

RAW

1

Recht ■ Automobil ■ Wirtschaft
Unternehmen | Technologie | Beratung

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Professor Dr. Frank Arloth,

Amtschef des Bayerischen
Staatsministeriums der Justiz

Detlev Böenkamp, Chefsyndikus

Hella KGaA Hueck & Co.

Professor Dr. Markus Gehrlein,

Richter am Bundesgerichtshof a. D.

Karin E. Geissl, Rechtsanwältin,

Attorney at Law, Freshfields Bruckhaus
Deringer

Dr. Peter Gladbach,

Rechtsanwalt, AUDI AG

Professor Dr. Christian Heinrich,

Katholische Universität, Ingolstadt

Dr. Uta Karen Klawitter,

General Counsel AUDI AG

Professor Dr. Thomas Klindt,

Rechtsanwalt, Noerr

Nora Klug, LL.M.,

General Counsel Robert Bosch GmbH

Dr. Thomas Laubert,

General Counsel Daimler Truck AG

Professor Dr. Rolf-Dieter Mönning,

Rechtsanwalt, Mönning Feser Partner

Professor Dr. Dr. h.c. Hanns Prütting,

Universität zu Köln

Professor Dr. Jens M. Schmittmann,

Rechtsanwalt, FOM Hochschule, Essen

Dr. Stefan Schröcker,

Leiter Recht, Produktion und Vertrieb,
BMW AG

Dr. Reinhard Siegert, Rechtsanwalt,

Heuking Kühn Lüer Wojtek

Dr. Martin Wagener,

Rechtsanwalt

SCHRIFTFLEITUNG

Dr. Nicholas Schoch, Rechtsanwalt,

Freshfields Bruckhaus Deringer

STÄNDIGE MITARBEITER

Dr. Charlotte Harms, Paul Harenberg,
Camillo v. Haugwitz

- Dr. Peter Gladbach
1 **Paradigmenwechsel für den Automobilsektor und dessen Rechtsrahmen**
- 2 **Gedankenanstöße zum 10-jährigen RAW-Jubiläum**
- Dr. Arun Kapoor und Felix Sedlmaier
8 **Verschärfung der Produkthaftung in Europa – eine Zäsur für die Automobilindustrie?**
- Dr. Diana Schoch
16 **Automobilzulieferer in der Krise – Was bringt das Jahr 2023 aus restrukturierungsrechtlicher Perspektive?**
- Dr. Martin Mekat, M.Jur. (Oxford) und Dr. Anna Amrhein
23 **Die Umsetzung der Verbandsklagen-RL in Deutschland nach dem Referentenentwurf**
- Dr. Reinhard Siegert und Maximilian Dengler, LL.M. (Brüssel)
30 **Zwischen „neuer Vertikal-GVO“ und „neuer Kfz-GVO“: selektiv-duale Vertriebsstrukturen im Kfz-Sektor**
- Dr. Lisa-Karen Mannefeld und Daniel Häring
37 **Praktische Herausforderungen im Umweltinformationsrecht**
- Prof. Dr. Jens M. Schmittmann
41 **Förderung der Elektromobilität durch das Steuerrecht**
- Dr. jur. Urs Verweyen, LL.M. (NYU)
50 **Entwarnung bei den Nachvergütungsansprüchen für automobile Klassiker**
- Phillip Bubinger, M.C.B.L. (Mannheim /Adelaide)
57 **Die zivilrechtliche Haftung des Herstellers und Händlers für Fahrassistenzsysteme**
- Elisabeth Macher, LL.M. (Birmingham), Paul Schmitz und Dr. Frank-Bernd Weigand, LL.M. (London)
64 **Im Spannungsfeld zwischen Cybersecurity und Wettbewerb – (wie) darf der Fahrzeughersteller den Zugang zum OBD-Port kontrollieren?**
- Jan Henning Buschfeld
71 **Kein zivilrechtlicher Unterlassungsanspruch gegen zukünftige Treibhausgasemissionen**
- Dr. Benedikt Wolfers, M.A. und Sebastian Lutz-Bachmann, LL.M.
76 **Rechtsprechung des EuGH im Jahr 2022: Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen und Klagerechte für Umweltverbände**
- Dr. Cathrin Wentzel, LL.M. (University of Sussex) und wiss. Mit. Sebastian Krebs
80 **Fernabschaltung einer Elektrofahrzeugbatterie in Verbraucherklauseln unwirksam**
- Dr. Manuela Martin
84 **Quasiherstellerverantwortung im Bereich des White- und Private Label-Geschäfts in der Automobilindustrie**
- Dr. Stefan Horn und Lena Rindsfus
86 **Kartellrechtlicher Zugangsanspruch einer Werkstatt zum Vertragswerkstattnetz – LG Köln, Urt. v. 22.12.2022 – 33 O 8/22**
- Dr. Charlotte Harms
87 **Europäisches Typgenehmigungsrecht für bereits zugelassene Fahrzeuge**

