



Münchner

Automobilrechtsforum

März/April 2007

Inhalt

THEMA

Die Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeug-Sektor (GVO)

Hände weg vom Handy

RECHTSPRECHUNG

Rechtsrahmen für Markenrecht, Opel Entscheidung
EuGH, Urteil vom 25.01.2007, Az.: C 48/05

Fahrzeugversicherung - Teilnahme an einem Fahrtraining
OLG Köln, Urteil vom 21.11.2006, Az.: 9 U 76/06

Gebrauchtwagenkauf, vereinbarte Beschaffenheit
BGH, Urteil vom 22.11.2006, Az.: VIII ZR 72/06

Neuwagenkauf, AGB Auslegung hinsichtlich dem Recht
Nachbesserungsansprüche in anderen Betrieben, als dem
Betrieb des Verkäufers geltend zu machen
BGH, Urteil vom 15.11.2006, Az.: VIII ZR 166/06

Neuwagenkauf, keine Neuwageneigenschaft bei sehr
langer Standzeit nach Modelleinstellung
OLG Oldenburg, Urteil vom 08.01.2007, Az.: 15 U 71/06

Zulässige Klausel in AGB von Leasingunternehmen
hinsichtlich Zeitwert oder Restvertragswert bei Verlust
BGH, Urteil vom 27.09.2006, Az.: VIII ZR 217/05

Vergütung in Relation zur Schadenshöhe bei SV zulässig
BGH, Urteil vom 23.01.2007, Az.: VI ZR 67/06

THEMA:

Die Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor (GVO)

In den Mitgliedstaaten der EU verkaufen die Kraftfahrzeug- und Ersatzteilhersteller ihre Produkte über Netze von Vertriebspartnern (Händlern) und zugelassenen Werkstätten. Ein solches Vertriebssystem bezeichnet man im Wettbewerbsrecht als vertikale Vereinbarung, da der Hersteller und der Händler oder die Werkstatt auf einer jeweils anderen Ebene der Produktions- und Vertriebskette tätig ist.

Diese vertikalen Vereinbarungen können wettbewerbsrechtlich zu Problemen führen, wenn sie den Wettbewerb in erheblichem Maß beschränken oder verfälschen. Dies kann der Fall sein, wenn in den vertikalen Vereinbarungen nicht nur der Preis und die Menge für eine spezifische An- und Verkaufstransaktion festgelegt werden, sondern dem Lieferanten oder Käufer auch Beschränkungen auferlegt werden. In diesem Falle ist Artikel 81 EG-Vertrag grundsätzlich einschlägig. Die Kommission kann jedoch eine Freistellung für Gruppen von Vereinbarungen gewähren, mit der Folge, dass diese nicht mehr an Artikel 81 EG-Vertrag gemessen werden. Eine solche Freistellungsverordnung gibt es im Kraftfahrzeugssektor mit der Verordnung 1400/2002 vom 31. Juli 2002, welche die Verordnung 1475/95 ablöste. Die neue Verordnung brachte bedeutende Neuerungen hinsichtlich der Freistellung von Vereinbarungen über die Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen durch zugelassene und unabhängige Werkstätten sowie andere unabhängige Marktbeteiligte wie Pannendienste, Ersatzteihändler und Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Kraftfahrzeugsmechanikern mit sich.

Die neue Verordnung berücksichtigte, dass die Instandsetzungs- und Wartungskosten 40% der gesamten Kosten des Besitzes eines Autos ausmachen, für den Verbraucher also annähernd die gleiche wirtschaftliche Bedeutung darstellt wie der Vertrieb von Neufahrzeugen.

Im Bezug auf den Vertrieb neuer Fahrzeuge stellt die Verordnung folgende Grundsätze auf:

- Die Kombination vom selektiven Vertrieb mit dem Alleinvertrieb ist nicht mehr gestattet. Um in den Genuss der neuen Verordnung zu kommen, müssen sich die Hersteller bei der Zulassung ihrer Händler entweder für die Schaffung eines selektiven oder eines Alleinvertriebssystems entscheiden.

- Der Wettbewerb zwischen den Händlern in verschiedenen Mitgliedstaaten wird gestärkt. Die Marktintegration wird verbessert, insbesondere indem keine Freistellung für Vertriebsvereinbarungen vorgesehen wird, in denen der passive Verkauf beschränkt wird sowie für Vertriebsvereinbarungen in selektiven Vertriebssystemen, in denen der aktive Verkauf beschränkt wird, und schließlich für Klauseln, durch die es den Händlern in selektiven Vertriebssystemen verboten wird, zusätzliche Geschäftsstellen an anderen Orten im gemeinsamen Markt zu eröffnen; siehe Artikel 5 Abs. 2 b) und Artikel 12 Abs. 2.
- Die Verpflichtung, nach der ein und dasselbe Unternehmen sowohl den Verkauf als auch den Kundendienst durchführen muss fällt weg, indem Vereinbarungen nicht freigestellt werden, die es den Händlern nicht gestatten, Kundendienst und Instandsetzungsarbeiten an zugelassene Werkstätten weiter zu vergeben, die zum zugelassenen Werkstättennetz der betreffenden Marke gehören und daher die Qualitätsstandards des Herstellers erfüllen; Artikel 4 Abs. 1 g).
- Der Vertrieb mehrerer Marken durch einen Händler wird erleichtert, indem keine Freistellung für Beschränkungen des Verkaufs verschiedener Marken durch einen Händler erteilt wird. Allerdings dürfen die Lieferanten ihm die Pflicht auferlegen, Kraftfahrzeuge unterschiedlicher Marken in verschiedenen Bereichen desselben Ausstellungsraums zu präsentieren und in den Bereichen markenspezifische Elemente zu verwenden; Artikel 5 Abs. 1 a) u. c). Der Lieferant könnte den Händler auch dazu verpflichten, seine Fahrzeuge nur in einem hochwertigen Gebäude auszustellen. Hingegen darf er von einem Händler, der eine weitere Marke anbieten möchte, nicht fordern, separate Kundeneingänge für jede Marke vorzusehen. Ebenso könnte der Lieferant von einem Händler, der auch die Marke konkurrierender Hersteller verkauft, nicht verlangen, dass er den Ausstellungsraum außen oder innen in Gänze auf seine Marke bezogen umgestaltet. Als Grenze ist die Einschränkung des Verkaufs anderer Marken zu ziehen. Soweit eine Einschränkung des Verkaufs anderer Marken nicht gegeben ist, kann ein Lieferant seine

Händler verpflichten, den Verkaufsraum so auszustatten, dass sein Markenimage gefördert wird.

