Werkvertraglicher Erwerb eines Fahrzeugaufbaus:

Verschiedene anwendbare Rechte

hh. Die Fahrzeugbeschaffung erfolgt in der Regel ohne grosse Friktionen. Es gibt aber immer wieder Fälle, die schlussendlich vom Gericht entschieden werden müssen, was ungeachtet des Urteils immer mit Unannehmlichkeiten und Kosten verbunden ist. Urs Bürgi, Rechtsanwalt, hat sich als Teilhaber und Rechtskonsulent eines Transportunternehmens eingehend mit dieser Problematik befasst.

Der Verfasser der folgenden Abhandlung war bei verschiedenen Fahrzeugbeschaffungen, bei aussergerichtlichen, aber auch bei gerichtlichen Geltendmachungen von teilweise erheblichen Mängeln an Fahrzeugen, beteiligt. Bürgi hat

Urs Bürgi, Zürich *

sich mit diesen Fällen in juristischer Hinsicht auseinandergesetzt und hat seine Erfahrungen und Erkenntnisse zusammengefasst. Es mag für den einen oder anderen Leser als eine trockene Materie erscheinen, kann aber schon morgen von grosser Bedeutung sein, wenn ein Grundwissen vorhanden ist. Insbesondere in den zukünftigen neuen Märkten und offenen Grenzen in Europa wird es vermehrt zu Rechtsfällen kommen, die es unter erschwerten Bedingungen zu lösen gilt.

Traditionelle Beschaffungsart

Nach traditioneller Beschaffungsart kauft der Transportoder Werkverkehr-Unternehmer (nachgenannt Transportunternehmer) in der Regel ein Nutzfahrzeug-Chassis seiner Wahl und stellt es im Werkvertragsverhältnis dem Aufbauunternehmen zur Verfügung, um den

* Der Verfasser ist Rechtsanwalt, Notarpatentinhaber und Teilhaber eines Unternehmens mit Fuhrpark. gewünschten Aufbau montieren zu lassen.

Bestimmte Anhänger- und Sattelauflieger-Fabrikanten bieten jedoch Chassis und Aufbau aus einer Hand an. Weiter sind Aufbau-Hersteller namentlich Zisternenfabrikanten, bekannt, die ohne Kundenauftrag marktgängige Anhänger- oder Sattelauflieger-Fabrikate zukaufen, mit ihrer speziellen Carrosserie versehen und dann als Ganzes dem Transporteur verkaufen.

Für Lastwagen-Chassis sind in Anbetracht der bisher vorhandenen Vielfalt von Marken und Typen Totalanbieter abgesehen von Ausnahmen nicht bekannt. Ausnahmen sind vor allem bei Kipper- und bei Kommunalfahrzeugen anzutreffen, sei es dass der Chassis-Hersteller, ein Importeur oder Garagist sein Fahrzeug im Werkvertragsverhältnis vom Aufbau komplettieren lässt oder der Aufbauer ein Chassis kauft und mit seiner Carrosserie ausrüstet: in beiden Fällen wird das Fahrzug als Ganzes im Kaufsverhältnis den Weg zum Transportunternehmer finden.

Schwierigkeiten der traditionellen Beschaffungsart

Wenn auch die Nutzfahrzeuge ausgereifter und leistungsfähiger geworden sind, schaffen doch neue Technologien, die Verwendung leichterer Materia-

lien zur Nutzlasterhöhung, die durch die Serienfertigung nicht mehr in Motorwagenwerken möglichen Anpassungen und die proportional höheren Nutzlasten für Einzelfahrzeuge Gefahren für den Fahrzeugkäufer.

Durch das Zusammenwirken der verschiedensten Fahrzeugkomponenten sind Mangelursachen nur schwer feststellbar.

Meistens schieben sich die verschiedenen Fahrzeugkomponenten-Lieferanten gegenseitig die Schuld zu.

Wem soll nun der Transportunternehmer glauben, bei wem soll er Mängelrüge erheben und wen soll er bei verweigerter Nachbesserung oder deren Erfolglosigkeit einklagen?

