflichten nicht nur den Händler über Gebühr belaste, sondern den Verbraucher mehr verwirre als ihn aufzuklären. *„Wir sind mit bisherigen Gewährleistungsrecht jahrelang einen für beide Seiten praktikablen Weg gegangen, der nun durch nicht einhaltbare Anforderungen zunichte gemacht wird. Angesichts der vielen offenen Fragen wird es noch lange dauern, bis wir die bisherige Qualität an Transparenz, Verständlichkeit und Wirksamkeit rund um den vertraglichen Teil des Verkaufsprozesses erreicht haben werden.“* **Klaus Heimgärtner** berichtete von ersten Fällen, in denen selbst bei Neuwagen die Aktualisierungspflicht ausgeschlossen wurde. *„Das Problem mit den Informationspflichten führt dazu, dass sich die Blätter stapeln, was der Verbraucher eher übelnimmt als es zu würdigen“*, stimmte er mit Klein überein. Außerdem falle es dem Verbraucher schwer zu überblicken, welche Vereinbarungen und vertraglichen Besonderheiten in diesem *„Wust aus Informationen“* stecken und welche Bedeutung diese für den Kaufvertrag haben. Die *„Überinformation“* des Verbrauchers wurde auch seitens der Veranstaltungsteilnehmer beanstandet. **Prof. Dr. Faust** wies darauf hin, dass es nichts nütze, alle Informationen in unübersichtliche AGB zu packen. *„Sie müssen es dem Kunden ermöglichen, die relevanten Informationen zur Kenntnis zu nehmen und hoffentlich zu verstehen“*. Dem schloss sich **Prof. Dr. Lorenz** an und stellte klar, dass eine Abweichung vom objektiven Fehlerbegriff bedeute, dass man sich in einer gewissen Referenzgruppe befinde, die es zu definieren gilt. *„Wir sollten uns nicht zu sehr fürchten“*, appellierte er an die Teilnehmer. **Prof. Dr. Staudinger** vertrat die Auffassung, alle Beteiligten hätten genügend Zeit

gehabt, sich auf die gesetzlichen Neuregelungen einzustellen. Außerdem habe er die Hoffnung, dass relevante Streitigkeiten zügig über Amts- und Landgerichte beim EuGH landen, um eine schnellere gerichtliche Klärung zu erreichen. Das empfand der Vertreter des Kfz-Handels Ansgar Klein als höchst unbefriedigend, denn es mache deutlich, dass es trotz größter Anstrengungen bis auf Weiteres nicht zu bewerkstelligen sei, den Geschäftsalltag im Kfz-Handel in absehbarer Zeit wieder mit klar definierten rechtlichen Rahmenbedingungen in eine praktikable und beherrschbare Situation rund um den Abschluss eines Kaufvertrages zu versetzen. Die anschließende Diskussion rankte sich um die Frage, welche Faktoren und Erkenntnisse zur Bestimmung einer Referenzgruppe herangezogen werden sollten. Wird ein in Deutschland überwiegend geschäftlich genutzter Mietwagen schonender behandelt als von Touristen während eines Strandurlaubs? **Prof. Dr. Lorenz** verwies sodann hinsichtlich der Aktualisierungspflicht auf die Möglichkeit der Abtretung gegenüber dem Hersteller, um nicht zu riskieren, mit unzulässigen Gewährleistungsausschlüssen zu scheitern. Auf dieser Überlegung aufbauend erklärte **Prof. Dr. Artz** den Aktualisierungsanspruch für grundsätzlich sinnvoll, sieht allerdings ebenfalls massive Probleme für den Handel in der Umsetzung. Es schloss sich eine Diskussion um die Frage an, was der Gesetzgeber unter „ihre Funktionen“ in Zusammenhang mit der Haftung für die Mangelhaftigkeit von Waren mit digitalen Elementen gemäß § 475b BGB verstehe. Eine Unterscheidung zwischen wesentlichen und unwesentlichen Funktionen gebiete die Gesetzeshistorie nicht, so **Prof. Dr. Faust** im Gegensatz zur Auffassung von **Prof. Dr. Lorenz**, der eine saubere Abgrenzung befürwortet. Am Ende der sehr engagierten sowie kontroversen Diskussion näherten sich die beiden grundsätzlichen Lager – „Unüberwindbare Überbürokratie“ und „Es ist alles machbar“ - an, wenngleich noch viele Fragen offenblieben.

Jubiläum: Der Deutsche Autorechtstag wird 15!

