Autohändler darf Vorführwagen ohne Energieverbrauchs-kennzeichnung anbieten

Eigener Leitsatz:

Es stellt keinen Wettbewerbsverstoß dar, wenn ein Vertragshändler eines Autohaus in der Verkaufsanzeige bezüglich eines Vorführwagens nicht die für Neufahrzeuge vorgeschriebenen Werte über den offiziellen Kraftstoffverbrauch und der CO²-Emissionen des Fahrzeugs angibt. Dies gilt insbesondere dann, wenn der angebotene Pkw bereits 500km im Straßenverkehr gefahren worden ist und somit kein "neuer Pkw" im Sinne der Pkw-EnVKV war.

Oberlandesgericht Koblenz

Urteil

Az.: 9 U 518/10

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

in dem Rechtsstreit

...

– Beklagte und Berufungsklägerin –

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte ...

gegen

...

– Kläger und Berufungsbeklagter –

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte ...

wegen unlauteren Wettbewerbs.

Der 9. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Koblenz hat durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Bock, den Richter am Oberlandesgericht Nelles sowie die Richterin am Amtsgericht Dr. Epp

auf die mündliche Verhandlung vom 15. September 2010

für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Mainz vom 30. März 2010 abgeändert und neu gefasst wie folgt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand:

Die Parteien streiten, ob die Beklagte dadurch einen Wettbewerbsverstoß begangen hat, dass sie beim Verkauf eines Vorführwagens, der nur knapp 2 Monate lang zugelassen und erst 500 km weit gefahren war, Informationen und Hinweise nicht in ihre Verkaufsanzeige im Internet aufgenommen hat, die beim Verkauf von Neuwagen gemäß der Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung vom 28. Mai 2004, BGBl. I 1037 (Pkw-EnVKV) erforderlich sind.

Der Kläger ist ein eingetragener Verein (AG Charlottenburg – Az. 5155), zu dessen satzungsgemäßen Aufgaben es gehört, die gewerblichen Interessen seiner Mitglieder zu wahren und Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht zu verfolgen. Der Kläger ist gemäß § 1 Ziffer 4 Unterlassungsklageverordnung vom 3. Juli 2002, Bundesgesetzblatt I 2565, als branchenübergreifend und überregional tätiger Wettbewerbsverband im Sinne von § 13 Abs. 5 Nr. 2 Unterlassungsklagegesetz festgestellt (Anlage K1).

Die Beklagte ist Vertragshändlerin des Autoherstellers Peugeot und handelt mit Kraftfahrzeugen. Ihr Firmensitz ist in ...[X].

Am 20. April 2009 bot die Beklagte auf der Internet-Verkaufsplattform www.mobile.de ein Fahrzeug „Peugeot 207 SW Sport HDI 110 1.6“ zum Verkauf an, das beschrieben wurde als „Kombi, Vorführfahrzeug, ...[X], HU 3/2012, Silber metallic, 80 kW (109 PS), Schaltgetriebe, ESP, Garantie, EZ 3/2009, 500 km, 17.490 EUR.“ Angaben zum Kraftstoffverbrauch und zu den CO²-Emissionen wurden nicht gemacht.

Der Kläger erwirkte beim Landgericht Mainz eine Unterlassungsverfügung gegen die Beklagte (Beschluss vom 11. Mai 2009, Az. 10 HK 0 55/09).

Der Kläger hat vorgetragen,

der angebotene Vorführwagen sei ein Neuwagen im Sinne der Pkw-EnVKV. Gemäß § 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV seien „neue Personenkraftwagen“ Kraftfahrzeuge, die noch nicht zu einem

anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurden. Demzufolge fielen auch sogenannte Tageszulassungen oder Vorführwagen unter den Begriff der „neuen Personenkraftwagen“, bei deren Verkauf gemäß §§ 1, 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV die Werte bezüglich des Kraftstoffverbrauchs und der CO²-Emissionen sowie der vorgeschriebene Hinweis immer anzugeben seien.

Viele Händler ließen Kraftfahrzeuge nur kurzfristig als Vorführwagen zu, um die Fahrzeuge kurz darauf mit hohen Preisnachlässen verkaufen zu können. Dies sei eine „besondere Form des Neuwagengeschäfts“. Dass das Fahrzeug im vorliegenden Fall als Vorführwagen 500 km weit gefahren sei, sei als unwesentliche Zwischennutzung anzusehen. Bei einer Laufleistung von 500 km und einem ersten Verkaufsangebot nur knapp 2 Monate nach der Erstzulassung sei offensichtlich, dass das Fahrzeug von Anfang an habe weiterverkauft werden sollen.