- Die „Verfügbarkeitsklausel“ wird beibehalten, indem keine Freistellung für Vereinbarungen vorgesehen ist, die die Möglichkeiten eines Händlers einschränken, Fahrzeuge zu verkaufen, deren Spezifikationen anders sind als die der entsprechenden Modelle des Vertragsprogramms des Händlers. Dies sollte es einem Verbraucher ermöglichen, von einem Händler in einem anderen Mitgliedstaat Fahrzeuge mit den im Heimatland des Verbrauchers gängigen Spezifikationen zu erwerben. So sollen beispielsweise britische und irische Verbraucher neue Fahrzeuge mit Rechtslenkung auf dem europäischen Kontinent kaufen können; Artikel 4 Abs. 1 f).
- Die Beauftragung von Vermittlern durch den Verbraucher wird erleichtert und vereinfacht. Diese Marktbeteiligten stellen wichtige Akteure dar, die Verbrauchern beim Kauf eines Fahrzeugs in einem anderen Teil des gemeinsamen Marktes helfen; Erwägungsgrund 14.
- Die Unabhängigkeit der Händler von den Herstellern wird gestärkt, indem einerseits der Mehrmarkenvertrieb und der Ausbau der Mindeststandards für den vertragsrechtlichen Schutz gefördert wird und es andererseits den Händlern ermöglicht wird, das von ihnen aufgebaute Unternehmensvermögen dadurch zu verwerten, dass ihnen die Möglichkeit gegeben wird, ihre Unternehmen an andere Händler zu verkaufen, die für den Vertrieb derselben Marke zugelassen sind; Artikel 3 Abs. 3 u. 5.

Bezüglich der Instandsetzung und Wartung verfolgt die Verordnung folgende Ziele:

- Die Hersteller sollen insoweit Auswahlkriterien für zugelassene Werkstätten festlegen können, wenn hierdurch nicht die Ausübung der in der Verordnung verankerten Rechte verhindert wird.
- Wenn ein Lieferant neuer Kraftfahrzeuge Qualitätskriterien für die zu seinem Netz gehörigen zugelassenen Werkstätten festsetzt, muss gewährleistet sein, dass sich alle Marktbeteiligten, die diese Kriterien erfüllen, dem Netz anschließen können. Dieser Ansatz weitet den Wettbewerb unter den zugelassenen Werkstätten aus, da er sicherstellt, dass sich Marktbeteiligte mit den nötigen Fach-

kenntnissen überall niederlassen können, wo es Geschäftsmöglichkeiten gibt.

- Der Zugang zugelassener Werkstätten zu Ersatzteilen, die mit den vom Fahrzeughersteller verkauften Teilen in Wettbewerb stehen, soll verbessert werden.
- Die Wettbewerbsposition unabhängiger Werkstätten soll bewahrt werden. Derzeit führen sie durchschnittlich rund 50 % aller Reparaturen an Kraftfahrzeugen durch. Die Verordnung verbessert ihre Position, indem sie ihre Möglichkeiten für den Zugang zu Ersatzteilen und technischen Informationen entsprechend dem technischen Fortschritt, insbesondere in Bezug auf elektronische Fahrzeugkomponenten und Diagnoseausrüstung, erweitert. Das Recht des Zugangs wird auch auf die fachliche Ausbildung und alle Arten von Werkzeug ausgeweitet, da der Zugang zu allen vier Elementen erforderlich ist, damit ein Marktbeteiligter Kundendienstleistungen erbringen kann. Ein wünschenswerter und bedeutender Nebeneffekt dieses erweiterten Zugangs ist eine Verbesserung der fachlichen Fertigkeiten der unabhängigen Werkstätten, was der Verkehrssicherheit im Allgemeinen zugute kommt.

Folgen der neuen Verordnung - insbesondere für die unabhängigen Marktbeteiligten

Darüber hinaus werden den unabhängigen Marktbeteiligten noch weitere Freiheiten eingeräumt. So wurde die Definition der „Originalersatzteile“ neu gefasst. Original wird nicht mehr in dem Bezug auf das Vertriebssystem des Fahrzeugherstellers definiert, sondern nur noch unter Berücksichtigung auf die Qualität der Komponente. So können Teile, die in technischer Hinsicht mit den Erstausrüstungsteilen identisch sind, als „Originalersatzteile“ angeboten werden. Hierdurch wird das Begriffsmonopol der Fahrzeughersteller durchbrochen und es wird eine neue Marketingchance für den unabhängigen Markt eröffnet. Jedoch muss bei der Werbung mit dem Terminus „Originalersatzteil“ darauf hingewiesen werden, dass der Begriff im Sinne der GVO gebraucht wird.

Die Verordnung definiert auch den Begriff der „qualitätsgleichen Ersatzteile“. Hiernach müssen die Komponenten zumindest der Qualität der Erstausrüstungsteile entsprechen. Die Fahrzeughersteller dürfen ihre autorisierten Händler und Servicebetriebe dazu verpflichten, neben den eigenen Produkten nur Ersatzteile zu verwenden, die zumindest qualitativ gleichwertig sind. Um den Verkauf von unabhängigen Händlern an autorisierte Partner der Fahrzeugher-

steller zu erleichtern und um mögliche juristische Auseinandersetzungen mit den Fahrzeugherstellern zu vermeiden, werden Teilehersteller gebeten, bei Bedarf eine Bescheinigung über die Qualität ihrer Ersatzteile zur Verfügung zu stellen.

