

Der Kfz-Anwalt

Die Fachzeitschrift für alle Rechtsfragen rund um das Kfz

BRENNPUNKT

Jochen Pamer

KUNDENINFORMATIONEN BEI ANMIETUNG VON FAHRZEUGEN BEI FAHRZEUGAUSFALL IM KFZ-HAFTPFLICHTSCHADENFALL

PRAXIS

Jochen Pamer

GEIZ NIMMT ZU

BEITRAG

Dr. Andreas Ottofölling

RÜCKBLICK: SECHSTES EXPERTENFORUM AUTOMOTIVE RECHT (EAR) DER WETTBEWERBSZENTRALE

RECHTSPRECHUNGSREPORT

ZUR NUTZUNGSAusFALLENTSCHÄDIGUNG BEI ENTZUG DER GEBRAUCHSMÖGLICHKEIT

RÜCKABWICKLUNG DES VERBRAUCHSGÜTERKAUFS EINES „BASTLERFAHRZEUGS“, ERSTATTUNG VON VORGERICHTLICHEN SACHVERSTÄNDIGEN- UND ANWALTSKOSTEN

SACHVERSTÄNDIGENHONORAR NACH BVSK-HONORARBEFRAGUNG ERFORDERLICH UND WEITAUS ÜBERWIEGEND AUCH BEGRÜNDET

SCHÄTZUNG ERFORDERLICHER MIETWAGENKOSTEN, WENN EINE SCHÄTZGRUNDLAGE KEINE DATEN ENTHÄLT

Rückblick: Sechstes Expertenforum Automotive Recht (EAR) der Wettbewerbszentrale

Dr. Andreas Ottoföfling

Das nunmehr sechste Expertenforum Automotive Recht (EAR) der Wettbewerbszentrale fand – nach längerer pandemiebedingter Pause – im „Nationales Automuseum The Loh Collection“ im mittelhessischen Dietzhölztal-Ewersbach am 22. Februar 2024 statt.

Stationen davor waren die BMW-Welt in München, die Autostadt von Volkswagen in Wolfsburg, die „IAA-Mesestadt“ Frankfurt, die „Toyota-Collection“ in Köln und der Deutschlandsitz von Mitsubishi in Friedberg. Neben Vertretern von nationalen und internationalen Automobilherstellern sowie großen Automobilhändlern waren erneut wieder in der Automobilbranche tätige Rechtsanwälte namhafter Kanzleien sowie Juristen von Kfz- und anderen Fachverbänden vertreten.

Es gab einige Neuerungen beim EAR: So fand am Vorabend im Restaurant „New York New York“ der „Loh

Collection“ ein Get-Together mit den Referenten und Teilnehmenden statt. Als Überraschungsgast kam der Gründer und Stifter des Museums: Prof. Dr.-Ing H.C. Friedhelm Loh. Er stand den Anwesenden Rede und Antwort zur Entstehungsgeschichte des erst im letzten Sommer eröffneten Automuseums, zu den Exponaten und seiner Zielsetzung. Letzteres: Junge Menschen für Technik begeistern und das nationale Kulturgut Automobil erhalten. Seine automobilen Affinität begann schon vor langen Jahrzehnten: Mit schelmischem Lächeln erzählte er, mit seinem Bruder aus einem Gogomobil kurzerhand ein Cabrio gemacht zu haben, indem sie das Dach „wegflexten“. Die Fahrstabilität des Gefährts ließ allerdings zu wünschen übrig, wie er alsdann anschaulich berichtete ...

Auch erfuhren die Anwesenden, warum er ein besonderes Faible für Fahrzeuge des legendären Ettore (Arco Isidoro) Bugatti, ein französischer Automobilfabrikant und Konstrukteur italienischer Herkunft, hat. Er war es nämlich, der immer wieder andere Wege bei der Konstruktion und Materialverwendung ging und damit die von ihm konstruierten Autos leichter, schneller und am Ende erfolgreicher bei Rennen abschnitt.