Der Kläger hat beantragt,

I. Die Beklagte wird verurteilt, es bei Meidung eines für jeden Fall der Zuwiderhandlung zu verhängenden Ordnungsgeldes bis zu 250.000, – Euro, ersatzweise Ordnungshaft, oder einer Ordnungshaft bis zu sechs Monaten, zu vollziehen an dem Geschäftsführer, zu unterlassen,

im geschäftlichen Verkehr zu Zwecken des Wettbewerbs für neue Pkw im Internet mit der Angabe der Motorleistung/Motorisierung und/oder für ein bestimmtes neues Pkw-Fahrzeugmodell zu werben,

1. ohne zugleich auch die Werte des offiziellen Kraftstoffverbrauchs im kombinierten Testzyklus und die Werte des offiziellen spezifischen CO²-Emissionen im kombinierten Testzyklus anzugeben,

2. Ohne den Hinweis aufzunehmen:

„weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO²-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die offiziellen spezifischen CO²-Emissionen neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei (...Verweis auf die benannte deutsche Stelle oder direkte Verknüpfung zu der Organisation, die mit der Verbreitung der Informationen in elektronischer Form beauftragt ist...) unentgeltlich erhältlich ist;

sofern dies geschieht wie in Anlage K 2 wiedergegeben.

Die Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte trägt vor,

der Kläger sei nicht gemäß § 8 Abs. 3 Nr. 2 UWG klagebefugt, da ihm keine erhebliche Anzahl von Unternehmen als Mitglied angehörten, die Waren oder Dienstleistungen gleicher oder verwandter Art auf demselben Markt wie sie vertrieben.

Der in der Anzeige vom 20.4.2009 angebotene Pkw sei kein „neuer Personenkraftwagen“ i.S.v. § 2 Pkw-EnVKV. Neu seien nur Pkw, die noch nicht im Straßenverkehr gefahren worden seien. Daher unterfielen dem Neuwagenbegriff zwar Fahrzeuge mit Tageszulassung, nicht aber Vorführgewagen.

Sie habe den Pkw nicht zum Weiterverkauf, sondern als Vorführgewagen erworben. Auf der Rechnung sei der Wagen als „Vfw“ (Vorführgewagen) gekennzeichnet. Er sei im März und April 2009 auch als Vorführgewagen sowie als Dienstwagen einer Mitarbeiterin genutzt worden. Eine Probefahrt mit einem Vorführgewagen diene nicht dem Zweck, schnellstmöglich den Vorführgewagen zu verkaufen, sondern dem Zweck, dem Kunden einen gleichartigen Neuwagen zu verkaufen. Die schnellstmögliche

Weiterveräußerung des Fahrzeuges sei nicht geplant gewesen. Sie biete ihre Vorfühswagen nie vor Ablauf von 33 Tagen nach der Erstzulassung zum Verkauf an. Angeboten worden sei von ihr in der Anzeige vom 20. April 2009 kein Neuwagen, sondern ein „junger Gebrauchtwagen“ auf den sich §§ 1 und 2 Pkw-EnVKV nicht bezögen.

§ 2 Pkw-EnVKV greife nicht schon wegen ihrer allgemeinen Absicht, den Vorfühswagen zu einem späteren Zeitpunkt weiterverkaufen zu wollen. Die Anwendbarkeit von § 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV sei nicht nur dann ausgeschlossen, wenn eine anderweitige „betriebliche Dauernutzung“ beabsichtigt sei oder wenn ein „vorrangiger anderer Zweck als des Verkaufs“ gegeben sei. § 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV sei auch bei allen anderen Formen der beabsichtigten Nutzung, die nicht unmittelbar den Weiterverkauf zum Gegenstand hätten, nicht erfüllt.

Zur Darstellung des weiteren Sach- und Streitstandes in der Vorinstanz wird auf den Inhalt der angefochtenen Entscheidung Bezug genommen.

Auf den Inhalt des Erkenntnisses wird Bezug genommen.

Gegen das ihr am 06. April 2010 zugestellte Urteil richtet sich die am 05. Mai 2010 eingelegte und die nach rechtzeitiger Verlängerung der Berufungsbegründungsfrist bis zu diesem Tag am 7. Juli 2010 begründete Berufung der Beklagten.

Die Beklagte beantragt,

das Urteil des Landgerichts Mainz vom 30. März 2010, Az. 10 HK 0 80/09, abzuändern und die Klage abzuweisen.

Der Kläger beantragt,

die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

Wegen des Parteivorbringens in der Berufungsinstanz im Einzelnen wird auf den Inhalt der Berufungsbegründungsschrift vom 7. Juli 2010 (Bl. 134 ff. d.A.) der Berufungserwiderung

vom 18. August 2010 (Bl. 171 ff. d.A.) sowie auf den Schriftsatz der Beklagten vom 26. August 2010 (Bl. 181 ff. d.A.) Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die Berufung der Beklagten hat Erfolg.

Die Klage ist zulässig. Der Kläger ist gemäß § 8 Abs. 3 Nr. 2 UWG klagebefugt. Er ist ein rechtsfähiger Verband zur Förderung gewerblicher oder selbständiger Interessen i.S.v. § 3 Abs. 1 Ziff. 2 UKlaG. Zu seinen satzungsgemäßen Aufgaben gehört es, die gewerblichen Interessen seiner Mitglieder zu wahren und Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht zu verfolgen. Er ist nach seiner personellen, sachlichen und finanziellen Ausstattung im Stande, seine satzungsgemäßen Aufgaben der Verfolgung gewerblicher oder selbständiger Interessen tatsächlich wahrzunehmen (so auch BGH WRP 82, 270; BGH WRP 82, 411; BGH WRP 1996, 1034).