Die Position der unabhängigen Marktbeteiligten wird auch dadurch gestärkt, dass Gewährleistungsansprüche eines Fahrzeuges nicht dadurch verloren gehen, dass der Verbraucher sein Fahrzeug bei einer unabhängigen Werkstatt hat warten lassen. Die Gewährleistung kann in diesem Falle lediglich verloren gehen, wenn die Arbeiten der unabhängigen Werkstatt fehlerhaft waren. Eine allgemeine Verpflichtung zur Wartung oder Instandsetzung des Fahrzeugs innerhalb des zugelassenen Netzes für den Gewährleistungszeitraum würde die Verbraucher ihres Rechtes berauben, sich für Wartungen oder Instandsetzungen ihres Fahrzeugs in einer unabhängigen Werkstatt zu entscheiden, und würde diese Werkstätten insbesondere im Fall einer „erweiterten Gewährleistung“ an einem wirksamen Wettbewerb mit dem zugelassenen Netz hindern. Diese Praxis hat die EU Kommission als unfaire Kundenbindung ausgeschlossen. Der Lieferant kann gegenüber seiner zugelassenen Werkstätten darauf bestehen, dass diese während der Garantiezeit nur von ihm selbst gelieferte Ersatzteile verwenden. Dies gilt insbesondere für Arbeiten im Rahmen der Gewährleistung, des unentgeltlichen Kundendienstes oder Rückrufaktionen; Artikel 4 Abs.1 4 k). Dies ist legitim, weil in diesen Fällen der Fahrzeughersteller für das fehlerhafte Teil bezahlen und dem Kunden gegenüber den Schaden beseitigen muss. Dies muss aber unterschieden werden von Fällen normaler Service-, Wartungs- und Reparaturarbeiten während der Garantiezeit, also Fällen, in denen die Themen Gewährleistungen, kostenloser Kundenservice oder Rückrufaktionen nicht betroffen sind.

Für den wirksamen Wettbewerb ist es darüber hinaus notwendig, dass alle unabhängigen Marktbeteiligten in den Bereichen Instandsetzung und Wartung Zugang zu denselben technischen Informationen, fachlichen Unterweisungen und Geräten haben wie zugelassene Werkstätten. Das Konzept der Verordnung ist sowohl in Bezug auf die Marktbeteiligten, die Anspruch auf Zugang haben, als auch hinsichtlich der Gegenstände, die zugänglich zu machen sind, weiter gefasst als der Ansatz der alten Verordnung 1475/95. Insofern darf es keine Diskriminierung der unabhängigen gegenüber den zugelassenen Werkstätten gegeben. Für technische Informationen, Geräte oder Unterweisungen kann ein Lieferant jedoch ein Entgelt verlangen. Zu berücksichtigen ist, dass dieses Entgelt, welches von einer unabhängigen Werkstatt verlangt

wird nicht höher sein darf, als das von einer zugelassenen Werkstatt zu zahlende Entgelt.

Ein Lieferant kann jedoch den Zugang zu technischen Informationen verweigern, wenn diese Informationen Dritten die Umgehung oder Ausschaltung eingebauter Diebstahlschutzvorrichtungen, die Neueichung elektronischer Einrichtungen (Beispiel: Chip-Tuning) oder die Manipulierung von beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtungen ermöglichen. Problematisch wird es in Fällen, in denen unabhängige Marktbeteiligte diese Informationen benötigen um ihre Aufgaben zu erfüllen. Einem Pannendienst muss es beispielsweise möglich sein, die Arbeit ohne übermäßige Schwierigkeiten zu erledigen. So betrifft ein großer Teil der Einsätze von Pannendiensten Fälle, in denen ein Starten des Fahrzeugs trotz Zündschlüssel nicht möglich ist. Oder der Fahrzeugeigentümer hat sich aus dem Fahrzeug ausgeschlossen und der Schlüssel befindet sich im Fahrzeug. In diesen Fällen ist es notwendig, dass die Pannendienste die erforderlichen Informationen erhalten können, um alles Nötige zu unternehmen, damit sich der Verbraucher wieder hinter das Steuer setzen kann, auch wenn dieses mit einer elektronischen Diebstahlsicherung versehen ist. Ebenso sind Fälle denkbar in denen unabhängige Werkstätten ohne die notwendigen Informationen nicht ihre Arbeit verrichten können. Als Beispiele sind die Entfernung einer Batterie oder eines elektronischen Bauteils während der routinemäßigen Wartung zu nennen, welches die Wegfahrsperrung auslösen kann. Die Ausnahmen in welchen ein Lieferant die Erteilung von Informationen verweigern kann, sollen daher eng auszulegen sein.

Die Beziehung zwischen den Lieferanten und ihren Händlern

Ein Lieferant kann mit einem seiner Händler Absatzziele vereinbaren, deren Erreichung der Händler innerhalb eines bestimmten Gebietes anstreben muss. Diese Vereinbarungen dürfen nicht dazu genutzt werden, die Lieferung neuer Kraftfahrzeuge an Händler zu beschränken; Erwägungsgrund 16. Jedoch darf ein Händler verschiedener Marken keine höhere Handelsspanne oder Prämie erhalten, wenn er nur Fahrzeuge eines einzigen Lieferanten verkauft. Solche Maßnahmen würden eine mittelbare Beschränkung des Rechts eines Händlers zum Verkauf konkurrierender Marken darstellen und wären von der Verordnung nicht abgedeckt; Artikel 5 Abs. 1 a) u. Artikel 1 Abs. 1 b). Aufgrund dessen müssen die Handelsspannen oder Prämien für alle Händler, gleichgültig ob sie Fahrzeuge von nur einem oder von mehreren Lieferanten, gleichwertig sein.

Um diese Absatzziele zu erreichen hat ein Händler vielfältige Möglichkeiten. Zum einen natürlich den klassischen Fahrzeugverkauf und zum anderen hat er die Möglichkeit Fahrzeuge auf seiner Website zum Verkauf anzubieten. Die Website stellt ein Mittel des passiven Verkaufs dar; Erwägungsgrund 15 u. Artikel 14 Abs. 1 e). Der Händler kann sie für Werbung und die Durchführung von Transaktionen verwenden, wobei nach der neuen Verordnung eine solche Nutzung nicht beschränkt werden darf. Ferner dürfen dem Händler keine Beschränkungen in Bezug auf den Einsatz des Internets oder von E-Mails anstelle von herkömmlicheren Methoden wie Post oder Fax für den Abschluss von Kaufverträgen auferlegt werden. In diesem Zusammenhang können die Händler auch im Rahmen des aktiven Verkaufs, potentielle Kunden mit persönlich adressierten Briefen oder E-Mails kontaktieren.