Nach diesem sehr interessanten Abend erhielten die Teilnehmenden am folgenden Tag juristischen Input zu aktuellen Themen aus dem Wettbewerbsrecht, dem gewerblichen Rechtsschutz sowie Datenschutz und neuen Vertriebsformen. Wie bisher auch hat der Verfasser das Expertenforum Automotive Recht eröffnet und moderiert.

Den Vortragsauftakt machte Prof. Dr. Christian Alexander, Friedrich-Schiller-Universität Jena. Er referierte zum Thema „Greenwashing und Green Claims – Die neuen EU-Initiativen zur Regulierung von Umweltwerbung“. Zunächst einmal führte er in das Thema ein, um anschließend den Entwurf zur Änderung der UGP-Richtlinie (Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken) vorzustellen. Alsdann stellte er den Entwurf der Green Claims Richtlinie vor.



Bild: RA Dr. Andreas Ottoföfling

In seinem vierten Vortragspunkt ging er dann auf die Verknüpfung mit den Verbraucherrechten ein. Am Ende kam er zu einer Bewertung des Ganzen und zog noch ein Fazit. Wenn tatsächlich das kommt, was „Brüssel“ angedacht hat, dann wird die Werbung mit Nachhaltigkeitsaussagen, CO₂-Neutralität, Umweltzeichen, Umweltschutzaspekten und Co. zu einer Gratwanderung für die Unternehmen. Und teuer und zeitaufwändig wird es noch dazu: Denn zukünftig müssten solche Green Claims erst einmal überprüft und zertifiziert werden. Da droht Ungemach und es wäre nicht auszuschließen, dass es innerhalb Europas ein „Prüfgefälle“ geben könnte. Das hätte zur Folge, dass die Unternehmen ihre Green Claims in den Ländern Europas prüfen lassen, wo die Prüfgesellschaften nicht so genau hinschauen.

Mit dem Thema „Die neue Pkw-EnVKV: Nach der Novelle ist vor der Novelle!“ hatte Frau Katrin Lütgenau, Referentin im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Berlin, ein brandaktuelles Verordnungsvorhaben, auf welches die Branche schon seit langen Jahren gewartet hat, auf der Tagesordnung. Die neue Pkw-EnVKV ist nämlich am 23. Februar 2024 in Kraft getreten. Das hat zu einer lebhaften Diskussion der Teilnehmer:innen mit der Referentin geführt. Dabei war zu erfahren, dass so manche Regelung Kompromissen der unterschiedlichen Stakeholder auf der einen sowie der Politik auf der anderen Seite geschuldet ist. Die Praktiker unter den Teilnehmenden haben auf die großen Schwierigkeiten hingewiesen, die der Automobilhandel mit einigen der neuen Regelungen haben wird. Einig war man sich darin, dass – so wie bisher auch – die Frage der Auslegung bestimmter Normen von den Gerichten entschieden werden muss.

Positiv hervorzuheben ist, dass es mit der neuen Verordnung einige Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht gibt. Doch ob diese tatsächlich praktikabel sind, weil die Fristen (ein Werktag) aus Sicht mancher Praktiker als deutlich zu kurz bemessen gewertet wurden, muss sich erst noch herausstellen. Und wenn man weiter berücksichtigt, dass die neue Pkw-EnVKV auch nicht von Dauer sein wird, dann hat der nun fällige Aufwand für die werbenden Unternehmen einen bitteren Beigeschmack. Denn das was jetzt Gültigkeit erlangt hat und den Automobilhandel vor große Herausforderungen stellt, ist in Bälde – zumindest in Teilen – schon wieder Makulatur.