Dem Kläger gehört ausweislich der vorgelegten namentlichen Mitgliederliste (Stand 4. September 2009, Anlage K12) eine erhebliche Zahl von Unternehmen an, die Waren oder Dienstleistungen gleicher oder verwandter Art auf demselben Markt wie die Beklagte vertreiben. Die Verkaufsanzeige der Beklagten auf der Verkaufsplattform www.mobile.de im Internet berührt die Interessen der branchenzugehörigen Mitglieder des Klägers. Die Internetverkaufsplattform www.mobile.de kann von potentiellen Kaufinteressenten überregional und bundesweit aufgerufen werden.

Die Klage ist jedoch unbegründet. Es stellt keinen Wettbewerbsverstoß i.S.v. § 4 Nr. 11 UWG i.V.m. §§ 1 Abs. 1, 2 Nr. 1, 5 Abs. 1 Pkw-EnVKV i.V.m. Abschnitt I der Anlage 4 zur Pkw-EnVKV dar, dass die Beklagte bezüglich des Vorführowagens „Peugeot 207 SW Sport HDI 110 1.6“ in ihre Verkaufsanzeige vom 20. April 2009 im Internet nicht die Informationen und Hinweise aufgenommen hat, die beim Verkauf von Neuwagen gemäß

§§ 1 ff. Pkw-EnVKV erforderlich sind.

Die Nichtbeachtung der Vorschriften der Pkw-EnVKV kann grundsätzlich einen Wettbewerbsverstoß darstellen. Die Pkw-EnVKV ist eine gesetzliche Vorschrift i.S.v. von § 4 Nr. 11 UWG, die auch dazu bestimmt ist, im Interesse der Marktteilnehmer das Marktverhalten zu regeln. Die Verordnung soll die Transparenz bei der Werbung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ökologischer und ökonomischer Gesichtspunkte fördern. Hersteller und Händler sollen genaue, zweckdienliche und vergleichbare Informationen über Verbrauchs- und Emissionswerte machen müssen, um den Verbraucher in die Lage zu versetzen, hinsichtlich dieser Faktoren verschiedene Fahrzeuge zu vergleichen und dies in seine Kaufentscheidung einbeziehen zu können.

Mit den Vorschriften der Pkw-EnVKV ist die Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 13.12.1000 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Verbrauch und die CO²-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (Amtsblatt EG 2000 Nr. L12 Seite 16) in nationales Recht umgesetzt worden. Die Richtlinie will gewährleisten, dass Verbraucher beim Kauf oder Leasing von neuen Pkw durch Hinweisschilder am Fahrzeug, Aushänge in Verkaufsräumen, einen Leitfaden sowie in Werbematerial verbesserte Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO²-Emissionen erhalten und so ihre Entscheidung in voller Sachkenntnis treffen können (Begründung der BR-Drucksache 143/04 vom 18.02.2004).

Die Pkw-EnVKV stellt Regeln zur Einsparung von Energie, zur Senkung von CO₂-Emissionen und damit letztlich auch zu Klimaschutzzwecken auf. Sie weist darüber hinaus aber auch einen (wettbewerbsrelevanten) Marktbezug auf. Denn sie schafft Regeln über das Verhalten von Herstellern und Händlern bei Absatz und Werbung für Neufahrzeuge und damit über das Verhalten von Warenanbietern bei der Marktteilnahme. Dieses Marktverhalten wird auch im Interesse der übrigen

Marktteilnehmer geregelt. So soll insbesondere der Verbraucher als Marktteilnehmer i.S. des § 2 Abs. 1 Nr. 2 UWG bei der Kaufentscheidung auf maßgebliche, umweltbezogene Eigenschaften des Fahrzeuges hingewiesen werden, um seine Kaufentscheidung zugunsten umweltfreundlicher Pkw zu beeinflussen.

Die Nichtbeachtung der Pkw-EnVKV ist daher zugleich ein Gesetzesverstoß i.S. des § 4 Nr. 11 UWG (so auch KG Berlin, Urteil vom 20.11.2009, Az. 5 U 115/07; OLG Oldenburg WRP 2007, 96, 99; KG Berlin, Urteil vom 15.09.2009, Az. 5 U 116/08; LG Essen, Urteil vom 8.3.2006, Az. 41 O 168/05).

Ein solcher Gesetzesverstoß ist im vorliegenden Fall jedoch nicht gegeben. Die Beklagte war nicht verpflichtet, gemäß § 4 Nr. 11 UWG i.V.m. §§ 1 Abs. 1, 2 Nr. 1, 5 Abs. 1 Pkw-EnVKV i.V.m. Abschnitt I der Anlage 4 zur Pkw-EnVKV in ihre Internet-Verkaufsanzeige vom 20. April 2009 Angaben zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und die Werte der offiziellen spezifischen CO²-Emissionen im kombinierten Testzyklus sowie den Hinweis bzgl. des Leitfadens über den Kraftstoffverbrauch und CO²-Emissionen neuer Personenkraftwagen aufzunehmen. Denn der beworbene Pkw ist kein neuer Personenkraftwagen.