Beziehung der Lieferanten zu den unabhängigen Werkstätten

Diesbezüglich stellt sich die Frage, ob ein Lieferant neuer Fahrzeuge einer Werkstatt erlauben muss, ein Mitglied seines Netzes zugelassener Werkstätten zu werden. Grundsätzlich darf sich ein Lieferant die Mitglieder seines Netzes frei auswählen. Wenn der Liefere

rant jedoch möchte, dass sich die Verordnung auf seine Vereinbarungen erstreckt, hängt die Antwort auf diese Frage vom Marktanteil ab, den sein Netz zugelassener Werkstätten in Bezug auf die an allen Fahrzeugen der betreffenden Marke durchgeführten Instandsetzungsarbeiten erreicht. Liegt dieser Marktanteil nicht über 30 %, dann kann er entweder den quantitativen selektiven Vertrieb oder den Alleinvertrieb für sein zugelassenes Werkstättenetz wählen und beschließen, bestimmte Werkstätten nicht in das Netz aufzunehmen, auch wenn sie die Qualitätskriterien dafür erfüllen. So muss ein Lieferant, welcher ein qualitatives selektives Vertriebssystem betreibt, all interessierten Werkstätten über seine Kriterien informieren. Ansonsten könnten die interessierten Werkstätten nicht in Erfahrung bringen, wie sie die Kriterien erfüllen könnten und folglich auch nicht den Nachweis erbringen, dass sie diese erfüllen.

Dies führt dazu, dass die Werkstatt, welcher die Aufnahme in das zugelassene Netz des Lieferanten nicht dieselben Vorteile zustehen würde wie einer zugelassenen Werkstatt. Insbesondere hätte diese Werkstatt keinen Anspruch auf Vergütung für die im Rahmen der Gewährleistung durchgeführten Instandsetzungsarbeiten gegen den Lieferanten.



BIETMANN

In Ihrem Sinne – alles was Recht ist.

RECHTSANWÄLTE, STEUERBERATER, WIRTSCHAFTSPRÜFER

Köln:

Prof. Dr. Rolf Bietmann
Rechtsanwalt, Fachanwalt f. Arbeitsrecht
Ute-B. Wucherpfennig
Rechtsanwalt, Fachanwalt f. Steuerrecht
Gregor Berthold
Rechtsanwalt
Hans Josef Busch
Rechtsanwalt
Dr. Markus Jakob
Rechtsanwalt
Ralf Bohl
Rechtsanwalt
Elisabeth Brinkmeyer
Rechtsanwalt, Fachanwalt f. Familienrecht
Dr. Michael van Berk
Rechtsanwalt, Fachanwalt f. Mietrecht

Rösrath:

Dieter Hahn
Steuerberater
Astrid Lerch
Steuerberater
Monika Beilschmidt
Steuerberater

Christian Möbius
Rechtsanwalt
Dirk Strohmerger
Rechtsanwalt, Fachanwalt f. Versicherungsrecht
Gerd Fest
Rechtsanwalt, Fachanwalt f. Arbeitsrecht
Heinz Kollmann
Rechtsanwalt, Fachanwalt f. Baurecht
Marie-Theresia Opladen
Rechtsanwalt
Christine Krieg
Rechtsanwalt
Ulrich Förster
Rechtsanwalt, Steuerberater
Dipl. Kfm. Michael Lux
Steuerberater, Wirtschaftsprüfer

Bonn:

Renate Glaubitz
Rechtsanwalt, Fachanwalt f. Familienrecht
Herbert Kaupert
Rechtsanwalt, Fachanwalt f. Arbeitsrecht
Gordon F. Land
Rechtsanwalt

Berlin:

Hans-Joachim Schwenke
Rechtsanwalt, Notar
Dr. Sebastian Schütz
Rechtsanwalt, Notar
Dirk Warmuth
Rechtsanwalt
Frank Jordan, LL.M.
Rechtsanwalt
Michael Göger, LL.M.
Rechtsanwalt
Caspar Schroth, M.E.B.
Rechtsanwalt
Natan Hoglebe
Rechtsanwalt

München:

Hermann Lipp
Rechtsanwalt

Erfurt:

Knut Bernsen
Rechtsanwalt

Gera:

Sven Thaut
Rechtsanwalt
Dipl. Kfm. Michael Fusari
Steuerberater

Saalfeld:

Andrea Faulwetter
Steuerberater

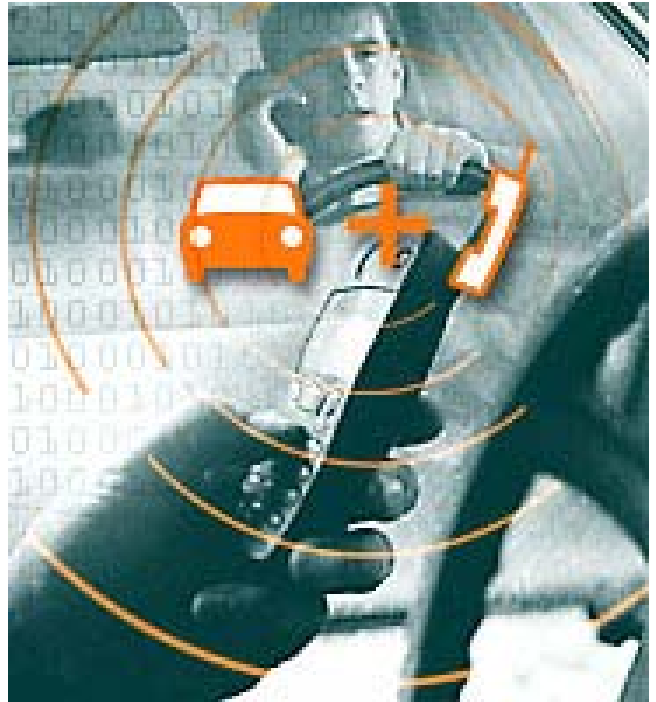
Hände weg vom Handy

Seit dem 11.12.2000 gilt:

„Dem Fahrzeugführer ist die Benutzung eines Mobil- oder Autotelefones untersagt, wenn er hierfür das Mobiltelefon oder den Hörer des Autotelefons aufnimmt oder hält. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgestellt ist.“ (§ 23 I a StVO). Verstöße werden beim Führer eines Kraftfahrzeuges mit € 40,00 und bei einem Radfahrer mit € 25,00 geahndet. Ein Bußgeld von € 40,00 ist gleichzeitig mit der Eintragung von einem Punkt im VZR in Flensburg verbunden. Das richtige Verständnis von § 23 I a StVO dürfte also von einigem Interesse sein, zumal hinsichtlich der einzelnen Tatbestandsmerkmale es doch zu Unklarheiten kommen kann.

