

## Newsletter Verkehrsrecht: Ausgabe Mai 2011

### Themen: **Das Wettbewerbsrecht im Autohaus, 3. Teil** **- Praxisbeispiele -** **Überschreitung der 130 %-Grenze im Reparaturfall**

#### I. Das UWG – Praxisbeispiel

##### 1. Pkw-EnVKV (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung)

Bereits seit dem 01.11.2004 verpflichtet die Verordnung Hersteller und Händler, Angaben zum Kraftstoffverbrauch und den Co2-Emmissionen der von ihnen angebotenen neuen Personenkraftwagen zu machen. Uns ist es nicht möglich, an dieser Stelle den gesamten Inhalt der Verordnung darzustellen, zumal Sie auch durch die Hersteller instruiert und durch Fachverbände begleitet werden. Fest steht jedoch, dass Verstöße gegen den Verordnungsinhalt von der Rechtsprechung als unlautere Wettbewerbshandlungen verstanden werden. Ein Teilausschnitt sei uns daher gestattet, um Sie für dieses wettbewerbsträchtige Thema zu sensibilisieren:

Von der Angabenpflicht sind **neue Personenkraftwagen** erfasst also Pkw, die noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurden. Hier drunter fallen auch Pkw mit Tageszulassung. In den Autohäusern finden sich grundsätzlich an jedem ausgestellten Neuwagen Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emmission. Hiermit wird die Regelung des § 3 Abs. 1 Nr. 1 Pkw-VKV umgesetzt.

Was viele jedoch übersehen ist die Pflicht nach § 3 Abs. 1 **Nr. 2** Pkw-VKV, die einen deutlich sichtbaren und gut lesbaren Aushang am Verkaufsort vorschreibt, der die Werte des offiziellen Kraftstoffverbrauchs und der offiziellen spezifischen CO2-Emmissionen **aller am Verkaufsort angebotenen neuen Pkw** enthalten muss. Das wichtigste zu dieser Pflicht in aller Kürze:

- ! Die Mindestgröße des Aushangs beträgt 70 cm x 50 cm.
- ! Werden mehrere Fahrzeugmarken vertrieben, müssen die Fahrzeugmarken alphabetisch geordnet sein; alternativ ist für jede Marke ein eigener Aushang zu fertigen.
- ! Der Aushang muss mit "*Aushang nach Richtlinie 1999/94/EG*" und folgendem Hinweis überschrieben werden: "*Kraftstoffverbrauch und CO2-Emmissionswerte aller an diesem Verkaufsort ausgestellten oder bestellbaren Personenkraftwagen der Marke (n.n.).*"
- ! Die Personenkraftwagenmodelle sind in Gruppen getrennt nach Kraftstoffart (z.B. Benzin, Diesel, Gas) aufzulisten. Die Auflistung erfolgt in aufsteigender Reihenfolge

der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emmission im kombinierten Testzyklus; an oberster Stelle steht das Fahrzeug mit dem geringsten offiziellen Kraftstoffverbrauch.

- ! Für jedes Pkw-Modell muss auf der Liste folgendes angegeben werden: Modell, Hubraum, Leistung, Getriebe, offizieller Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus, offizielle spezifische CO<sub>2</sub>-Emmission im kombinierten Testzyklus
- ! Der Aushang ist mindestens alle 6 Monate zu aktualisieren.

## **II. Beschluss des OLG Bremen vom 21.10.2009, 3 U 44/09 (vereinfacht dargestellt)**

Der Entscheidung lag ein fremdverschuldeter Verkehrsunfall zu Grunde. Das Fahrzeug wies nach Sachverständigengutachten einen sog. 130 % Schaden auf. Die Reparaturfirma holte sich vor Beginn der Instandsetzungsarbeiten die Reparaturkostenübernahmebestätigung des Haftpflichtversicherers. Diese wurde von der Einhaltung des im Gutachten festgestellten Reparaturkostenrahmens von 130 % abhängig gemacht und mit dieser Einschränkung erteilt. Die tatsächlichen Kosten überstiegen letztlich die Grenze. Die Klage auf Zahlung der Reparaturkosten hatte keinen Erfolg.

Grundsätzlich trägt der Haftpflichtversicherer das durch das Gutachten geschaffene **Prognoserisiko**. Hält sich das Gutachten im Rahmen von 130 % und fallen die Reparaturkosten tatsächlich höher aus oder übersteigen sie sogar die Grenze von 130 %, ist der Haftpflichtversicherer gleichwohl zur Zahlung der Rechnung verpflichtet. Dieser Grundsatz war auch dem OLG Bremen bekannt. Gleichwohl hat es anders entschieden, da durch die (nicht notwendige) Abstimmung mit dem Haftpflichtversicherer eine Vereinbarung getroffen wurde, die die Übernahme der Reparaturkosten nur bei Einhaltung der 130 % Grenze sicherte. Diese Vereinbarung muss sich der Geschädigte zurechnen lassen, da er offensichtlich von der Reparaturwerkstatt vertreten wurde.

Unser Hinweis: Das Prognoserisiko sollte bei unverschuldeten Verkehrsunfällen nicht durch überflüssige Korrespondenz mit dem Haftpflichtversicherer gefährdet werden. Hält sich das Gutachten im Rahmen von 130 % kann der Geschädigte ohne Risiko den Schaden reparieren lassen, selbst wenn im Nachhinein ein Überschreiten der 130 % Grenze eintreten sollte. Diese Gefahr trägt nämlich weder der Geschädigte noch der Reparaturbetrieb sondern ausschließlich der Schädiger und sein Haftpflichtversicherer.