§ 1 Abs. 1 der Pkw-EnVKV regelt, dass Hersteller und Händler, die neue Personenkraftwagen ausstellen, zum Kauf oder Leasing anbieten oder für diese werben, dabei Angaben über den Kraftstoffverbrauch und die CO²-Emissionen nach Maßgabe der §§ 3 bis 5 sowie der Anlagen 1 bis 4 zu machen haben.

Wer einen neuen Personenkraftwagen ausstellt oder zum Kauf oder Leasing anbietet, hat gemäß § 1 Abs. 1 Pkw-EnVKV dafür Sorge zu tragen, dass

1. ein Hinweis auf den Kraftstoffverbrauch und die CO²-Emissionen am Fahrzeug oder in dessen unmittelbarer Nähe so angebracht wird, dass dieser deutlich sichtbar ist und eindeutig zugeordnet werden kann; der Hinweis muss den Anforderungen der Anlage 1 entsprechen; und

2. ein Aushang am Verkaufsort deutlich sichtbar angebracht wird, der die Werte des offiziellen Kraftstoffverbrauchs und der offiziellen spezifischen CO²-Emissionen aller Modelle neuer Personenkraftwagen enthält, die am Verkaufsort ausgestellt oder an diesem oder über diesen Verkaufsort zum Kauf oder Leasing angeboten werden; der Aushang muss den Anforderungen der Anlage 2 entsprechen.

Der von der Beklagten in der Internetanzeige vom 20. April 2009 zum Verkauf angebotene Pkw „Peugeot 207 SW Sport HDI 110 1.6“ war kein „neuer Pkw“ im Sinne der Pkw-EnVKV. Der angebotene Pkw war als Vorführwagen bereits 500 km im Straßenverkehr gefahren worden.

Gemäß § 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV sind "neue Personenkraftwagen" im Sinne dieser Verordnung Kraftfahrzeuge, die noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurden. Hier ist der Pkw „Peugeot 207 SW Sport HDI 110 1.6“ vor dem 20. April 2009 bereits einmal zu einem anderen Zweck verkauft worden als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung – nämlich zu dem Zweck, als Vorführwagen genutzt zu werden.

In der Rechtsprechung herrscht Einigkeit darüber, dass auch Fahrzeuge mit einer Tageszulassung dem Neuwagenbegriff des § 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV unterfallen. Solche Tageszulassungen werden von der Rechtsprechung inzwischen als besondere Form des Neuwagengeschäfts bezeichnet (BGH GRUR 1994, 827 – Tageszulassungen; BGH GRUR 2000, 914 – Tageszulassung II; KG Berlin, Beschluss vom 15. September 2009, Az. 5 U 116/08; OLG Köln, Urteil vom 14. Februar 2007, Az. 6 U 217/06 WRP 2007, 680; OLG Koblenz, Beschluss vom 8. Februar 2008, Az. 4 U 1383/07; OLG Stuttgart, Magazin Dienst 2009, 175).

Die Rechtsprechung hat in verschiedenen Entscheidungen auch die Frage bejaht, ob ein zunächst als Vorführwagen genutztes Fahrzeug ein „neuer Personenkraftwagen“ i.S.v. § 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV ist (KG Berlin, Urteil vom 20. November 2009, Az. 5 U

115/07; KG Berlin, Beschluss vom 15. September 2009, Az. 5 U 116/08; KG Berlin, Beschluss vom 11. Mai 2007, Az. 5 U 190/06; LG Berlin, Urteil vom 26. September 2006, Az. 15 O 521/06; OLG Koblenz, Beschluss vom 8. Februar 2008, Az. 4 U 1383/07; OLG Stuttgart, Beschluss vom 27. November 2008, Az. 2 W 61/08).

Das KG Berlin hat in seinem Urteil vom 20. November 2009 (Az. 5 U 115/07) hierzu ausgeführt, dass eine zwischenzeitliche, mehrere Monate andauernde Nutzung als Vorfühswagen bis zu einem Verkauf an den Verbraucher die Eigenschaft als "neuer Personenkraftwagen" im Sinne der Pkw-EnVKV jedenfalls dann nicht entfallen lasse, wenn das Fahrzeug nur eine geringe Laufleistung von wenigen 100 km aufweise. Ein relevanter anderweitiger Nutzungszweck im Sinne besagter Verordnung liege jedenfalls dann nicht vor, wenn eine Zwischennutzung nur der Überbrückung der – ihrem Umfang nach noch unbekanntem – zeitlichen Spanne zwischen Anschaffung des Fahrzeugs und dem (von Anfang an und auch nachfolgend weiterhin) bezweckten Verkauf an den Verbraucher diene. Auch ein Vorfühswagen werde vorrangig zum Zweck des Weiterverkaufs vorgehalten. Dies gelte selbst bei einer viele Monate andauernden Nutzung als Vorfühswagen, jedenfalls wenn das Fahrzeug auch dann nur eine geringe Laufleistung aufweise. Unschädlich für die Annahme eines "neuen" Personenkraftwagens sei es darüber hinaus auch, wenn das Fahrzeug bereits mehrere Monate oder Jahre alt sei. Denn maßgeblich für die Einordnung des Fahrzeugs als neuer Personenkraftwagen im Sinne der Vorschrift sei nicht das Herstellungsdatum, sondern zu welchem Zweck das Fahrzeug bislang veräußert wurde. Allein eine mehrmonatige Nutzung als Vorfühswagen stehe daher der Annahme eines "neuen Personenkraftwagens" in besagtem Sinne nicht entgegen.

