



Der Arbeitskreis II des VGT fordert, dass Leasingnehmer vor dem regulären Vertragsende die Möglichkeit erhalten, festgestellte Mängel am Leasingrückläufer in einer Werkstatt ihrer Wahl fachgerecht beseitigen zu lassen.

49. DEUTSCHER VERKEHRSGERICHTSTAG

Die Tücken beim Leasing

Auf der Agenda des Arbeitskreises II des diesjährigen Verkehrsgerichtstages (VGT) in Goslar standen die klassischen Probleme des Leasingvertrags: Rückgabe der Fahrzeuge, Nachzahlungen des Leasingnehmers oder Bewertungskriterien für Leasingrückläufer. Die wichtigsten Ergebnisse der engagierten Diskussion.

Die 280 Teilnehmer des Arbeitskreises II („Tücken des Kraftfahrzeug-Leasing“) waren mit großer Mehrheit der Auffassung, dass im Leasinggeschäft zahlreiche Regelungslücken bestehen, die es dringend zu beheben gilt. Handlungsbedarf wurde vor allem gesehen hinsichtlich der zunehmenden Streitigkeiten bei der Rückgabe von Leasingfahrzeugen über die Höhe der Nachzahlung seitens des Leasingnehmers. Denn hierdurch ergibt sich für diesen ein kaum kalkulierbares finanzielles Risiko bei Vertragsende. Um derartige Streitigkeiten zu vermeiden, forderte der Arbeitskreis, einheitliche und verständliche Bewertungskriterien zur Abgrenzung zwischen vertraglicher und übervertraglicher Abnutzung eines Leasingautos zu schaffen.

Beim Leasingvertrag mit Restwertabrechnung muss deshalb eindeutig und unmissverständlich (Transparenzgebot) zum Ausdruck gebracht werden, dass der Leasingnehmer neben den Leasingraten zusätzlich das Restwertisiko für das Leasingfahrzeug trägt, wenn das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Rückgabe weniger wert ist als der vom Leasingnehmer vertraglich garantierte Restwert. Strengen Maßstäben unterliegt das Transparenzge-

bot auch beim Leasingvertrag mit Andienungsrecht, weil der Leasingnehmer gezwungen ist, ein Fahrzeug anzukaufen, dessen Wert nicht dem vertraglich vereinbarten Restwert entspricht. Und schließlich mangelt es beim Kilometerleasingvertrag an der Transparenz, wenn bei diesem Vertragstyp der Hinweis auf einen vom Leasingnehmer neben Leasingraten und Mehrkilometerersatz geschuldeten Minderwertausgleich fehlt.

All diese Transparenzgedanken beziehen sich auf den Wert des Fahrzeugs bei Rückgabe und den häufigen Streitpunkt des Minderwertes. Es gibt keine objektiven Kriterien für eine zuverlässige Minderwertfeststellung, da eine objektive Vergleichsbasis fehlt. Einen Prototyp eines „normal abgenutzten“ Fahrzeugs des gleichen Typs, gleichen Alters und gleicher Fahrleistung gibt es in der Regel nicht. Alle Einschätzungen des Zustands, auch die von Sachverständigen, sind subjektiv. Deshalb sind der „dem Alter und der entsprechenden Fahrleistung entsprechende Erhaltungszustand“ und „normale Verschleißspuren“, die nicht als Schaden gelten sollen, keine feste Größen.

Alle Versuche der Branche, durch Definitionen und Musterbedingungen dieser

Unklarheiten Herr zu werden, sind bislang an der Rechtsprechung im streitigen Einzelfall mehr oder weniger gescheitert.

Kommission zur einheitlichen Rückläuferbewertung geplant

Bereits auf dem 35. Verkehrsgerichtstag im Jahre 1997 war eine Resolution mit entsprechenden Absichten verabschiedet worden; bis heute ist jedoch keine Umsetzung erfolgt. Deshalb hat die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften nun angeboten, eine paritätisch besetzte Kommission aus Sachverständigen, Herstellervertretern, Verbraucherschützern und Leasinggebern einzuberufen, um einen interessengerechten Kriterienkatalog zu erarbeiten, der eine einheitliche Bewertung von Leasingrückläufern ermöglicht. Hiermit wird auch einer langjährigen Forderung des ADAC entsprochen und es besteht aufgrund der Unterstützung durch eine neutrale Institution wie der Akademie auch zumindest eine gewisse Hoffnung auf zeitnahe und erfolgreiche Umsetzung des Projekts.

Mit überwiegender Mehrheit sprach sich der Arbeitskreis auch dafür aus, dass bereits bei Vertragsschluss konkrete Vorgaben der Leasinggesellschaft bestehen

sollten hinsichtlich der Beschaffenheit des Fahrzeugs bei der Rückgabe, um dem Leasingnehmer eine Orientierungshilfe zu geben, welche Beschädigungen mit der Zahlung der Leasingraten abgegolten sind und welche darüber hinausgehen.