hier ein erhebliches Haftungsrisiko.¹¹ Dieses Risiko müsste künftig vermehrt bei der organisatorischen und gesellschaftsrechtlichen Gestaltung berücksichtigt werden.

Demgegenüber erfährt die vorliegende Entscheidung in der Literatur teils starke Kritik.¹² Die bloße Anbringung des Kennzeichens reiche für die Begründung einer Quasiherstellereigenschaft gerade nicht aus. Vielmehr müsse sich der Markeninhaber als Hersteller ausgeben. Es bedürfe daher zusätzlich zur Anbringung des Kennzeichens eines voluntativen Elements.¹³ Teilweise wird vertreten, das EuGH Urteil habe lediglich Auswirkung für die Frage, ob eine Haftungsminimierung durch Anbringung verschiedener Marken auf dem Produkt („Mehrfachkennzeichnung“) möglich sei. Hingegen habe der EuGH nicht in Abkehr von der bisherigen Rechtsprechung und Literatur die Quasiherstellerhaftung „im Vorbeigehen“ erweitern wollen. Denn es komme gerade nicht lediglich auf die Anbringung des Kennzeichens an, sondern darauf, ob der Markeninhaber den Rechtschein setze, er sei der tatsächliche Hersteller und sich somit als Hersteller ausbebe.¹⁴ Dies ergebe sich auch aus dem Wortlaut von § 4 Abs. 1 Satz 2 ProdHaftG sowie der Gesetzesbegründung zum ProdHaftG.¹⁵ Gerade zum Merkmal des „Sich-als-Hersteller-Ausgeben“ habe sich der EuGH jedoch nicht geäußert.¹⁶

Es bleibt abzuwarten, ob die nationalen Gerichte in der Entscheidung des EuGH eine Erweiterung der Quasiherstellerhaftung sehen oder ihr lediglich klarstellende Bedeutung beimessen werden. Die besseren Argumente sprechen gegen eine Erweiterung der Quasiherstellerhaftung; dies dürfte allerdings angesichts des klaren Wortlauts der vorliegenden Entscheidung schwierig sein. Da die Haftung des (Quasi-)Herstellers im Außenverhältnis nicht abdingbar ist, empfiehlt sich vorsorglich die oben beschriebene Überprüfung und ggf. Anpassung der vertraglichen Vereinbarungen mit dem Lieferanten sowie eine Anpassung der gesellschafts-/konzernrechtlichen Gestaltung.

11 Vgl. *Wagner/Ruttloff/Wagner*, BB 2022, 2382, 2383.

12 Haftung als Quasi-Hersteller nach EuGH „Koninklijke Philips“ – HARTMANNBERGER FRANKE (hf-law.de) (Abruf: 31.12.2022); Seehafer, ZfPC 2022, 235, 238.

13 Haftung als Quasi-Hersteller nach EuGH „Koninklijke Philips“ – HARTMANNBERGER FRANKE (hf-law.de) (Abruf: 31.12.2022); Seehafer, ZfPC 2022, 235, 238.

14 BGH, Urt. v. 21.6.2005 – VI ZR 238/03, NJW 2005, 2695, 2696; *Wagner*, in: Münchener Kommentar zum BGB, 8. Aufl. 2020, § 4 ProdHaftG Rn. 40.

15 *Seehafer*, ZfPC 2022, 235, 238; BT-Drucks. 11/2447 v. 9.6.1988, S. 19.

16 *Seehafer*, ZfPC 2022, 235, 239.

Dr. Stefan Horn und Lena Rindsfus*

Kartellrechtlicher Zugangsanspruch einer Werkstatt zum Vertragswerkstattnetz – LG Köln, Urt. v. 22.12.2022 – 33 O 8/22

In dem Urteil des LG Köln vom 22.12.2022 (Az.: 33 O 8/22) geht es einmal mehr um die kartellrechtliche Frage, ob Kfz-Werkstätten einen Anspruch auf (Wieder-)Aufnahme in das Vertragswerkstattnetz eines Kfz-Herstellers bzw. Importeurs haben. Das LG Köln hat einen solchen Anspruch in dem zu entscheidenden Fall mit überzeugender Begründung verneint, weil der verklagte Hersteller bzw. Importeur nicht Normadressat der kartellrechtlichen Vorschriften (§§ 19, 20 Abs. 1 GWB) sei.

