

schreibt den Herstellern zudem vor, dass die bereitzustellenden Reparatur- und Wartungsinformationen außer während der Wartung des Informationssystems jederzeit zur Verfügung stehen müssen.

4. Möglichkeit der Erhebung von Gebühren für den Zugang zu Informationen

Dem Hersteller steht es nach Art. 7 Abs. 1 Euro5/6-VO frei, für den Zugang zu unter diese Verordnung fallende Reparatur- und Wartungsinformationen eine angemessene und verhältnismäßige Gebühr zu erheben. Eine Gebühr ist nach Ansicht des europäischen Gesetzgebers dann nicht angemessen oder verhältnismäßig, wenn sie eine abschreckende Wirkung zeigt, indem der Umfang der Nutzung durch unabhängige Marktteilnehmer nicht berücksichtigt wird. Nach Art. 7 Abs. 2 Euro5/6-VO kann der Hersteller den Zugang für einen Tag, einen Monat oder ein Jahr anbieten, wobei die Gebühr nach der Dauer des Zugangs gestaffelt ist. Zusätzlich zu diesem zeitbasierten Zugang kann der Hersteller jedoch auch eine transaktionsgebundene Gebühr anbieten, für welche die Gebühr nach Transaktion gestaffelt ist.⁴¹

Jedoch scheint diese Soll-Vorschrift nach dem Willen des europäischen Gesetzgebers vielmehr eine Muss-Vorschrift darzustellen. So sieht Ziff. 2.8 des Anhangs XIV zur Durchführungs-VO explizit vor, dass die Hersteller für den Zugang zu ihren Websites mit Reparaturinformationen angemessene und verhältnismäßige Gebühren festlegen „müssen“. Auch in der durch die Änderungs-VO neu gefassten Ziff. 2.8 wurde dieser Wortlaut beibehalten.

B. Zusammenfassende Bewertung

Das Urteil des Landgerichts Frankfurt am Main folgt der Tendenz in der Rechtsprechung, unabhängigen Unternehmen, und somit Wettbewerbern der Fahrzeughersteller auf dem Markt der Ersatzteile, extensiven Zugang zu Daten zur Fahrzeug- und Teile-Identifikation für eigene Zwecke zu

gewähren. Das Urteil konkretisiert die gesetzlich angeordnete Pflicht zur Bereitstellung der Informationen hinsichtlich der Art und Weise der Zurverfügungstellung, berücksichtigt hierbei jedoch die berechtigten Interessen der Kfz-Hersteller als Inhaber der entsprechenden Datenbanken nicht in ausreichendem Maß. Zudem erscheint die starre Anknüpfung an das OASIS-Format in Anbetracht der lauterkeitsrechtlichen Anspruchsgrundlage des § 3a UWG zumindest fragwürdig.

In den ersten Kommentierungen wurde das Urteil des Landgerichts Frankfurt am Main in einer Reihe mit der Porsche-Entscheidung des Kartellsenats des BGH vom 6.10.2015 gesehen; die höchstrichterliche Rechtsprechung werde konsequent fortgeführt und umgesetzt. Den Gerichten gehe es darum, die Förderung des Wettbewerbs im Automobilsektor weiter voranzutreiben und eine mögliche „Monopolisierung“⁴² durch das Zurückhalten von Daten zu verhindern. Von einer Monopolisierung von Daten kann angesichts der vorstehend geschilderten gesetzlichen Weichenstellungen des Gesetzgebers und der gerichtlichen Entscheidungspraxis jedoch nicht die Rede sein: Gegenstand der Entscheidung des Landgerichts Frankfurt am Main ist bei Lichte besehen nicht die Frage nach dem „Ob“ der Informationsgewährung, sondern die Frage, wie komfortabel der Zugang zu den Daten auszugestaltet ist. Es bleibt abzuwarten, ob das Urteil des Landgerichts Frankfurt am Main, gegen das bereits Berufung zum Oberlandesgericht Frankfurt am Main eingelegt wurde,⁴³ weiterhin in dieser Form Bestand haben wird.

41 Vgl. Art. 7 Abs. 2 Euro5/6-VO in der Fassung der Änderungs-VO.

42 *Kremer/Schwartzmann*, Das Automobil als Datenschleuder (Artikel vom 26.2.2016), abrufbar unter <http://www.lto.de/recht/hintergruende/h/datenschutz-auto-personenbezogene-daten-handel-monopol-smart-car/> (Abruf: 26.6.2016); *Teller*, KIA muss standardisierten Zugang zu Kfz-Daten gewähren (Artikel vom 4.3.2016), abrufbar unter <https://www.telemedicus.info/article/3060-KIA-muss-standardisierten-Zugang-zu-Kfz-Daten-gewaehren.html> (Abruf: 26.6.2016).