Regelungsbedürftige Punkte wären zum Beispiel die Zahl der Steinschläge, die Länge und Tiefe von Lackkratzern, die Mitnahme von Tieren sowie das Rauchen im Fahrzeug.

All diesen sicherlich gut gemeinten Ansätzen ist jedoch ein altes Problem immanent: Es gibt keine allgemeingültigen Standards für gebrauchsbedingte Steinschläge und schon gar nicht für eine bestimmte Anzahl von solchen Schäden, deren Größe überdies auch noch definiert werden müsste. Auch bei der Mitnahme von Tieren ist völlig unklar, welche Art, welche Größe der Tiere und vor allem, welche „Spuren“ sie im Fahrzeug hinterlassen müssen, damit von einem Minderwert durch die Nutzung ausgegangen werden kann. Einzig das Rauchen dürfte objektiv messbar sein.

Hinzu kommt noch ein weiteres Problem: Wie umfangreich sollen ein Leasingvertrag oder seine Anlagen denn werden? Wie kann dabei das Erfordernis der Transparenz gewahrt werden? Dies alles zeigt auf, mit welchen Problemen sich die noch einzuberufende Kommission wird befassen müssen.

Diskutiert wurde überdies die Möglichkeit einer institutionellen Streit-schlichtung im Leasinggeschäft. Einzelheiten hierzu wird entsprechend der Resolution die von der Akademie für Ver-

kehrswissenschaften einzusetzende Kommission erarbeiten müssen.

Aufgezeigt wurde im Laufe der Diskussion auch der fehlende Verbraucherschutz bei Kilometerleasingverträgen aufgrund der Tatsache, dass diese nicht mehr in den Anwendungsbereich des Verbraucherdarlehensrechts fallen. Nicht infrage stand damit die grundlegende Tatsache, dass für Kilometerleasingverträge derzeit kein Verbraucherschutz existiert und hier dringend Änderungsbedarf besteht.

Die Forderungen im Überblick

Insgesamt sind die Resolutionen des Arbeitskreises aus Verbrauchersicht sehr zu begrüßen. Er fordert im Einzelnen:

- ▶ die konkrete Festlegung verbindlicher Vorgaben zur Beschaffenheit bei Rückgabe des Fahrzeugs bereits bei Vertragsabschluss anhand eines transparenten Kriterienkatalogs;
- ▶ die Entwicklung einheitlicher und verständlicher Bewertungskriterien zur Abgrenzung zwischen vertraglicher und übervertraglicher Abnutzung;
- ▶ dem Leasingnehmer das Recht einzuräumen, vor dem regulären Vertragsablauf durch die Rücknahmestelle festlegen zu lassen, welche Mängel am Fahrzeug bestehen, und ihm die Möglichkeit zu geben, diese vor Vertragsablauf in einer Werkstatt seiner Wahl fachgerecht zu beseitigen;
- ▶ die vertragliche Festlegung der Kriterien, nach denen eine Wertminderung zu ermitteln ist;
- ▶ die transparente Information des Leasingnehmers bei Vertragsschluss über

das mit der Übernahme einer Restwertgarantie verbundene Risiko;

- ▶ dass der Leasingnehmer die Feststellung des Fahrzeugzustandes und seine Bewertung durch eine neutrale Stelle verlangen kann;
- ▶ die Einrichtung einer institutionellen Schlichtung bei Streit über den Zustand des Fahrzeugs und die Höhe der Ausgleichszahlung;
- ▶ die Einsetzung einer paritätisch besetzten Kommission durch die Akademie des Verkehrsgerichtstages, um die Einzelheiten der zuvor genannten Punkte zu erarbeiten.

Darüber hinaus plädiert der Arbeitskreis dafür, dass der Leasingnehmer bei unverschuldeter vorzeitiger Vertragsbeendigung an einem Mehrerlös des Leasinggebers angemessen zu beteiligen ist, wenn der Leasinggeber volle Amortisation erlangt hat.

Bislang haben Resolutionen des Verkehrsgerichtstages stets Eingang in Gesetzgebung, Rechtsprechung und Alltag gefunden. Es bleibt zu hoffen, dass dies für die aufgezeigten Probleme des Fahrzeugleasings auch gelten wird.

DR. MICHAEL LUDOVISY 



**Autoflotte-
Rechtsexperte:
Rechtsanwalt
Dr. Michael
Ludovisy**



**Die Mietwagen,
mit denen Sie alles
im Blick haben.**

Volle Kostentransparenz serienmäßig.