In seinem Urteil vom 15. September 2009, Az. 5 U 116/08 vertritt das KG Berlin ebenfalls die Auffassung, maßgeblich bleibe die Motivlage im Zeitpunkt des Erwerbs des Fahrzeugs vom Hersteller. Ein Erwerb vom Hersteller werde zum Zweck des Weiterverkaufs jedenfalls dann vorgenommen, wenn die Absicht

bestehe, das Fahrzeug – trotz einer anderweitigen Zwischennutzung – bei jeder nächsten sich bietenden Gelegenheit zu veräußern.

Das LG Berlin hat in seinem Urteil vom 26. September 2006 (Az. 15 O 521/06) die Auffassung vertreten, § 2 Nr. 1 PkwEnVKV müsse auch für solche Pkw gelten, bei deren Kauf neben dem vorrangigen Zweck des Weiterverkaufs noch weitere Zwecke verfolgt wurden. Denn es sei ein leichtes, die Vorschriften der Pkw-EnVKV damit zu umgehen, dass der Wiederverkäufer offenbar nachrangige Gründe – wie etwa den der vorübergehenden Nutzung als Vorführwagen – angibt. Das entspreche aber nicht Sinn und Zweck der Vorschrift. Bei der Auslegung der Pkw-EnVKV sei die Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zu berücksichtigen. Die Kennzeichnungspflicht solle danach den Kenntnisstand des Verbrauchers bei der Kaufentscheidung fördern, damit dieser die Angaben über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen mit denen anderer Anbieter vergleichen könne, was die Entscheidung zugunsten sparsamerer, CO₂-reduzierter Fahrzeuge beeinflussen soll. Es stünden daher die Verbraucherinteresses und der Umweltschutz, nicht aber die Interessen des Verkäufers im Vordergrund, so dass Umgehungsversuche zu vermeiden seien. Es sei auch nicht ersichtlich, weshalb der Wiederverkäufer, der den Pkw kurzzeitig zu anderen Zwecken nutzen will, nicht auch die geforderten Angaben machen sollte.

Auch der 4. Zivilsenat des OLG Koblenz hat im Beschluss vom 8. Februar 2008 (Az. 4 U 1383/07) festgestellt, dass das Ziel der Pkw-EnVKV, die Aufklärung des Käufers über den Schadstoffausstoß des zu erwerbenden Fahrzeugs zu gewährleisten, nicht erreicht werde, wenn der Händler ein Neufahrzeug aus dem Geltungsbereich der Pkw-EnVKV ohne weiteres dadurch herausnehmen könne, dass er es als Vorführwagen nutze.

Nach Auffassung des Senats ist jedoch ein Pkw, der von einem Autohaus als Vorführwagen erworben und auch als solcher vor

dem Weiterverkauf genutzt wird, nicht „neu“ im Sinne von § 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV. § 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV bestimmt ausdrücklich, dass "neue Personenkraftwagen" im Sinne dieser Verordnung nur Kraftfahrzeuge sind, die noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurden.

Bei der Entscheidung darüber, ob ein Kraftfahrzeug, das zum Verkauf angeboten wird und bereits als Vorführwagen genutzt worden ist, ein „neuer Personenkraftwagen“ i.S. der Pkw-EnVKV ist, sind die allgemeinen Auslegungsgrundsätze zur Ermittlung des Bedeutungsgehalts eines Rechtsbegriffs anzuwenden. Zu beachten ist dabei, dass durch die Vorschriften der Pkw-EnVKV die Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Verbrauch und die CO²-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (Amtsblatt EG 2000 Nr. L12 Seite 16) in nationales Recht umgesetzt worden ist.

Da das nationale Recht dem Gemeinschaftsrecht untergeordnet ist, muss es im Lichte des Wortlauts und Zwecks des Gemeinschaftsrechts ausgelegt und angewendet werden. Daraus folgt die Verpflichtung, Bestimmungen des nationalen Rechts im Regelungsbereich der Richtlinie richtlinienkonform, d.h. im Lichte des Wortlauts und des Zwecks der Richtlinie auszulegen (EuGH NJW 2006, 2465 Rn. 47; Hefermehl-Köhler, Kommentar zum UWG, 28. Auflage 2010, Einl UWG 3.13 m.w.N.). Ob und inwieweit eine richtlinienkonforme Auslegung möglich ist, beurteilt sich nach dem Beurteilungsspielraum, d.h. nach den Auslegungsgrundsätzen des jeweiligen nationalen Rechts.