Bei traditioneller Fahrzeugbeschaffung (Kauf eines Chassis und werkvertraglicher Erwerb eines Aufbaus) kann der Transportunternehmer auf folgende Probleme stossen:

- verschiedene anwendbare Rechte für die Anschaffung von Chassis und Aufbau, wenn das Chassis in Eigenregie importiert oder der Aufbau im benachbarten Ausland in Auftrag gegeben wurde.

- Beginn und Ende der einjähri-Gewährleistungs- beziehungsweise Garantiefrist fallen auseinander, da der Aufbau je nach Art und Lieferant bis zu einem halben Jahr später abgeliefert wird als das Chassis. Ist mit dem Chassis-Lieferanten nicht als Zeitpunkt für den Beginn der Garantie die Inverkehrsetzung vereinbart worden, so verstreicht die Standzeit beim Aufbaufabrikanten ohne Garantienutzen. Unter Umständen treten die Kinderkrankheiten am Fahrzeug oder die Inkompatibilität von Chassis und Aufbau gerade im zweiten Semester seit Inverkehrsetzung des Fahrzeuges auf; in diesem Falle kann sich der Transportunternehmer nur noch an den Aufbaufabrikanten halten, der unter Umständen für den technischen Mangel gar nicht verantwortlich

Mängelrügeerhebung: Der Schaden tritt nicht immer dort auf, wo die Ursache liegt; so kann ein verwindungssteifer Aufbau zum Chassisbruch führen. Der Transporteur ist daher gut beraten, wenn er die sofort vorzu-



nehmende Mängelrüge sowohl beim Chassis- als auch beim Aufbaulieferanten anbringt, selbst wenn den äusserlichen Umständen nach nur der eine für den Mangel als verantwortlich erscheint.

- Für den Fall, dass sich keiner der beiden Lieferanten für verantwortlich erklärt und die Nachbesserung vornimmt, diese keine oder nicht die gewünschten Wirkungen zeitigt oder das Fahrzeug wegen des ursprünglichen Mangels beziehungsweise infolge verschlechternder Nachbesserung überhaupt nicht mehr verkehrstüchtig ist, stellt sich für den Transportunternehmer die Frage, was er unternehmen kann, damit das Fahrzeug wieder gebrauchstauglich wird und er sich für seine Aufwendungen schadlos halten kann, hat er doch den vollen Preis bezahlt und damit Anspruch auf eine klaglose Sache. Bei Verweigerung der Nachbesserung kann er diese durch einen Dritten vornehmen lassen und von einem oder beiden Lieferanten Minderung und/oder Kostenersatz verlangen; bei Gebrauchsuntauglichkeit kann er auf Wandelung, also auf Rückgabe der fehlerhaften Fahrzeugkomponente klagen.

Klageerhebung: Der Transportunternehmer kann unter Umständen nur so zu seinem Recht kommen, gilt doch der Grundsatz, wo kein Kläger, ist kein Richter. Haben der Chassis-Lieferant und der Aufbau-Fabrikant in verschiedenen Kantonen ihren Sitz, können sie ohne Gerichtsstandsvereinba-

rung oder Einlassung im Prozess des einen oder anderen nicht vor den gleichen Richter gezogen werden. Art. 59 der Schweizerischen Bundesverfassung garantiert dem Beklagten die Behandlung der Streitsache durch den Richter an seinem Sitze.

Für den Halter des defekten Fahrzeugs bedeutet dies, unter Umständen zwei Prozesse führen zu müssen. Er hat sich zu entscheiden, gegen wen er die Klage erheben will: den Chassis-Lieferanten, den Aufbau-Hersteller oder gegen beide?

Folgende Ausmarchungskriterien sind denkbar:

- ein vorprozessuales Gutachten durch einen Fahrzeugexperten (kosten- und zeitintensiv),

 die grösstmögliche Wahrscheinlichkeit, im Prozess zu obsiegen,

- persönliche Intentionen.