Der nächste Referent, Rechtsanwalt Roman Brtka, LL.M. Eur., Bird & Bird LLP, München, nahm die Teilnehmenden mit auf eine Reise mit dem Thema „Teileschutz, Reparaturen und Co. - Die EU Design Reform und aktuelle Entwicklungen im Automobilesdesign“. Anhand vieler Praxisbeispiele veranschaulichte er, für welche Teile (Fahrzeugleuchten, „Welcome-Light“, Frontpartien, Lüftungselemente usw.) es Marken-, Geschmacksmuster- und Designschutz gibt. Zudem beleuchtete er den Weg von den Vorschlägen der Kommission für ein „Designschutzpaket“ (EU-Design-VO und EU-Design-RL) bis zur vorläufigen Einigung des Europäischen Rates und



Bild: RA Dr. Andreas Otterfülling

des Europäischen Parlaments über das Designschutzpaket. Interessant waren auch die Ausführungen, wie der Transit designrechtsverletzender Erzeugnisse aus Drittländern verboten werden kann. Zudem ging der Referent der Frage nach, ob der Designschutz auch unabhängig von der Sichtbarkeit bestimmter Situationen sein kann und welche Ausnahmen es geben kann. Auch dazu hatte er Beispiele aus der Praxis vorbereitet. Und schließlich stellte er den Zuhörern die Reparaturklausel anhand der sog. „Must fit-Teile“ vor.

Bei einer rein technisch bedingten Form wird es auch künftig keinen Designschutz geben. Anders dagegen bei den sog. „Must match-Teilen“, also den formgebundenen Teilen wo ein Designschutz möglich ist. Außerdem hat der Referent das Verhältnis zu anderen Schutzrechten (Urheberrecht, Markenrecht, sonstige Kennzeichen, Patente und Gebrauchsmuster sowie den lauterkeitsrechtlichen Nachahmungsschutz) dargestellt. Abschließend gab er noch einen Einblick in die aktuellen Entwicklungen zum Teileschutz.

Am Vormittag folgte dann noch der Vortrag von Rechtsanwältin Dr. Ann-Christin Richter, Hausfeld Rechtsanwälte LLP, Berlin, zum Thema: „Private Enforcement des Kartellrechts unter besonderer Berücksichtigung

der Kfz-Branche“. Die Referentin gab zunächst eine Einführung in die Grundzüge des Enforcements des Kartellrechts nebst den Grundregeln desselben. Sodann widmete sie sich dem Public vs. Private Enforcement und legte im Anschluss die relevanten Normen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) dar.

Außerdem erläuterte sie die Möglichkeiten einstweiligen Rechtsschutzes in Kartellsachen, um sodann die Zuhörer über das private Enforcement nach Wettbewerbsverstößen zu informieren. In einem weiteren Punkt erläuterte die Referentin Vereinbarungen und sonstige Verhaltensabstimmungen (Art. 101 AEUV, § 1 GWB) bevor sie zu sog. Einseitigen Verhaltensweisen (Art. 102 AEUV, §§ 19, 202 GWB) vortrug.

Sie behandelte in ihrem Vortrag außerdem die sog. Fusionskontrolle und weitere Themen, immer auch gespickt mit Fällen aus der Rechtsprechung unter Berücksichtigung der Kfz-Branche. In ihrem Ausblick kam sie auf die Durchsetzung von Interoperabilitätsver-

pflichtungen (100 Mio Euro Bußgeld durch italienische Kartellbehörde wegen der Weigerung von Google eine App zum Aufladen von Elektroautos in Android Auto zu integrieren), Fragen kartellrechtlicher Datenzugangsansprüche (relevant für Zugang zu Google Maps z.B. für Anwendungen autonomen oder automatisierten Fahrens) sowie ein Fallbeispiel des Bundeskartellamts (Google Automotive Services-Verfahren: Abmahnung diverser Praktiken wie der Bündelung von Diensten, Ausschließlichkeit Sprachassistent, Interoperabilität).



Bild: RA Dr. Andreas Ottofilling

Das Mittagsbüfett konnten die Teilnehmenden im Restaurant „New York New York“ einnehmen, mit Kolleg:innen netzwerken und auch den ein oder an-

deren Blick auf die großartige Fahrzeugsammlung werfen und dabei (nichtjuristisch) fachsimpeln. Denn viele der Anwesenden haben neben ihren beruflichen Themen auch eine automobile Affinität.