Für das deutsche Recht bedeutet das, dass die dazu anerkannten Grundsätze der Gesetzesauslegung und Gesetzesfortbildung heranzuziehen sind, um ein Ergebnis zu erreichen, das den Vorgaben der Richtlinie entspricht (Hefermehl-Köhler, Kommentar zum UWG, 28. Auflage 2010, Einl UWG 3.13 m.w.N.).

Wendet man die im deutschen Recht allgemein anerkannten

Grundsätze der Gesetzesauslegung an, ist zunächst im Rahmen der grammatischen Auslegung zu fragen, welche allgemeine Wortbedeutung der verwendete Begriff hat. Die systematische Auslegung stellt auf die Stellung des einzelnen Begriffs im Rahmen des Gesetzes oder der gesamten Rechtsordnung ab. Im Rahmen der historischen Auslegung ist sodann die Entstehungsgeschichte des Rechtssatzes zu berücksichtigen. Die teleologische Auslegung bezieht Ziel und Zweck einer Regelung ein.

Die grammatische Auslegung geht vom allgemeinen Sprachgebrauch der Normalsprache oder der Fachsprache aus. Nach dieser Auslegung hat das Wort „neu“ die Bedeutung „seit kurzem vorhanden, soeben eingetroffen, von der letzten Lieferung, frisch, jung, noch ungebraucht, nicht abgenutzt“ (Wahrig, Deutsches Wörterbuch, Spalte 2678). Ein Fahrzeug das bereits 500 km weit gefahren und als Vorfühswagen genutzt worden ist, unterfällt dieser Definition des Begriffs „neu“ nicht, denn es ist nicht mehr ungebraucht. Ein Wagen mit Tageszulassung dagegen ist dieser Wortbedeutung nach noch „neu“, denn er ist noch nicht im Straßenverkehr gefahren worden.

Mit der systematischen Auslegung wird anhand der vom Gesetzgeber verwendeten Ausdrücke versucht, den genauen Inhalt der Norm zu erkennen. Dabei sind neben dem alltäglichen Sprachgebrauch auch die übliche Bedeutung in der Rechtssprache und die Bedeutung des Wortes in anderen Gesetzen zu berücksichtigen.

Die Pkw-EnVKV verwendet den Begriff „neu“ und „neues Fahrzeug“ mehrfach, enthält aber über die Definition des § 2 Nr. 1 Pkw-EnVKV hinaus keine Anhaltspunkte dafür, dass auch andere Fahrzeuge als solche, die vor kurzem hergestellt wurden und noch nicht in Gebrauch genommen wurden, unter diesen Begriff fallen könnten und sollten.

Im Zivilrecht wird unter dem Begriff „Neuwagen“ nur ein fabrikneues Fahrzeug verstanden. So hat der BGH schon in

seinem Urteil vom 18. Mai 1980 (WM 1980, 1068) festgestellt, dass im Verkauf eines Neuwagens durch den Kraftfahrzeughändler grundsätzlich die Zusicherung liege, dass das verkaufte Fahrzeug die Eigenschaft habe, "fabrikneu" zu sein. Ein als Neuwagen verkaufter Pkw, der nach Verlassen des Herstellerwerks nicht ganz unerhebliche Lackschäden erlitten habe, sei auch dann nicht mehr "fabrikneu", wenn diese Schäden vor der Übergabe an den Käufer durch Nachlackierung ausgebessert worden seien. Weiter führt der BGH aus, dass ein als Neuwagen verkaufter Pkw nicht mehr "fabrikneu" sei, wenn er vor der Übergabe an den Käufer eine Fahrstrecke von über 200 km zurückgelegt habe. Der Käufer eines Neuwagens erwarte für den Verkäufer erkennbar, ein vom Hersteller ausgeliefertes Fahrzeug unbenutzt und unbeschädigt zu erhalten. Wegen der starken Entwertung, die ein auch nur geringfügig benutzter Wagen erfahrungsgemäß erleide, sei diese Eigenschaft beim Erwerb eines Neuwagens insbesondere für den dabei vereinbarten Kaufpreis von ganz erheblicher Bedeutung.

Diese Rechtsprechung hat der BGH beibehalten. In seinem Urteil vom 12. Januar 2005 (NJW 2005, 1422) hält er fest, dass der Kunde auch beim Erwerb eines Fahrzeuges mit Tageszulassung ein fabrikneues Fahrzeug erwerbe (ebenso OLG Dresden, NJW 1999, 1036), nicht aber beim Erwerb eines Vorführwagens: „Die kurzfristige Zulassung auf den Händler dient, anders als bei sogenannten Vorführwagen, nicht der Nutzung des Fahrzeugs.“ Dies sei dem potentiellen Autokäufer auch bewusst.