Mit uns behalten Sie Ihre Kosten fest im Griff: dank selbsterklärender Vertragskonditionen, Reisekostenanalysen, Reportings über das Mietverhalten und praktischer Extrahinweise. Fragen? Gerne.

www.avis.de

AVIS

**We try
harder.**

ABSCHLEPPEN VON FALSCHPARKERN AUCH BEI PANNE RECHTENS



Geht von einem verkehrswidrig geparkten Auto eine akute Gefahr aus, dürfen es die Ordnungsbehörden auf Kosten des Fahrzeughalters umgehend abschleppen lassen. Dabei ist es unerheblich, ob der störende Wagen zu diesem Zeitpunkt überhaupt fahrbereit war oder wegen eines Defekts am Straßenrand abgestellt wurde.

Im verhandelten Fall parkte der Pkw in einem Kreuzungsbereich teilweise auf dem Gehweg und direkt vor einer Bordsteinabsenkung. Er versperrte den Passanten, die aus dem gegenüberliegenden Zugang einer Fußgänger- und Fahrradbrücke kamen und von dort die Straße überqueren wollten, die Sicht auf den fließenden Verkehr, von dem aus seinerseits wegen der Sichtbehinderung entsprechende Personen erst zu spät wahrgenommen werden konnten. Betroffen waren vor allem kleine Kinder, die durch den abgestellten Wagen völlig verdeckt wurden, weshalb Gefahr im Verzug war und der Außendienst der Verkehrsbehörde umgehend einen Abschleppdienst orderte.

Noch vor dessen Eintreffen tauchte der Fahrer auf und erklärte, er sei wegen einer technischen Panne liegen geblieben, habe aber bereits Kontakt mit einer Werkstatt aufgenommen, die den Wagen in wenigen Minuten abholen werde. Dies geschah dann auch. Obwohl die Behörde nicht mehr abschleppen musste, stellte sie dem Wagenhalter trotzdem 68 Euro an Verwaltungsgebühren und weitere 69 Euro als Abschleppgebühren für die bereits veranlasste Leerfahrt in Rechnung. Das Kölner Verwaltungsgericht entschied, dass das rechters sei. Der Autofahrer hätte einen klaren Hinweis im Wagen hinterlassen müssen, dass dieser defekt sei und wann mit einer Entfernung des Fahrzeugs zu rechnen sei. Ein ausführlicher Zettel im Wagen habe aber gefehlt.

Verwaltungsgericht Köln, Aktenzeichen: 20 K 281710

BEWEIS EINES PERSONENSCHADENS

Um nachzuweisen, dass bei einem Unfall ein Personenschaden vorliegt, muss im Rechtsstreit den hohen Anforderungen des Vollbeweises gemäß § 286 ZPO Genüge getan werden. Eine ärztliche Stellungnahme, die erstmals sechs Tage nach dem angeblichen Unfall eingeholt wurde, reicht nicht aus. Es besteht damit zwischen der ärztlichen Feststellung der Verletzung und dem Unfall kein naher zeitlicher Zusammenhang mehr, der zumindest indiziell auf eine Unfallursächlichkeit hinweisen könnte. Es ist darüber hinaus auch nicht nachvollziehbar, weshalb sich der Verletzte erst so viel später nach der vermeintlich bei dem Unfall erlittenen Verletzung in ärztliche Behandlung begab.

KG, Aktenzeichen 12 U 161/09, SP 2010, 392

FAHRSTREIFENWECHSLER IN EINEM KREISVERKEHR HAFTET ALLEIN

Der Fahrzeugführer, der dem äußersten rechten Fahrstreifen, der aus dem Kreisverkehr herausführt, nicht folgt, sondern über die Ausfahrt hinaus innerhalb des Kreisverkehrs auf einem Fahrstreifen weiterfährt, der zunächst der zweite von rechts war, wechselt den Fahrstreifen.

Kommt es in unmittelbarem örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Fahrstreifenwechsel zu einem Unfall mit einem Fahrzeug auf dem zweiten Fahrstreifen von rechts, so spricht der Anscheinsbeweis dafür, dass der Fahrstreifenwechsler die besonderen Sorgfaltspflichten aus § 7 V StVO nicht beachtet hat, was grundsätzlich dessen Alleinhaftung zur Folge hat.

War in einem Kreisverkehr auch auf dem zweiten Fahrstreifen von rechts das Abbiegen nach rechts durch einen Pfeil (Z 297) empfohlen, so bedeutet das Folgen dieser Empfehlung keinen Verstoß gegen die grundsätzliche Pflicht aus § 9 I S.2 StVO, sich beim Abbiegen nach rechts möglichst weit rechts einzuordnen.