Am Nachmittag ging es dann mit einem für die Branche ebenfalls brisanten Thema weiter: „Praxiserfahrungen mit der DSGVO – Themenschwerpunkte und Sanktionsrisiken im Automotive-Sektor“. Für den verhinderten Referenten war kurzfristig dankenswerter Weise Herr Andreas Wigger, Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationssicherheit, Bonn, eingesprungen. Einleitend wies er auf die Gefahr eines informationellen Ungleichgewichts hin, weil die OEMs eine Unmenge an Daten aus Fahrzeugen bekommen. Wichtig war dem Referenten hervorzuheben, dass hier eine Totalüberwachung vermieden werden muss! Im Folgenden dann legte er dar, wer „betroffene Person“, „Verantwortlicher“, „Auftragsverarbeiter“ sowie „Dritter“ im Sinne der datenschutzrechtlichen Nomenklatur ist. Ausführlich hat der Referent den Zuhörern auch die Bedingungen für den Schadensersatz nach Art. 82 DSGVO vorgestellt und dargelegt, dass es zwar einen materiellen und immateriellen Schadensersatz geben kann, aber kein punitiver Schadensersatz vorgesehen ist. Interessant auch die gesamtschuldnerische Haftung, die sowohl den „Verantwortlichen“ als auch den „Auftragsverarbeiter“ treffen kann. Hier gelte das Motto: „Mitgegangen – Mitgehangen – Mitgefangen“.

Anhand aktueller höchstrichterlicher Rechtsprechung wies Herr Wigger noch darauf hin, dass die Haftung für juristische Personen sehr weitgehend ist und dass die Anwendung von § 83 DSGVO keine Handlung und nicht einmal eine Kenntnis seitens des Leitungsorgans dieser juristischen Person voraussetzt.

Da ein „Verantwortlicher“ auch für die in seinem Namen erfolgenden Verarbeitungen verantwortlich ist, kann ein Bußgeld auch gegen ihn verhängt werden, wenn die Verarbeitung nicht durch ihn, sondern durch einen „Auftragsverarbeiter“, an den er sich gewandt hat, in seinem Namen erfolgt ist. So kam er zu dem Schluss: „Drum prüfe, wer sich (...) bindet ...!“

Der nächste Referent, Jan Starcke von Facebook Germany, Hamburg, hatte für die Zuhörerschaft Praxisbeispiele zum Thema „Virtueller Autohandel – User Cases und rechtliche Herausforderungen im Metaverse“ vorbereitet. Da tauchten die Zuhörenden in eine ganz andere Welt als die der klassischen Werbung in Zeitungen,

Zeitschriften und auf den Homepages der Hersteller und Händler ein. Auf Facebook und Instagram haben angeblich 1,3 Mrd. Erwachsene ein aktives Interesse an Autos und der Automobilindustrie; 648 Millionen gar an Luxus- und Premiumfahrzeugen. Im Rahmen der weiteren Ausführungen erläuterte der Referent den Zuhörern die VR (Virtual Reality), die MR (Mixed Reality) und die AR (Augmented Reality). Anhand von Beispielen zeigte er, wie die Automobilindustrie und der Handel das Metaverse bereits nutzen. Es werden bspw. schon virtuelle Abbilder von Autofabriken gebildet, so dass die Planer der Fabrik und die Experten aus der Fertigung mit Hilfe einer Virtual-Reality-Brille als Avatare gemeinsam durch die Produktionsstraße aus Pixeln laufen können – selbst dann, wenn sie auf verschiedenen Kontinenten leben.