Versteht man den Begriff des „neuen Personenkraftwagens“ in § 2 Nr. 2 Pkw-EnVKV in diesem zivilrechtlichen Sinne, ist zwar ein Fahrzeug mit Tageszulassung ein neuer Personenkraftwagen, nicht aber ein Vorfühswagen.

Auch der EuGH hat in seiner „Nissan-Entscheidung“ (WRP 1993, 233) festgestellt, dass Neuwagen auch solche Fahrzeuge sind, die „...nur in Hinblick auf die Einfuhr zugelassen worden sind, aber niemals gefahren worden sind...“.

Der Kläger hat zwar eingewandt, diese Entscheidung des EuGH habe keinen Bezug zu der Frage, ob Vorführwagen Neuwagen im Sinne der Pkw-EnVKV sind. Festzuhalten ist dennoch, dass der EuGH in dieser Entscheidung die Abgrenzung zwischen Neu- und Gebrauchtwagen ebenso wie die deutsche zivilrechtliche Rechtsprechung zum kaufrechtlichen Äquivalenzinteresse am Kriterium des Ingebrauchnehmens im Straßenverkehr vornimmt – ein Fahrzeug, das bereits im Straßenverkehr gefahren wurde, also nicht mehr als neu ansieht. Diese Rechtsprechung des EuGH war bei Erlass der Richtlinie 1999/94/EG bekannt. Es ist nicht ersichtlich, dass bei der Fassung der Definition des „neuen Personenkraftwagens“ von den bisherigen Kriterien der Rechtsprechung des EuGH abgewichen werden sollte.

Die historische Auslegung fragt insbesondere nach der geschichtlichen Entwicklung der Rechtsnorm und nach dem ursprünglichen Willen des Gesetzgebers bei Erlass des Gesetzes. Dabei wird der Wille des Gesetzgebers anhand der Gesetzesmaterialien und der Motive ermittelt.

Die Pkw-EnVKV dient der Umsetzung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO²-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen vom 13. Dezember 1999. Laut Artikel 2 Nr. 2 der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 13. Dezember 1999 bezeichnet im Sinne dieser Richtlinie der Ausdruck "neue Personenkraftwagen" Personenkraftwagen, die noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurden.

Nach der Begründung der Bundesratsdrucksache 143/04 vom 18.02.2004 verfolgen die Richtlinie und die Pkw-EnVKV das Ziel, den Verbraucher vor dem Kauf oder Leasing eines neuen Pkw besser als bisher über dessen Kraftstoffverbrauch und die Emissionen zu informieren, um auf diese Weise seine Entscheidung zugunsten des Erwerbs eines sparsameren Fahrzeuges zu beeinflussen. Nähere Angaben dazu, welche

Fahrzeuge als „neu“ anzusehen sein sollen, enthalten die Bundesratsdrucksache und die weiteren Materialien nicht.

Der Kläger hat darauf hingewiesen, dass der Formulierungsvorschlag der Europäischen Kommission für diese Richtlinie vom 03. September 1998 (ABl. 1998 Nr. C 305 S. 2) zu Artikel 2 die Definition enthielt: "Neue Personenkraftfahrzeuge sind Personenkraftfahrzeuge, die noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurden", und dass das Europäische Parlament in 1. Lesung folgende Ergänzung vorschlug (ABl. 1999 Nr. C 98 S. 252 f.): "Neue Personenkraftfahrzeuge sind Personenkraftfahrzeuge, die noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurden, sowie Fahrzeuge mit Tageszulassung und Jahreswagen". Der vom Rat am 23. Februar 1999 festgelegte Gemeinsame Standpunkt (EG) Nr. 17/1999 (ABl. 1999 Nr. C 123 S. 1) übernahm den Kommissionsvorschlag mit der (gemäß der Begründung zu Nr. III C 2 einer Anpassung an bestehende gemeinschaftliche Rechtsvorschriften in diesem Bereich geschuldeten) einzigen Änderung, dass statt von Fahrzeugen nunmehr von Personenkraftwagen gesprochen wurde.

Nach Auffassung des Senats ist es näherliegend, daraus, dass die Richtlinie nicht die vom Parlament vorgeschlagene ausdrückliche Erweiterung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Fahrzeuge mit Tageszulassung und Jahreswagen enthält, zu folgern, dass diese Fahrzeuggruppen gerade nicht erfasst werden sollten. Zwingend ist dieser Schluss aber nicht. Bezüglich der Fahrzeuge mit Tageszulassung wird dementsprechend auch durchgängig angenommen, dass diese dem Neuwagenbegriff der Pkw-EnVKV unterfallen. Dem stimmt der Senat zu, denn Fahrzeuge mit Tageszulassung sind noch nicht im Straßenverkehr gefahren worden.

Auch der Kläger vertritt wie das OLG Köln (Urteil vom 14.2.2007, Az. 6 U 217/06) die Auffassung, dass der Umstand, dass die vom Europäischen Parlament vorgeschlagene Ergänzung

in Bezug auf Fahrzeuge mit Tageszulassung und Jahreswagen unterblieb, nicht den Umkehrschluss rechtfertige, dass Fahrzeuge mit Tageszulassung und Vorführwagen dem Regelungsbereich der Richtlinie bewusst entzogen bleiben sollten. Er trägt vor, dass es in diesem Fall nahegelegen hätte, wie in der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO²-Emissionen neuer Personenkraftwagen (ABl. 2000 Nr. L 202 S. 1) den Begriff "neu zugelassene Personenkraftwagen" zu verwenden.