Transportunternehmer Der ist nur dann von der verursacherabhängigen Auswahl des Beklagten dispensiert, wenn der Schaden am Fahrzeug auf Teilursachen zurückzuführen ist, deren eine der Chassis-Lieferant und deren andere der Aufbau-Fabrikant zu vertreten haben. In diesem Falle nehmen Lehre und Rechtssprechung eine sogenannte passive subjektive Anspruchkonkurrenz oder unechte Solidarität an (OR 99 Abs. 3 i.V.m.OR 50 f). Jeder der beiden Verantwortlichen haftet dem geschädigten Transportunternehmer für den ganzen Schaden. In der Auswahl des Prozessgegners hat er daher freie Hand, und die Verteilung der Zahlungspflicht auf die einzelnen Lieferanten berührt ihn nicht (BGE 93 II 322 Erw. 2 e).

Zeigt sich in einem Prozess ohne unechte Solidarität - namentlich im Sachverständigengutachten -, dass dem beklagten Fahrzeugkomponenten-Lieferanten kein Verschulden für den eingetretenen Schaden zur Last gelegt werden kann, so trägt der Transportunternehmer die Prozesskosten, und er wird - will er den Schaden nicht selber tragen - wohl oder übel noch den anderen Fahrzeugkomponenten-Lieferanten einklagen müssen. Es ist zu hoffen, dass das Gericht am Sitze des anderen Lieferanten und der Gutachter in diesem

Verfahren nicht zum gegenteiligen Schluss gelangen.

Zur Vermeidung dieser nicht erhofften Situation steht dem Transportunternehmer prozessuale Rechtsvorkehr zur Verfügung: die Streitverkündung. Diese ist die vom Transporteur an den nicht eingeklagten Fahrzeugkomponenten-Lieferanten, den Streitberufenen, gerichtete Aufforderung, ihn im hängigen Prozess zu unterstützen. Der Streitverkünder erlässt diese Aufforderung, weil er im Falle des Unterliegens im hängigen Prozess die für den Streitberufenen negativen Feststellungen im späteren Prozesse gegen diesen verwenden möchte. Durch die Streitverkündung wird dem Streitberufenen die spätere Einwendung, das Urteil des Erstprozesses sei unrichtig und der Streitverkünder hätte siegen müssen, verunmöglicht. Die konsequente Durchführung der Streitverkündung lässt daher unter Umständen die Anhebung eines zweiten Prozesses gegen den Streitberufenen vermeiden.

Trägt der Transportunternehmer in rechtlicher Hinsicht durch ein vorteilhaftes Vorgehen einen Sieg davon, so wird er in wirtschaftlicher Hinsicht trotzdem der Verlierer sein: Zum einen deckt die der Gegenpartei auferlegte Prozessentschädigung seine tatsächlichen Kosten nicht, zum andern wird er erst nach Vorliegen des rechtskräftigen Urteils eine Ersatzbeschaffung der fehlerhaften Fahrzeugkomponente vornehmen können und in der Folge während der Lieferfrist einen Einnahmenverlust hinnehmen müssen.

Der Transportunternehmer, der ein Fahrzeug nach traditioneller Art beschafft, geht somit für den Fall, dass es mangelhaft ist oder werden sollte, erhebliche Risiken ein.

Lösung

Zur Risikominimierung empfiehlt es sich, die Neuerwerbung (Chassis und Aufbau gemeinsam) entweder nur beim Lastwagen-Lieferanten oder nur beim Aufbau-Fabrikanten als Generalunternehmer zu tätigen; bei teuren Aufbauten oder Arbeitsmaschinen wird in der Regel der individuellen Kunden-

nisseur de la carrosserie, ou encore les deux à la fois.

Les critères sur lesquels se fonder sont les suivants:

- une expertise d'avant procès, faite par un spécialiste (coût et temps importants);
- la plus grande probabilité possible de gagner le procès;
- les intentions personnelles.