Zahlreiche Beispiele von Renault, Skoda, Nissan, Cupra, Mini und BMW ließen die Teilnehmer:innen erahnen, welche Werbemöglichkeiten sich in solchen Welten eröffnen. Aber auch Trainings mit solchen Brillen – bspw. Reparaturen – können damit geübt werden. Der Anwendungsbereich umfasse die gesamte automobilen Wertschöpfungskette: Design, Engineering, Production und Sales. Rechtliche Fragestellungen im Datenschutz, Markenrecht und aus anderen Gesetzen müssen auch in dieser „neuen“ Werbewelt von den Anwendern berücksichtigt werden.

Die Vortragsreihe beendete der Verfasser auch dieses Mal mit dem Thema „Automotive Fallrechtspraxis der Wettbewerbszentrale.“ Zunächst stellte er kurz die neue Homepage der Wettbewerbszentrale vor, um dann auf die seit dem letzten EAR abgeschlossenen Verfahren („Autopilot & Co.“) einzugehen. Alsdann referierte er zu aktuellen Fällen der Preiswerbung (Inkludierung der „Umweltpremie“ im B2C- und B2B-Bereich, „Abpreise“, obligatorische Kosten für Haustürzustellung bei Fahrzeugen, Preiseinschränkungen wie „nur bei Markenwechsel“, Preisdarstellung auf Online-Mietwagenportalen, Referenzpreise nach § 11 PAngV, Grundpreisangaben). Nach diesem Themenblock folgten Fälle zur Lieferfähigkeit von Fahrzeugen („innerhalb von zwei Wochen“, „sofort“, „alle Angebote sofort verfügbar“, Stornierung eines Leasingvertrags mangels Lieferfähigkeit und „Unterschieben“ eines anderen Fahrzeugs). Fallbeispiele zu Ausstattungsmerkmalen bei Reisemobilen aber auch Nachhaltigkeitsaussagen eines Zulieferunternehmens der Automobilindustrie zu Produkten die bei der Innenausstattung von Fahrzeugen benötigt werden beschäftigten die Wettbewerbszentrale in der Fallbearbeitung ebenso wie Beschaffenheitsangaben. In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit, konnten aber nicht mehr alle weiteren Praxisfälle vorgestellt werden; das wird in einem Zoom-Meeting nachgeholt werden.

Denn – und auch das eine Neuerung – im Anschluss an die Vorträge wartete auf die Teilnehmenden noch eine individuelle Führung durch das Nationale Automuseum. Diese 90-minütige Tour begann mit einer Führung durch die Sonderausstellung „100 Jahre 24h Le Mans – der Mythos, die Helden, die Autos“, die am 25. Februar endete. Alsdann ging es in den alten Fabrikhallen, wo etwa 150 Fahrzeuge aus den Anfängen bis in die Neuzeit ausgestellt sind. Neben den technischen Daten der automobilen Pretiosen erzählte der Museumsguide so manche berührende Geschichte zu den ausgestellten Fahrzeugen: so unter anderem zu der „Limo One“ – das Fahrzeug, welches Präsident John F. Kennedy als letztes Auto lebend verließ.

Die Teilnehmenden waren begeistert von dem, was sie gesehen und gehört haben. Nur zwei Stimmen mögen dies verdeutlichen: „Hier geht für mich ein Kindheitstraum in Erfüllung“ und „Ich bin viel unterwegs und habe schon so manche Location gesehen – die „Loh Collection“ gehört bei mir nun definitiv zu den drei ‘Best-of.’“

Das nächste Expertenforum Automotive Recht (EAR) ist geplant für den 19./20. Februar 2025 bei Porsche in Stuttgart.



Bild: RA Dr. Andreas Ottotfülling

Dr. Andreas Ottotfülling ist seit gut drei Jahrzehnten als Rechtsanwalt tätig und hat lange Jahre den Bereich Süd (München, Stuttgart) der Wettbewerbszentrale geleitet. In seinem Schwerpunktbereich betreute er unter anderem den Bereich des Sachverständigen- und Prüfungingenieurwesens sowie die Automobilbranche. Er ist Mitautor beim Münchener Kommentar Lauterkeitsrecht, Verfasser zahlreicher Beiträge sowie Referent zu wettbewerbsrechtlichen Themen.