Daraus, dass letztlich der Begriff „neue Personenkraftwagen“ und nicht der Begriff „neu zugelassene Personenkraftwagen“ in der Pkw-EnVKV verwendet wurden, ist nach Auffassung des Senats jedoch nicht zwingend abzuleiten, dass neben den Fahrzeugen mit Tageszulassung auch Vorführwagen erfasst werden. Wäre dies gewollt gewesen, hätte es nahe gelegen, dem Vorschlag des Europäischen Parlaments zu folgen und diese Fahrzeuggruppen ausdrücklich zu nennen. Nach Auffassung des Senats findet sich in den Materialien zur Richtlinie 1999/94/EG und zur Pkw-EnVKV kein eindeutiger Hinweis darauf, dass Vorführwagen grundsätzlich als „neue Kraftfahrzeuge“ i.S.d. Pkw-EnVKV anzusehen sind.

Bei der teleologischen Auslegung wird die Bedeutung der Norm nach dem Sinn und Zweck erforscht. Entscheidend sind die Zielrichtung und der Schutzzweck der Norm. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass die Richtlinie bei der Definition des Begriffs der "neuen Personenkraftwagen" ausdrücklich auf den mit dem Verkaufsgeschäft verbundenen Zweck und nicht auf die Zulassung abstellt, obwohl bei Erlass der Richtlinie das Problem sogenannter Tageszulassungen bei Pkw – wie der Änderungsvorschlag des Europäischen Parlaments belegt – bekannt war (vgl. auch OLG Köln, Urteil vom 14. Februar 2007, Az. 6 U 217/06).

Nach der Begründung der BR-Drucksache 143/04 vom 18. Februar

1994 wollen die Richtlinie 1999/94/EG und die Pkw-EnVKV gewährleisten, dass Verbraucher beim Kauf oder Leasing von neuen Personenkraftwagen durch Aushänge und einen Leitfaden verbesserte Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO²-Emissionen erhalten und so ihre Entscheidung in voller Sachkenntnis treffen können. Zweck und Sinn der Pkw-EnVKV ist es also, die vollständige Information der Verbraucher über vergleichbare Fahrzeuge zu erreichen.

Nach Auffassung des Senats sind vergleichbar aber nur Fahrzeuge, die sich nicht in Bezug auf Alter und Laufleistung von einander unterscheiden. Dies ist, wenn es um Neuwagen geht, nur der Fall, wenn die Fahrzeuge noch nicht im Straßenverkehr gefahren worden sind. Denn mit zunehmender Nutzung verändert sich die Gewichtung der für die Kaufentscheidung maßgeblichen Kriterien.

Der Pkw „Peugeot 207 SW Sport HDI 110 1.6“ ist im vorliegenden Fall von der Beklagten vor dem Weiterverkauf zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder Auslieferung gekauft worden, nämlich zum Zwecke der Nutzung als Vorführwagen. Dementsprechend wurde das Fahrzeug auch auf der Rechnung als „Vfw“ (Vorführwagen) gekennzeichnet. Hierbei kommt es nicht darauf an, ob die Beklagte zum Zeitpunkt des Erwerbs des Pkw bereits die Absicht hatte, ihn nach der Nutzung als Vorführwagen zu einem späteren Zeitpunkt weiter zu verkaufen. Konkreter Anlass für den Kauf des Pkw war die Absicht der Beklagten, ihn als Vorführwagen zu nutzen.

Für die Entscheidung, zu welchem Zweck ein Händler ein Fahrzeug erworben hat, kann es nicht maßgeblich sein, wie lange der Pkw vor dem Weiterverkauf als Vorführwagen zugelassen war und wie weit er als Vorführwagen gefahren worden ist. Diesbezüglich bestimmte Zulassungszeiträume oder zulässige Kilometerstände festzulegen, ist nicht Aufgabe der Rechtsprechung. Weder der Wortlaut der Pkw-EnVKV noch die Gesetzesmaterialien geben einen Hinweis darauf, bis zu welchem Kilometerstand und bis zu welcher Zulassungsdauer noch von

einer vorrangigen Verkaufsabsicht und einer nur vorübergehenden Zwischennutzung ausgegangen werden darf. Nicht hinzunehmen sind die Abgrenzungsprobleme, die auftreten würden, wenn in jedem Einzelfall anhand des Zulassungszeitraumes und der Laufleistung zu entscheiden wäre, ob ein Vorfühswagen noch der Pkw-EnVKV unterfällt oder nicht.

Die Revision wird zugelassen (§ 543 ZPO).

Der Wert des Streitgegenstandes für das Berufungsverfahren wird auf 20.000, – € festgesetzt.

(Unterschriften)