I. Sachverhalt

Die Klägerin, Betreiberin einer Kfz-Werkstatt und ehemalige Vertragswerkstatt im Vertragswerkstattnetz der Beklagten, begehrte die Feststellung der Unwirksamkeit der Kündigung des Vertragswerkstattvertrags durch die Beklagte und den Abschluss eines neuen Vertragswerkstattvertrags, den die Beklagte aktuell gegenüber anderen Werkstätten verwendet. Die Klägerin ist zudem seit vielen Jahren Vertragswerkstatt einer anderen Kfz-Marke. Die Beklagte ist eine für Deutschland autorisierte Importeurin einer Fahrzeugmarke.

II. Rechtliche Würdigung des Gerichts

Die Klägerin sah in der Kündigung des Vertragswerkstattvertrags und der Verweigerung des Abschlusses eines

neuen Vertragswerkstattvertrags einen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung nach § 19 Abs. 2 Nr. 1 Alt. 2 GWB. Die Klägerin sei auf dem markenspezifisch abzugrenzenden Ressourcenmarkt marktbeherrschend. Zudem sei die Klägerin von der Beklagten abhängig i. S. d. § 20 Abs. 1 S. 1 GWB, da die Klägerin auf den Status als Vertragswerkstatt angewiesen sei. Die Beklagte diskriminiere die Klägerin, weil sie mit anderen Vertragswerkstätten einen neuen Vertragswerkstattvertrag abgeschlossen habe.

Das LG Köln folgte der Argumentation der Klägerin nicht. Bei Vertragswerkstätten komme es für die Marktabgrenzung auf dem Ressourcenmarkt nach der Rechtsprechung des BGH darauf an, ob freie Werkstätten eine wirtschaftlich sinnvolle Möglichkeit haben, diese Tätigkeit auch ohne den Status einer Vertragswerkstatt des jeweiligen Herstellers auszuüben. Unstreitiges Indiz für eine wirtschaftlich sinnvolle Tätigkeit als freie Werkstatt sei, dass es im Jahr 2020 von insgesamt 36 600 Werkstätten insgesamt 22 000 freie Werkstätten und lediglich 14 600 Markenwerkstätten gegeben habe. Aus den von der Klägerin dargelegten Umsätzen durch Werkstattarbeiten an Fahrzeugen der Marke der Beklagten vor und nach der Kündigung des Vertragswerkstattvertrags ergebe sich ebenfalls nicht, dass eine Betätigung als freie Werkstatt nicht wirtschaftlich sinnvoll sei.

* Die Autoren waren in dem dargestellten Verfahren auf Beklagtenseite tätig. Mehr über die Autoren erfahren Sie auf S. III.

Folglich sei der Markt markenübergreifend abzugrenzen und die Beklagte auf diesem nicht marktbeherrschend.

Auch eine relative Marktmacht gemäß § 20 Abs. 1 S. 1 GWB verneinte das LG Köln. Allein der Umstand, dass die Klägerin zehn Jahre Vertragswerkstatt gewesen sei, begründe eine Abhängigkeit nicht. Gleiches gelte für den Wegfall des Anteils von der Beklagten vergüteter Garantieleistungen. Zudem spreche die von der Klägerin verfolgte Mehrmarkenstrategie gegen eine Abhängigkeit. Auch fehle es an Vortrag der Klägerin dazu, dass diese in ihrem Gesamtgeschäft wirtschaftlich von der Beklagten abhängig sei.

III. Bewertung und Ausblick

Das Urteil des LG Köln überzeugt. Der BGH hat in der Entscheidung *Jaguar-Vertragswerkstatt* (Urt. v. 26.1.2016 – KZR 41/14, BeckRS 2016, 8083, Rn. 20 ff.) den Prüfungsmaßstab für die Marktabgrenzung klar aufgezeigt. Eine markenspezifische Abgrenzung auf dem vorgelagerten Ressourcenmarkt setzt voraus, dass eine wirtschaftlich sinnvolle Möglichkeit, als freie Werkstatt für eine Marke tätig zu sein, nicht besteht. Hierzu bedarf es konkreten Vortrags der Klägerseite zu den Nachteilen ohne den Status als Vertragswerkstatt. Daran fehlte es in dem vom LG Köln entschiedenen Fall. Zu Recht stellte das LG Köln auch fest, dass es an einer relativen Marktmacht der Beklagten fehlt. Eine Mehrmarkenstrategie spricht gegen eine Abhängigkeit