Fest steht, dass die Vorschrift nur im öffentlichen Verkehrsraum Anwendung findet und mit den angesprochenen Fahrzeugführern nicht nur solche von Pkw und Lkw, sondern auch von Krafträdern und Mofas, von Fahrrädern mit Hilfsmotor, von Fahrrädern selbst, und sogar auch von Fuhrwerken wie auch von fahrenden Arbeitsgeräten, z. B. Baggern, Straßenbaumaschinen und Kräne, gemeint sind.

Schon etwas problematischer ist die Zuordnung zum Tatbestandsmerkmal, ab wann das Telefon „aufgenommen“ im Sinne der Bestimmung ist. Nach herrschender Ansicht fallen unter „Aufnehmen“ alle Situationen, in denen das Telefon am Körper geführt wird, z. B. auch in einer Brusttasche oder in einer Tragetasche. Nach herrschender Meinung genügt auch dafür das zwischen Kopf und Schulter eingeklemmte Telefon. D. h., dass das in § 23 I a StVO zum Ausdruck kommende Gebot "Hände weg vom Telefon während der Fahrt" sehr weit ausgelegt wird. Zur Vermeidung von Missverständnissen muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass das Aufnehmen alleine noch nicht strafbewehrt ist, sondern erst die eigentliche Nutzung. Dieser Begriff soll weiter unten näher erläutert werden.



Etwas problematischer ist schon die Frage der Reichweite des Benutzungsverbotes. Es greift nämlich nicht, wenn das Fahrzeug steht und zusätzlich bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgeschaltet ist. D. h. konkret, dass die Nutzung des Telefons bei ausgeschaltetem Motor vor einer roten Ampel, geschlossenen Bahnschranke oder Stau etc. erlaubt ist. Nach dem Wortlaut der Normierung kann aber bereits dann eine Verletzung von § 23 I a StVO angenommen werden, wenn man zwar bereits längere Zeit an einem Fleck vor einer Bahnschranke stünde, dabei allerdings vergaß, gleichzeitig den Motor abzustellen.

Am meisten problematisiert wurde jedoch in der Vergangenheit das Tatbestandsmerkmal des strafbewehrten „Benutzens“ eines Mobiltelefons. Dazu nun nachfolgend einige signifikante Einzelfälle aus der Rechtsprechung:

1. So hat das OLG Hamm in zwei Entscheidungen eine ziemlich weite und strikte Definition gegeben, in dem es die Frage der Benutzung eines Mobiltelefones im Sinne von § 23 I a StVO allein danach beurteilte, ob das Mobiltelefon in der Hand gehalten wird oder nicht. Es verstand unter „Benutzung“ im Sinne der Bestimmung jegliche Nutzung des Mobiltelefones, sei es als Telefon, als Organisator oder auch als Internetzugang (OLG Hamm, NZV 2003/98).

Noch klarer und strikter äußerte sich das OLG Hamm in einer weiteren Entscheidung, in der es bereits durch das Schauen auf das Display und Ablesen der Uhrzeit ein tatbestandsmäßiges Benutzen sah. (OLG Hamm, NZV 2005/548).

2. In diesem Sinne hat auch das OLG Jena entschieden, dass eine Benutzung eines Mobiltelefones im Sinne des § 23 I a StVO bei jeder bestimmungsgemäßen Verwendung, insbesondere, wie im zu entscheidenden Fall, beim Gebrauch als Diktiergerät angenommen werden muss. Im gegebenen Fall hatte der Betroffene sogar die SIM-Karte dem Mobiltelefon entnommen, so dass es für diese Funktion gar nicht einsetzbar war. Benutzt wurde lediglich die Diktierfunktion des Telefons (OLG Jena, NZV 2006/664).
3. Etwas milder gestimmt als das OLG Hamm ist das OLG Köln, das in der bloßen Aufnahme des Mobiltelefons, um es lediglich von einem Ablageort an einen anderen zu legen, nicht als „Benutzung“ ansah (OLG Köln, NZV 2005/247).
4. Auf die Grenzüberschreitung vom bloßen in der Hand halten eines Mobiltelefons und dem „Benutzen“ als Ordnungswidrigkeit ist das AG Ratzeburg in einer Entscheidung näher eingegangen. Es führte aus, dass eine Benutzung des Mobiltelefons auch während der Vor- oder Nachbereitungsphase eines Telefonates bzw. einer SMS vorliege. Denn der gesetzliche Zweck von § 23 I a StVO, der mentalen Überlastung und Ablenkung von der eigentlichen Fahraufgabe entgegen zu wirken, ist auch berührt, wenn die Kommunikation angebahnt oder abgeschlossen werden soll. Deshalb gehöre zum letzteren Bereich nicht nur das Gespräch oder das Versenden der SMS selbst, sondern auch der Zeitraum des Durchlaufens der Menüpunkte bis zum endgültigen Weglegen des Gerätes.

Aufgrund dieser kurzen Rechtsprechungsübersicht wird klar, dass das Tatbestandsmerkmal des Benutzens eines Mobiltelefons als Fahrzeugführer sehr weit gefasst ist und lediglich in einigen Randbereichen, so z. B. wenn man das Mobiltelefon lediglich für einen Blick auf das Display in die Hand

nimmt oder um den Ablageort zu wechseln, keine Handhabung in Bezug zu einer der Funktionen des Gerätes aufweist und deshalb nicht untersagt sei. Diese Ansicht des OLG Köln ist aber noch nicht Allgemeingut, weshalb es grundsätzlich heißen muß: Beide Hände am Lenkrad lassen.

RECHTSPRECHUNG:

MARKENRECHT

Rechtsrahmen für Markenrecht, Opel Entscheidung

EuGH, Urteil vom 25.01.2007, Az.: C 48/05

Vorabentscheidungsersuchen des LG Nürnberg-Fürth

Im Rechtsstreit um das Opel-Logo auf Spielzeugautos des Herstellers Autec hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) einen strengen Rechtsrahmen für den Markenschutz abgesteckt. Es sei nicht zwangsläufig verboten, die Marke ohne Lizenz auf Spielzeugmodellen anzubringen, urteile das höchste EU-Gericht in Luxemburg.