KG, Aktenzeichen 12 U 188/09, VRR 2010, 402



Quelle: Audi/CP

Ersparnis bei Jahreswagen: kein steuerpflichtiger Arbeitslohn

Beim Erwerb von Jahreswagen durch Mitarbeiter gehören Preisnachlässe, die auch nach den Gepflogenheiten im normalen Geschäftsverkehr bei einem Händler tatsächlich erzielt werden können, nicht zum steuerpflichtigen Arbeitslohn. Die mitgeteilten prozentualen Preisnachlässe für die in den jeweiligen Jahren erworbenen Modelle sind jedoch im Streitfall um jeweils drei Prozentpunkte zu mindern. Nur die um diese Prozentpunkte geminderten Preisnachlässe stellen im Streitfall den End- bzw. Angebotspreis gemäß § 8 III EStG dar. Die drei Prozentpunkte entsprechen dem Anteil an den tatsächlich erzielten Preisnachlässen, den Einzelkäufer im Durchschnitt durch individuelle Preisverhandlungen zusätzlich erreicht haben, aufgrund ihrer subjektiven Fähigkeiten wie Verhandlungsgeschick, Ausschöpfen von Recherchemöglichkeiten, nähere Branchenkenntnisse oder auch von persönlichen Beziehungen. (siehe hierzu auch Beitrag „Zum Vorzugspreis“ auf S. 72)
FG Stuttgart, Aktenzeichen 5 K 1084/08, ADAJUR-Archiv

Minderung der Schadenhöhe durch Werksrabatt bei Neuwagenersatzbeschaffung

Wird bei der Schadenregulierung die Ersatzbeschaffung gewählt, so ist der dem Geschädigten zugestandene Werksrabatt anspruchsmindernd zu berücksichtigen. Dies folgt aus dem Grundsatz der subjektbezogenen Schadenbetrachtung.

AG Plauen, Aktenzeichen 5 C 729/09, SP 2010, 403

SEMINAR

Aktuelle Rechtsfragen im Fuhrparkmanagement

Das Seminar

Zentrale Themen für jeden Fuhrparkleiter sind Fragen im Zusammenhang mit seiner Verantwortung als Vertreter des Arbeitgebers, im ordnungs-, versicherungs- sowie arbeitsrechtlichen Sinne. Die Fülle der in den letzten Jahren hierzu ergangenen Rechtsprechung macht deutlich, dass Fuhrparkmanager heute neben fundierten betriebswirtschaftlichen Fähigkeiten zunehmend juristische Grundkenntnisse besitzen müssen, um den Fuhrpark eines Unternehmens sicher führen zu können.

Ihr Nutzen

Das Seminar bietet Einblick in rechtliche Grundlagen des Tagesgeschäfts eines jeden Fuhrparkverantwortlichen und gibt nützliche Tipps für den Umgang mit Versicherungen, Behörden und Mitarbeitern.

Ihr Trainer: RA Dr. Michael Ludovisy



RA Dr. Michael Ludovisy ist Experte für rechtliche Fragen rund um den Fuhrpark. Er tritt als Referent auf verschiedenen Kongressen und Seminaren rund um das Thema Fuhrparkmanagement auf und ist Verfasser zahlreicher Fachartikel in der Zeitschrift *Autoflotte*.

Auszug aus dem Programm

- **Fuhrparkrecht**
 - Verantwortung rund um den Fuhrpark
 - Abwicklung von Verkehrsunfällen
 - Probleme bei der Abwicklung von Leasingverträgen
- **Dienstwagen- und Arbeitsrecht**
 - Musterbeispiele Dienstwagen-Überlassungsverträge
 - Vertragsgestaltung der Dienstwagenüberlassung bei Voll- und Teilzeitkräften
 - Rechte und Pflichten der Vertragsparteien bei Beendigung des Arbeitsvertrags
- **Umsetzung der dritten Führerscheinrichtlinie**
- **Neue Rechtsprechungen**
 - Leasingrecht
 - Sachmängel- und Gewährleistungsrecht
 - Versicherungs- und Schadenrecht
- **Gegenseitige Vollstreckung von Verkehrszuwendungen in Europa**

Zielgruppe

Fuhrparkleiter und Fuhrparkmanager. Die Inhalte des Seminars sind ausschließlich auf Pkw-Fuhrparks bezogen.

Termine

07. April 2011 in München

12. April 2011 in Berlin

14. April 2011 in Frankfurt

Jeweils von 09:00 bis 17:00 Uhr. Ortsangaben sind Großraumangaben.

Seminarpreis

Der Teilnehmerpreis von 329,- Euro ermäßigt sich bereits ab der zweiten Person desselben Unternehmens auf 289,- Euro, zzgl. MwSt., inkl. Teilnehmerunterlagen, Tagungsgetränken, Kaffeepause und Mittagessen. Mitglieder des Bundesverbandes Fuhrparkmanagement erhalten ebenfalls den reduzierten Preis von 289,- Euro zzgl. MwSt.

Anmeldung unter www.autoflotte.de/rechtsfragen oder unter Telefon +49 (0)89 203043-1262