Le transporteur n'est dispensé du choix causal de l'actionné que lorsque le dommage que présente le véhicule est imputable à des causes partielles, desquelles doivent répondre le fournisseur du châssis pour une part et celui de la carrosserie pour une autre part. En pareil cas, droit et jurisprudence reconnaissent une subjectivité passive des prétentions en concurrence, subjectivité dite aussi fausse solidarité (art. 993 et 50 CO). Chacun des deux responsables, face au lésé, répond de la totalité du dommage. Le transporteur peut donc se tourner vers l'un ou vers l'autre, et la répartition de l'obligation de payer ne lui incombe pas.

Si dans un procès sans fausse solidarité – notamment après expertise -, il s'avère que le fournisseur actionné n'est pas responsable des lacunes, les frais de procès incombent au transporteur et celui-ci - dès lors qu'il n'entend pas supporter luimême le dommage - devra actionner, bon gré mal gré, l'autre fournisseur de composants. Et il faut alors espérer que le tribunal. au domicile de l'autre fournisseur, et l'expert engagé dans la procédure ne seront pas d'avis contraire.

Pour éviter cette délicate situation, le transporteur dispose d'un moyen de droit, la dénonciation d'instance. Celle-ci signifie que le transporteur exige du fournisseur non actionné qu'il le soutienne dans le procès en cours. Il le fait pour pouvoir, en cas d'échec, se retourner contre lui. Par la dénonciation d'instance, l'appelé ne pourra pas objecter, plus tard, que le premier arrêt était faux et que le dénonciateur d'instance aurait dû l'emporter. En d'autres termes, judicieusement menée, la dénonciation d'instance permet d'éviter un second procès mené contre l'appelé.

Lorsque le transporteur l'emporte au plan juridique, il est tout de même perdant au niveau économique. D'une part, l'indemnisation judiciaire ne couvrira pas ses frais réels; d'autre part, ce n'est qu'après avoir reçu notification du jugement qu'il pourra obtenir le remplacement des composants défectueux, et il subira un manque à gagner durant le délai de livraison.

Le transporteur, professionnel ou privé, qui fait l'acquisition d'un véhicule de la manière aujourd'hui traditionnelle prend donc des risques considérables dès l'instant que l'engin livré peut être défectueux ou le devenir.

Solution

Afin de ramener les risques en question à un minimum, il est bon de faire l'achat de la nouvelle unité (châssis et carrosserie ensemble) soit auprès du seul fournisseur de châssis, soit auprès du seul fournisseur de carrosserie, le vendeur tenant alors le rôle d'un entrepreneur général. Lorsqu'il s'agit de carrosseries coûteuses ou de machines de travail, il est de règle, compte tenu des souhaits personnels du client et de l'absence de fabrication en série, que seul le fournisseur de carrosseries fonctionne en qualité d'entrepreneur général. Mais il faut veiller, dans ce cas, à ce que le fournisseur du châssis délivre directement et supplémentairement une garantie d'usine au transporteur; les dispositions de garantie de la plupart des producteurs de véhicules utilitaires ne concernent en effet que le premier acquéreur. Il faut en outre que pour combler les lacunes dont peut témoigner le châssis, le transporteur puisse s'adresser à tout le service après-vente de la marque en cause; la chose ne lui est possible que s'il détient un titre de garantie.

Les avantages de ce mode d'acquisition sont éclatants: pour établir le projet, signer le contrat, exécuter celui-ci, comme pour la prise en charge, la contestation de la chose entachée de vice, la réparation et le procès éventuel, le transporteur n'a en face de lui qu'un seul et wünsche und der fehlenden seriellen Fertigung wegen nur der Aufbau-Lieferant als Generalunternehmer in Frage kommen. In diesem Falle ist jedoch darauf zu achten, dass der Chassis-Lieferant dem Transportunternehmer zusätzlich direkt einen Werkgarantieschein ausstellt, da die Garantiebestimmungen der meisten Nutzfahrzeughersteller nur zugunsten des Ersterwerbers lauten; zudem sollte der Transportunternehmer für Mängelbehebungen am Chassis auch auf das vollständige Servicestellen-Netz der betreffenden Lastwagenmarke zurückgreifen können, was er nur mit dem Garantieschein kann.