Es dürfe aber die "Funktionen der Marke" nicht beeinträchtigt werden. Die Wertschätzung der Verbraucher für die Marke Opel sowie ihre Unterscheidungskraft zu anderen Marken dürfen nicht ausgenutzt oder beeinträchtigt werden.

Ob dies der Fall sei, muss das Landgericht Nürnberg-Fürth entscheiden, das sich in dem Rechtsstreit an den EuGH gewandt hatte mit der Bitte um Klärung. Die Adam Opel AG hält die Verwendung des klassischen Blitz-Logos auf einem Kühlergrill eines ferngesteuerten Spielzeug-Astras der Edel-Ausführung V8 Coupé für eine Verletzung ihres Rechts an der Marke.

VERSICHERUNGSRECHT

Fahrzeugversicherung - Teilnahme an einem Fahrtraining

OLG Köln, Urteil vom 21.11.2006, Az.: 9 U 76/06

Vorinstanz: LG Köln, Az.: 24 O 290/04

Der Begriff „Fahrveranstaltung, bei der es auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt“ (§ 2 b Abs. 5 c) der vereinbarten GKA AKB) umschreibt ein „Rennen“ im Sinne von § 29 StVO. Die Erreichung einer möglichst

hohen Geschwindigkeit muss den Charakter der Veranstaltung prägen und es muss eine Platzierung der Teilnehmer erfolgen.

Eine „dazugehörige Übungsfahrt“ liegt nur vor, wenn sie sich die Fahrveranstaltung unmittelbar auf ein konkretes Rennen bezieht, bei dem es auf Höchstgeschwindigkeit ankommt.

Auszug aus den Gründen:

„.... Der Begriff der "Fahrveranstaltung, bei der es auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt" umschreibt ein "Rennen" im Sinne von § 29 StVO (vgl. OLG Hamm r+s 1990, 43; Knappmann in Prölss/Martin, 27. Aufl., § 2b AKB, Rn 62; Stiefel/Hofmann, aaO, Rn 154). Die Erreichung einer möglichst hohen Geschwindigkeit muss den Charakter der Veranstaltung prägen und gleichsam das Haupt- und Endziel sein (vgl. OLG Hamm, aaO). Eine solche Rennveranstaltung wird zudem dadurch charakterisiert, dass eine Platzierung der Teilnehmer erfolgt. Diese Voraussetzungen sind vorliegend nicht gegeben....“

„.... Es geht auch nicht um eine Teilnahme an einer "dazugehörigen Übungsfahrt". Bei der Auslegung dieses Begriffs ist darauf abzustellen, wie ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer bei verständiger

Würdigung, aufmerksamer Durchsicht und Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs die Klausel verstehen muss (vgl. Römer in Römer/Langheid, VVG, 2. Aufl., Vor § 1 Rn 16). Risikoausschlussklauseln sind zudem eng auszulegen. Der Deckungsschutz soll nicht weiter verkürzt werden, als der erkennbare Zweck der Klausel gebietet (vgl. Römer, aaO, Rn 23). Danach sind "dazugehörige Übungsfahrten" in dem Sinne zu verstehen, dass sie sich unmittelbar auf ein konkretes Rennen beziehen müssen, bei dem es auf Höchstgeschwindigkeit ankommt. Es muss eine vom Veranstalter organisierte Übungsfahrt zu einem bestimmten Rennen vorliegen (vgl. Stiefel/Hofmann, aaO, § 2b, Rn 157; siehe auch OLG Karlsruhe, VersR 2005, 78). Diese Umstände sind bei der hier entscheidenden Veranstaltung mangels Verbundenheit mit einem konkreten Rennen erkennbar nicht gegeben....“

KAUFRECHT

Gebrauchtwagenkauf, vereinbarte Beschaffenheit

BGH, Urteil vom 22.11.2006, Az.: VIII ZR 72/06

Vorinstanz: OLG Stuttgart

Einem Gebrauchtwagen, der bei Gefahrübergang auf den Käufer betriebsfähig und verkehrssicher ist, fehlt nicht deswegen die vereinbarte Beschaffenheit "fahrbereit", weil der Motor wegen eines fortschreitenden Schadens nach einer Fahrtstrecke von höchstens 2.000 km ausgetauscht werden muss.

Mit der Angabe in einem Gebrauchtwagenkaufvertrag, dass das Fahrzeug "fahrbereit" ist, übernimmt der Verkäufer nicht ohne weiteres die Gewähr im Sinne einer Haltbarkeitsgarantie (§ 443 BGB) dafür, dass das Fahrzeug auch noch nach Gefahrübergang über einen längeren Zeitraum oder über eine längere Strecke fahrbereit bleibt (im Anschluss an BGHZ 122, 256).

Schiebt beim Verkauf einer beweglichen Sache an einen Verbraucher der Verkäufer, der Unternehmer ist, einen Verbraucher als Verkäufer vor, um die Sache unter Ausschluss der Haftung für Mängel zu verkaufen, so richten sich Mängelrechte des Käufers nach § 475 Abs. 1 Satz 2 BGB wegen Umgehung der Bestimmungen über den Verbrauchsgüterkauf gegen den Unternehmer und nicht gegen den als Verkäufer vorgeschobenen Verbraucher (im Anschluss an Senatsurteil vom 26. Januar 2005 - VIII ZR 175/ 04, NJW 2005, 1039).

Neuwagenkauf, AGB Auslegung hinsichtlich dem Recht Nachbesserungsansprüche in anderen Betrieben, als dem Betrieb des Verkäufers geltend zu machen

BGH, Urteil vom 15.11.2006, Az.: VIII ZR 166/06

Vorinstanz: OLG Stuttgart

Die Klausel "Ansprüche auf Mängelbeseitigung kann der Käufer beim Verkäufer oder bei anderen vom Hersteller/ Importeur für die Betreuung des Kaufgegenstandes anerkannten Betrieben geltend machen; im letzteren Fall hat der Käufer den Verkäufer hiervon zu unterrichten" (Ziffer VII 2 a der Allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Verkauf von fabrikneuen Kraftfahrzeugen und Anhängern - NWVB) ist wegen Mehrdeutigkeit nicht dahin auszulegen, dass die Unterrichtung des Verkäufers über die Geltendmachung von Ansprüchen des Käufers auf Mängelbeseitigung bei anderen vom Hersteller/ Importeur für die Betreuung des Kaufgegenstandes anerkannten Betrieben zu erfolgen hat, bevor die Nachbesserung durch wiederholte erfolglose Mängelbeseitigungsversuche derartiger Betriebe fehlgeschlagen ist.