von einer Marke. Auch die allgemein eintretenden Folgen durch den Verlust des Status als Vertragswerkstatt, wie z. B. die wegfallende Vergütung von Garantiarbeiten, können eine Normadressateneigenschaft nicht per se begründen. Wäre dies anders, wären Hersteller/Importeure stets marktbeherrschend bzw. marktmächtig. Der BGH hat die Möglichkeit einer fehlenden Normadressateneigenschaft aber gerade anerkannt (vgl. Urt. v. 26.1.2016 – KZR 41/14, BeckRS 2016, 8083, Rn. 20 – *Jaguar-Vertragswerkstatt*; Urt. v. 23.1.2018 – KZR 48/15, NZKart 2018, 191, Rn. 22 ff. – *Jaguar-Vertragswerkstatt II*).

Mangels Normadressateneigenschaft musste das LG Köln nicht auf die Gründe für die Beendigung des Vertragsverhältnisses eingehen. Ist die Adressateneigenschaft gegeben und erfüllt eine Werkstatt die selektiven Kriterien eines Herstellers, soll nach der Rechtsprechung des BGH eine quantitative Selektion grundsätzlich unzulässig sein (BGH, Urt. v. 26.1.2016 – KZR 41/14, BeckRS 2016, 8083, Rn. 33 – *Jaguar-Vertragswerkstatt*). Dies überzeugt indes nicht. Auch einem marktbeherrschenden oder relativ marktmächtigen Hersteller/Importeur sollte es unter Berücksichtigung der grundrechtlich gewährleisteten Vertragsfreiheit jedenfalls nach Gewährung einer angemessenen Übergangsfrist unbenommen sein, sein Vertragswerkstattnetz quantitativ zu beschränken und nicht langfristig an eine Vertragswerkstatt gebunden zu sein.

What's New Regulatory

RAin Dr. Charlotte Harms, Berlin*

Europäisches Typgenehmigungsrecht für bereits zugelassene Fahrzeuge

Das europäische Typgenehmigungsrecht hat die Voraussetzungen für das Inverkehrbringen neuer Fahrzeugtypen im Binnenmarkt harmonisiert. Es gilt für Neufahrzeuge und die Änderung einer EU-Typgenehmigung wirkt in der bisherigen Praxis vor allem für die Zukunft. Das heißt, sie genehmigt grundsätzlich Änderungen, die nach Umstellung der Serienproduktion in Neufahrzeugen eingesetzt werden.¹

Bietet also ein Hersteller eine nachträgliche Änderung eines bereits zugelassenen Fahrzeugs, z. B. durch ein Software-Update, an, muss er zunächst bewerten, ob diese nachträgliche Änderung genehmigungsrelevant ist. Ist das nicht der Fall, kann der Hersteller die Änderung grundsätzlich zur Verfügung stellen. Ob und unter welchen Voraussetzungen *genehmigungsrelevante* Änderungen bei bereits zugelassenen Fahrzeugen vorgenommen werden dürfen, richtet

sich – sofern diese Änderungen nicht als von der EU-Typgenehmigung erfasst gelten² – derzeit nach dem jeweils anwendbaren Recht der Mitgliedstaaten. Statt nur einer Behörde, wie im Typgenehmigungsverfahren von Neufahrzeugen, müssten sich folglich bis zu 27 nationale Behörden mit der Änderung befassen.

Dies ist nicht nur rechtsunsicher und aufwendig, sondern auch unzeitgemäß. Denn künftig werden Software-Updates Fahrzeuge über ihren gesamten Lebenszyklus begleiten und

* Mehr über die Autorin erfahren Sie auf S. III.

1 Vgl. dazu aber auch Fn. 2.

2 Vgl. dazu die auf der KBA-Homepage veröffentlichte Übersicht für Hersteller zur Einordnung von Software-Updates, die zeigt, in welchen Fällen eine nachträgliche Änderung von der EU-Typgenehmigung erfasst sein kann, https://www.kba.de/DE/Themen/Typgenehmigung/Typgenehmigungserteilung/Cyber_SoftwareUpdate/Cyber_SoftwareUpdate_node.html (Abruf: 18.1.2023).