Die Vorteile dieser Beschaffungsvariante sind bestechend: Es entsteht für die Projektierung, den Vertragsabschluss, die Ausführung, die Abnahme, die Mängelrüge, die Mängelbehebung und einen allfälligen Prozess nur ein Ansprechpartner. Koordinationsverantwortung und -risiko des Transportunternehmers entfallen.

In der Baubranche ist das Generalunternehmerverhältnis eingeübte Praxis. Was dem Bauherrn gut ist, sollte dem Transportunternehmer recht sein, zumal er sich ganz seiner Hauptaufgabe sollte widmen können.

même interlocuteur et partenaire. Responsabilité et risques de coordination ont disparu.

Dans le secteur du bâtiment et du génie civil, le système de l'entrepreneur général est monnaie courante. Ce qui est bon pour le maître d'œuvre ne peut être que bon aussi pour le transporteur, lequel peut en outre se consacrer pleinement et l'esprit libre aux tâches qui sont spécifiquement les siennes.

Die Chance

für einsatzwilligen Selbstfahrer

Wir verkaufen unseren Mercedes-Sattelschlepper mit HB, Jg. 1987, div. Optionen Kat. C, ab MFK, Nutzlast 4000 kg

mit seriösem Arbeitsvertrag

Interessenten wenden sich bitte an: Chiffre Nr. 1211 L, Huber & Co. AG Strassentransport, 8501 Frauenfeld

Mittlere Transportunternehmung hat noch Kapazitäten frei für:

- 1 Anhängerzug (Isotherm) mit Hebebühne für Inlandtransporte
- 1 Sattelschlepper mit Auflieger und HB für In- und Auslandtransporte

Längerfristige Aufträge erwünscht.

Seriöse Angebote richten Sie bitte an: Chiffre Nr. 1210 K, Huber & Co. AG Strassentransport, 8501 Frauenfeld

Software für das Transportgewerbe

vom Transportunternehmer entwickelt

Programme für die Verwaltung und Vertragsfahrerabrechnung, Ladenlisten und Auswertungen schon ab Fr. 1800.–

Wir passen unsere Standartsoftware nach Ihren Wünschen an.

MHZ Software Frenkendorf 077 44 35 48

Transportdecken 150/200 cm

ab Fr. 10.— exkl. Wust

- Nameneinwebung möglich
- andere Grössen erhältlich
- ab 50 Stück Spezialpreise

Plüss-Textil, 4800 Zofingen Telefon 062 51 78 58 Telefax 062 51 78 57

OCCASIONEN-MARKT / MARCHÉ DES OCCASIONS

A vendre

Scania LBT 111

benne alu, basculante arrière Sameco 25 tonnes, 1980, 540 000km (moteur neuf en 1988), très bon état, sfr. 34 000.—

R. Veit SA 21, rue Boissonnas 1227 Genève Téléphone 022 42 75 60

Zu verkaufen

Ford Transit 190 1989

doppelbereift, langer Radstand, Alu-Brücke, Blachengestell, Hebebühne, Dachspoiler, R/TB, neuwertiger Zustand, Fr. 28 900.— oder mtl. Fr. 650.—.

Telefon G 041 97 38 97 oder P 041 97 36 86

Zu verkaufen

Isotherm-Kasten

Schiebetüre links und rechts, Länge 7200 mm, Breite 2300 mm, Hebebühne Trösch 1000 kg, ab Platz Fr. 6000.—.

Autohaus Kaufmann 3800 Interlaken Telefon 036 2217 51

Willst Du selbständig werden?

Scania-LB-111-Zug

mit 2 Hebebühnen. Auf Wunsch mit Arbeit im Stückgut. Ostschweiz/Westschweiz, d. h. VS. Seriöse Abrechnung.

Telefon 028 27 29 30 077 28 27 06