Neuwagenkauf, keine Neuwageneigenschaft bei sehr langer Standzeit nach Modelleinstellung

OLG Oldenburg, Urteil vom 08.01.2007, Az.: 15 U 71/06

Vorinstanz: LG Osnabrück, Az.: 8 O 1373/06

Ein unbenutzter, aber 23 Monate alter PKW ist auch dann kein fabrikneues Fahrzeug ("Neuwagen") mehr, wenn die Fabrikation dieses Fahrzeugtyps kurze Zeit nach der Herstellung des verkauften PKW eingestellt wurde.

Der Kaufvertrag (Preis: ca. 24.300 Euro) war im August 2003 geschlossen worden. Als Tag der ersten Zulassung wurde im Fahrzeugschein der 6. August 2003 eingetragen. Bei einer späteren Inspektion erfuhr die Käuferin, dass das Baujahr nicht mit dem Jahr der Erstzulassung übereinstimmte. Weitere Nachforschungen ergaben, dass der Pkw bereits am 26. September 2001 gebaut und die Produktion der Baureihe kurz darauf eingestellt worden war. Deshalb erklärte die Käuferin den Rücktritt vom Kaufvertrag und forderte das beklagte Autohaus zur Rückabwicklung auf. Nachdem diese Forderung der Käuferin abgelehnt worden war, klagte sie mit Erfolg beim Landgericht Osnabrück. Das Autohaus wurde zur Zahlung von fast 18.000 Euro Zug um Zug gegen Rückgabe des Fahrzeugs verurteilt. Ein Betrag von rund 6.300 Euro war vom ursprünglichen Kaufpreis abzuziehen, weil die Klägerin mit dem Auto inzwischen über 38.000 Kilometer zurückgelegt hatte.

Der 15. Zivilsenat des OLG Oldenburg hat sich dem erstinstanzlichen Urteil angeschlossen. Das Landgericht sei zutreffend davon ausgegangen, dass die Neuwageneigenschaft von den Vertragsparteien als Beschaffenheit der Kaufsache vereinbart wurde. Diese Beschaffenheit habe der ausgelieferte Wagen nicht aufgewiesen. Eine Standzeit von fast 23 Monaten zwischen Herstellung und Kauf führe auch bei einem nicht benutzten Fahrzeug zu einem gewissen Alterungsprozess sowie nach der Verkehrsanschauung zu einer Werteinbuße, sodass ein solcher Pkw kein Neufahrzeug mehr darstelle. Dass der hier verkaufte Fahrzeugtyp seit September 2001 nicht mehr hergestellt wird, wäre nur dann von Bedeutung, wenn dies der Klägerin bei Vertragsabschluss bekannt gewesen wäre. Dann läge eine vom Regelfall eines Neuwagenkaufs abweichende Beschaffenheitsvereinbarung vor. Das hat die beklagte Firma allerdings nicht beweisen können.

LEASINGRECHT

Zulässige Klausel in AGB von Leasingunternehmen hinsichtlich Zeitwert oder Restvertragswert bei Verlust

BGH, Urteil vom 27.09.2006, Az.: VIII ZR 217/05

Vorinstanz: LG Hamburg, AG Hamburg-Altona

Eine Klausel in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen eines Kraftfahrzeug-Leasinggebers, wonach dieser im Falle der Kündigung des Leasingvertrages wegen Verlusts des Leasingfahrzeugs Anspruch auf dessen Zeitwert oder den Restvertragswert in Höhe seines nicht amortisierten Gesamtaufwandes hat, wobei der höhere Wert maßgebend ist, benachteiligt den zur Versicherung des Fahrzeugs verpflichteten Leasingnehmer nicht unangemessen im Sinne des § 307 Abs. 1 BGB.

Die der Entscheidung zu Grunde gelegten Klauseln lauten wie folgt:

"§ 7 Gefahrtragung

1. Die Gefahr des zufälligen Untergangs sowie des Verlustes, Diebstahls, der Unterschlagung, der Beschädigung, der Vernichtung, des vorzeitigen Verschleißes des Fahrzeuges trägt der Leasingnehmer. Solche Ereignisse entbinden den Leasingnehmer weder von der Verpflichtung, die vereinbarten Leasingraten zu leisten, noch von den sonstigen Verpflichtungen dieses Leasingvertrages.

2. Bei Verlust, Untergang und Beschädigung des Fahrzeuges kann der Leasingvertrag von jeder Vertragspartei binnen 6 Wochen nach dem Schadenseintritt zum Ende des Kalendermonats gekündigt werden, bei Beschädigung jedoch nur, wenn die Reparaturaufwendungen mindestens 2/3 des Zeitwertes des Fahrzeuges betragen.

3. Der Leasingnehmer wird C. [Beklagte] unverzüglich schriftlich verständigen, sofern eines der unter Absatz

1 genannten Ereignisse eingetreten ist. Machen die Vertragsparteien von ihrem Kündigungsrecht keinen Gebrauch, so ist der Leasingnehmer verpflichtet, das Fahrzeug auf seine Kosten reparieren und es in einen guten Zustand zurückversetzen zu lassen. Machen die Parteien von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch, so hat C. Anspruch auf den Zeitwert des Fahrzeuges oder den Restvertragswert entsprechend § 10.5, welcher auch immer der höhere sei. Der Verwertungserlös und die Versicherungsentschädigung werden bis zur Höhe des Zeit- bzw. Restvertragswertes angerechnet. Für eine eventuelle Unterdeckung haftet der Leasingnehmer.