Am Abend hatten alle Anwesenden nicht nur Gelegenheit, die spannenden und aufschlussreichen Vorträge des ersten Veranstaltungstages Revue passieren zu lassen, sondern auch auf das inzwischen fünfzehnjährige Bestehen des Deutschen Autorechtstags anzustoßen. Bei gutem Essen und erlesenen Getränken galt es insbesondere denjenigen zu danken, die den Autorechtstag zu dem besonderen und unvergleichlichen Event gemacht haben, welches er heute ist, aber auch denen, die ihm als Teilnehmer über Jahre, teilweise seit Gründung die Treue gehalten haben. Es zeigte sich, dass Tradition keinesfalls mit Stillstand einhergeht, denn erfreulicherweise traten auch viele Teilnehmer zum ersten Mal die Reise auf den Petersberg an, um den Koryphäen des Autorechts zu lauschen und die Diskussionen mit den Vertretern der Alltagspraxis zu erleben.

Aktuelle Rechtsprechung des VI. Zivilsenats zum Verkehrsrecht und zur Herstellerhaftung wegen Abgasmanipulationen – Von der „Betriebsgefahr“ bis zum „Thermofenster“

Anhand zurückliegender einschlägiger Rechtsprechung zum Begriff der „Betriebsgefahr“ im Sinne des § 7 StVG erläuterte Frau **Dr. Jutta Laws** (Vors. Richterin am OLG sowie Vorsitzende des JPA Hamm) die jüngste Entscheidung des VI. Zivilsenats zum Betrieb eines Kraftfahrzeugs mit Arbeitsfunktion. Bei der Begriffsdefinition zog die Referentin auch Parallelen zur Haftung von Waschstraßenbetreibern, welcher sich unter anderem das OLG Celle sowie das OLG Zweibrücken gewidmet hatten, und stellte klar, dass in solchen Fällen „die Gefahrenquelle meist nicht das Kfz, sondern der Fahrer“ sei. Den anschließenden Schwerpunkt bildete das 4-Stufen-Modell des BGH zur Erstattung von Reparaturkosten. Hürden seien hierbei insbesondere in der Beweisführung über die vollständige sach- und fachgerechte Durchführung der Reparatur wie auch der mindestens sechsmonatigen Weiternutzung zu sehen. Den zweiten Teil des Vortrags widmete Frau Dr. Laws der Herstellerhaftung wegen Abgasmanipulationen. So habe der VI. Zivilsenat entschieden, dass der Einsatz von Thermofenstern grundsätzlich nicht sittenwidrig sei. Außerdem erläuterte die Referentin Probleme in

Zusammenhang mit der Wissenszurechnung, insbesondere der Kenntnis des Vorstands, zur Begründung einer Herstellerhaftung.

Aktuelle höchstrichterliche Entscheidungen zum Kauf- und Leasingrecht – Die Beweislastumkehr und ihre Tücken

Aktuelle Entscheidungen des BGH zum Kauf- und zum Leasingrecht waren Gegenstand des Referats von **Prof. Dr. Michael Jaensch** (HTW Berlin). Beginnend mit dem Anspruch des Käufers auf Lieferung eines Nachfolgemodells im Rahmen der Nacherfüllung richtete Jaensch den Fokus anschließend auf Entscheidungen rund um die Darlegungslast bei Folgeschäden durch Software-Updates, die überwiegend zu einer seitens des BGH erheblich eingeschränkten sekundären Beweislast des Käufers gelangten. Auch die spannende Frage, in welchem Zeitraum der Zustand der Kaufsache Verschlechterungen erfahren haben muss, um Schadensersatzansprüche des Verkäufers im Falle einer Rückabwicklung entstehen lassen zu können, war Bestandteil des Vortrags. Als „unverdaulich“ bezeichnete der Referent die vom BGH festgestellte Ausstrahlungs- und Fortwirkung des § 477 BGB (VIII ZR 187/20). „Der Begründungsaufwand des BGH ist erstaunlich“, so das Fazit. Demgegenüber begrüßenswert sei die Klärung der Frage, ob die Aushändigung von Widerrufsbelehrung und -formular konstitutiv wirkt (VIII ZR 36/20). Die Entstehung eines Widerrufsrechts vermochte der BGH hier nicht zu erkennen.