§ 8 Versicherung

1. Der Leasingnehmer verpflichtet sich für die Dauer dieses Vertrages eine Fahrzeughaftpflichtversicherung mit einer unbegrenzten Deckungssumme ...

sowie eine Vollkaskoversicherung mit einer Selbstbeteiligung von höchstens € 500,00 abzuschließen. ...
2. ... Innerhalb von drei Tagen ist der C. der Sicherungsschein, den die Kraftfahrzeugversicherungsgesellschaft ausgestellt hat, zu übermitteln.
3. Der Leasingnehmer tritt hiermit alle Rechte aus den von ihm über das Fahrzeug der C. abgeschlossenen Versicherungen (mit Ausnahme des Schadensfreiheitsrabattes) unwiderruflich an C. ab. C. nimmt die Abtretung an. Soweit die Versicherungsbedingungen der Versicherungsgesellschaft nichts anderes bindend vorschreiben, werden Versicherungsentschädigungen nach Wahl der C. wie folgt verwendet:
a) für die Ersetzung, Wiederherstellung oder Reparatur des Fahrzeuges und/oder

b) als Gutschrift für die Zahlungsverpflichtungen des Leasingnehmers aufgrund dieses Leasingvertrages.

§ 10 Kündigung

... 5. Der Restvertragswert ist die Summe der vom Leasingnehmer bis zum ordentlichen (bei Vertragsabschluss geplanten) Ende der Leasingzeit noch zu erbringenden Leasingraten und sonstigen Zahlungen zzgl. des kalkulierten Restwertes zzgl. der Vorfälligkeitsentschädigung, die der C. von der refinanzierenden Bank in Rechnung gestellt wird. Für vorzeitige Zahlung hat die C. eine Zinsgutschrift zu erteilen, die sich auf Basis des Refinanzierungszinses für diesen Leasingvertrag errechnet."

SACHVERSTÄNDIGE

Vergütung in Relation zur Schadenshöhe zulässig

BGH, Urteil vom 23.01.2007, Az.: VI ZR 67/06

Vorinstanz: LG Frankfurt (Oder), AG Fürstenwalde

Nach einem Verkehrsunfall kann grundsätzlich ein in Relation zur Schadenshöhe berechnetes Sachverständigenhonorar als erforderlicher Herstellungsaufwand im Sinne des § 249 Abs. 2 BGB erstattet verlangt werden.

Impressum
Herausgeber:
Rechtsanwalt Dirk Strohmenger
Bietmann Rechtsanwälte Wirtschaftsprüfer Steuerberater,
Martinstraße 22-24, 50667 Köln
Widenmayerstraße 37, 80538 München

BIETMANN

RECHTSANWÄLTE, STEUERBERATER, WIRTSCHAFTSPRÜFER

Köln • Berlin • München • Bonn • Rösrath • Erfurt • Gera • Saalfeld

haben ihr Kompetenzteam am Standort Köln seit dem 01. März 2007 verstärkt:

Herr RA Heinz Kollmann
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

Herr RA Gerd Fest
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Frau RAin Christine Krieg
Medizin- und Arzthaftungsrecht



Ausgezeichnet im Automobilrecht

Dirk Strohmer

Rechtsanwalt, Fachanwalt f. Versicherungsrecht
dirk.strohmer@bietmann.eu
voice/fax/sms-mailbox +49 (721) 151 32 62 31

Martinstraße 22-24 • 50667 Köln
Tel. +49 (221) 92 57 00-22
Widenmayerstraße 37 • 80538 München
Tel. +49 (89) 23 88 83-13

Vita:

1991-1996 Studium der Rechtswissenschaften an der Universität zu Köln
1991-1999 juristischer Mitarbeiter bei Rechtsanwälten Berthold, Bohl & Brinkmeyer
1997-1999 Referendariat beim Landgericht Bonn
seit 1999 Mitglied der Sozietät Berthold, Bohl & Brinkmeyer
1999-2002 Mitglied der Sozietät Bietmann
seit 2004 Zulassung als Rechtsanwalt beim Oberlandesgericht Köln
seit 2006 Leitung der Fachabteilung Automobilrecht in der Sozietät Bietmann an den Standorten Köln und München
Herausgeber des Münchner Automobilrechtsforums
Zulassung zum Fachanwalt für Versicherungsrecht
seit 2007 Partner der Sozietät

Hermann Lipp

Rechtsanwalt
hermann.lipp@bietmann.eu

Widenmayerstraße 37 • 80538 München
Tel. +49 (89) 23 20 99-99

1973-1979 Studium der Rechtswissenschaften an der Ludwig-Maximilians Universität in München
1979-1982 Referendariat beim Landgericht München
1982-1985 juristischer Mitarbeiter in einer zivilrechtlich, vornehmlich bau- und verkehrsrechtlich orientierten Münchner Kanzlei
Mitautor eines Fachbuches für Verkehrsrecht
seit 1983 Zulassung als Rechtsanwalt beim Landgericht München I und II
seit 1985 niedergelassener Rechtsanwalt in München
seit 1989 Zulassung als Rechtsanwalt beim Oberlandesgericht München
seit 2002 als Rechtsanwalt für die Sozietät am Standort München tätig

BIETMANN

HIER ENTSTEHEN LÖSUNGEN

Köln

Martinstraße 22-24
50667 Köln
Tel. +49 (221) 925700-0
koeln@bietmann.eu

München

Widenmayerstraße 37
80538 München
Tel. +49 (89) 232099-99
muenchen@bietmann.eu

Berlin *

Kurfürstenstraße 84
10787 Berlin
Tel. +49 (30) 885717-0
* Kooperationsbüro

Bonn

Dahlmannstraße 20
53113 Bonn
Tel. +49 (228) 909690
bonn@bietmann.eu

Rösrath

Ahornweg 18
51503 Rösrath
Tel. +49 (2205) 8005-0
roesrath@bietmann.eu

Erfurt

Hefengasse 3
99084 Erfurt
Tel. +49 (361) 59008-0
erfurt@bietmann.eu

Gera

Johannisstraße 4
07545 Gera
Tel. +49 (365) 830180-0
gera@bietmann.eu

Saalfeld

Alter Markt 15
07318 Saalfeld
Tel. +49 (3671) 5329-0
saalfeld@bietmann.eu

„In der Mitte von Schwierigkeiten
liegen die Möglichkeiten.“

 **Bietmann**

Rechtsanwälte · Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

Köln · Berlin · München · Bonn · Rösrath · Erfurt · Gera · Saalfeld