Neue Entwicklungen beim Widerrufsrecht – Vorsicht bei der Wertersatzberechnung

Über einschlägige aktuelle Urteile und sonstige beachtenswerte Entwicklungen im Bereich des Widerrufsrechts informierte **Prof. Dr. Markus Artz** (Universität Bielefeld) die Veranstaltungsteilnehmer und wusste dabei mit einer breitgefächerten Auswahl an Praxistipps zu begeistern. Nach einer kurzen Grundlagenauffrischung widmete er sich den Problemfeldern rund um den „Kaskadenverweis“ sowie der Wertersatzpflicht des Verbrauchers. Um deren Höhe zu berechnen habe sich die „Vergleichswertmethode“ etabliert, die auch den durch die Zulassung entstandenen Wertverlust berücksichtigt: „Bloß nicht mit der Wertverzehrermethode arbeiten!“, warnte der Referent die Zuhörer. Einer umfassenden nationalen Rechtsprechungsübersicht folgte ein Einblick in die Rechtsprechung des EuGH. „Es gibt im Widerrufsrecht weder den Rechtsmissbrauch noch die Verwirkung“, fasste er die Leitsätze der jüngsten Entscheidung vom 09.09.2021 (NJW 2022, 40) zusammen.

Aus der nationalen und internationalen Rechtsprechung zum Kaufrecht – Gewohnt breites Spektrum praxisrelevanter Entscheidungen

Dr. Thomas Almeroth (Rechtsanwalt) lenkte den Blick der Teilnehmer auf eine Reihe von Urteilen der Land- und der Oberlandesgerichte rund um den Autokauf. So hatte das OLG Bremen beispielsweise entschieden, dass derjenige, der sich auf ein Widerrufsrecht beruft, nachweisen müsse, dass er als Verbraucher gehandelt hat (I U 24/21). Gebe sich der Verbraucher fälschlicherweise als Unternehmer aus, so stehe ihm kein Widerrufsrecht zu. Zum Sachmangelbegriff führte u.a. das OLG München mit Urteil vom 11.1.2021 (23 U 3351/20) aus, dass der Verbraucher nicht erwarten dürfe, der beworbene Kraftstoffverbrauch entspreche dem Verbrauch im Realbetrieb. Abweichungen von bis zu 10 % seien demnach zulässig. Zum Erfüllungsort der Rückabwicklung habe sich das OLG Jena dahingehend positioniert, dass dieser sich regelmäßig am Wohnsitz des Käufers befindet (4 U 1208/19). Anders beim Widerruf des Darlehensvertrags, denn hier sei Erfüllungsort der Sitz der Bank (OLG Stuttgart, 6 U 769/20). Es folgte eine breit gestreute Auswahl an Entscheidungen,

die thematisch von der Neuwageneigenschaft über den Gutgläubenserwerb bis hin zum Agenturgeschäft reichte.

Daran anknüpfend gewährte **Prof. Dr. Staudinger** (Universität Bielefeld) einen Einblick in die internationale Rechtsprechung zum Kaufrecht und wagte eine Prognose zur zukünftigen Richtung des EuGH. Nach einem Überblick über die BGH (VI ZR 63/19)- und EuGH (C-343/19)-Rechtsprechung zum Gerichtsstand und anwendbaren Recht bei vorsätzlicher sittenwidriger Schädigung bzw. unerlaubter Handlung ging Staudinger auf die hieran angelehnte OLG-Rechtsprechung ein. So habe das OLG München (7 U 5318/20) beispielsweise entschieden, dass deutsche Gerichte bei etwaigen Ansprüchen aus Sachwalterhaftung eines Autohändlers mit Sitz im EU-Ausland nicht international zuständig seien. Entscheidend sei insoweit der Ort des Vertragsabschlusses, da kein reiner Vermögens-, sondern ein materieller Schaden vorliege. Der Referent befasste sich anschließend mit der jeweiligen BGH- und EuGH (C-873-19)-Entscheidung zum Thermofenster. Neben der Tatsache, dass die Klagebefugnis der Deutschen Umwelthilfe bejaht wurde, sei offengelassen worden, ob das Thermofenster als Sachmangel zu klassifizieren sei, während eine vorsätzlich sittenwidrige Schädigung mit nachvollziehbarer Begründung verneint wurde. Brisant sei auch die Entscheidung des OLG Frankfurt a.M. (17 U 42/20): „Es wurde zwar über ein Widerrufsrecht belehrt, aber über das falsche!“, so Staudinger. Die Sache liege nun dem EuGH zur Entscheidung vor.

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 15. 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 16. Deutsche Autorechtstag wird im kommenden Jahr vom 20. – 21. März wieder auf dem Petersberg stattfinden.

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

www.autorechtstag.de