43 OLG Frankfurt am Main, Az. 6 U 37/16.

RA Dr. Simon Menz, München*

Elektronische Kfz-Nachrüstteile im Spannungsfeld zwischen EG-Typgenehmigungs- und CE-Kennzeichen

I. Einleitung

Elektronische Baugruppen zum nachträglichen Einbau in Kraftfahrzeuge (Kfz) erfreuen sich im Automotive Aftermarket großer Beliebtheit. Die Bandbreite reicht z. B. von Autoradios mit Bluetooth, Navigationssystemen oder Freisprechanlagen bis hin zu Tuningzubehör in Form von Soundsystemen für eine bessere Klangqualität der Auspuffanlage. Bei dem Erwerb solcher Nachrüstteile ist indes Vorsicht geboten, da hiervon u. a. elektromagnetische oder funktechnische Störungen ausgehen können, die ggf. auch sicherheitsrelevante Auswirkungen auf die Bordelektronik haben. Bisweilen stellt der europäisch geprägte „Kennzeichnungsdschungel“ bereits die Wirtschaftsakteure wie

Hersteller, EU-Importeure oder Händler vor erhebliche Herausforderungen. Es ist sicherlich erst Recht den Verbrauchern nicht hinreichend klar, ob sie auf ein „e-“ bzw. „E“-Genehmigungszeichen oder eine CE-Kennzeichnung auf dem Produkt achten müssen und welche Qualitätsausgabe mit dem jeweiligen Symbol einhergeht. Das vorgenannte Kennzeichnungsrecht ist auch alles andere als trivial, weil die Produkte von zwei grundlegend unterschiedlichen Regelungssystemen erfasst sein können. Dies ist zum einen das genuin kfz-rechtliche Typgenehmigungsverfahren (dazu unter II.) und zum anderen das produktsicherheitsrechtliche Konformitätsbewertungsverfahren nach den

* Auf Seite III erfahren Sie mehr über den Autor.

sog. CE-Richtlinien (dazu unter III.). Die Anbringung des jeweiligen Symbols gibt schließlich sowohl den zuständigen Aufsichtsbehörden als auch den Verbrauchern Auskunft darüber, welches regulatorische Anforderungsprofil der Hersteller letztlich eingehalten bzw. seinen Prüfungen zugrunde gelegt hat. Letztendlich sind auf europäischer Ebene in beiden Bereichen entscheidende regulative Änderungen zu verzeichnen, die im nachfolgenden Beitrag näher dargestellt werden und die es selbstredend zu beachten gilt.

II. Typgenehmigungsverfahren („e“ bzw. „E“-Genehmigungszeichen)

1. Allgemeine Genehmigungsvoraussetzungen nach der Richtlinie 2007/46/EG

Mit Erlass der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5.9.2007 („Rahmenrichtlinie“) hat der europäische Gesetzgeber nicht nur ein umfassendes gemeinschaftliches Typgenehmigungssystem für Fahrzeuge geschaffen, sondern auch in Bezug auf Bauteile für diese Fahrzeuge ein detailliertes Anforderungsprofil etabliert. In Deutschland ist die Rahmenrichtlinie durch die Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) vom 3.2.2011 umgesetzt worden. Nach § 2 Abs. 1 EG-FGV ist die deutsche Genehmigungsbehörde für EG-Typgenehmigungen das Kraftfahrtbundesamt (KBA).

Die Erteilung einer EG-Typgenehmigung für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten setzt nach § 4 Abs. 4 EG-FGV¹ zwingend voraus, dass die Anforderungen für den zu genehmigenden Typ nach Art. 8 der Rahmenrichtlinie vorliegen und die Erfüllung der spezifischen Bestimmungen des Art. 10 der Rahmenrichtlinie sichergestellt sind. Nach Art. 10 Abs. 2 der Rahmenrichtlinie erteilen die Mitgliedstaaten eine EG-Typgenehmigung für ein Bauteil, das mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in Anhang IV aufgeführten einschlägigen Einzelrichtlinie oder Einzelverordnung entspricht. Das Antragsverfahren für die Erteilung der EG-Typgenehmigung bestimmt sich nach Art. 7 der Rahmenrichtlinie.² Die Einhaltung der Anforderungen wird durch geeignete Prüfungen nachgewiesen, die von den benannten Technischen Diensten durchgeführt werden, vgl. Art. 11 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie. Diese Technischen Dienste wie z. B. TÜV, DEKRA, SGS oder VDE werden in Deutschland vom KBA benannt bzw. anerkannt³ und im Anschluss bei der Kommission der EU bzw. dem Sekretariat der United Nations Economic Commission for Europe (UN-ECE) notifiziert.⁴

Der Begriff des „Bauteils“ wird in Art. 3 Nr. 24 der Rahmenrichtlinie definiert. Danach fällt hierunter „eine den Anforderungen eines Rechtsakts unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die unabhängig von einem Fahrzeug eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sofern der Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht“. Ein „Rechtsakt“ im vorgenannten Sinne kann wiederum eine Einzelrichtlinie, eine Einzelverordnung oder eine UN/ECE-Regelung darstellen. Unter die weitgefaste Begriffsbestimmung des „Bauteils“ können somit auch Nachrüstteile z. B. in Form von Autoradios, Navigationssystemen oder Freisprechanlagen gefasst werden.

Sämtliche in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Bauteile hat der Hersteller anschließend nach Art. 19 Abs. 1 der Rahmenrichtlinie mit dem in der betreffenden Einzelrichtlinie oder Einzelverordnung vorgeschriebenen EG-Typgenehmigungszeichen zu versehen. Sofern z. B. eine Einzelverordnung wiederum auf UN/ECE-Regelungen verweist, gelten hingegen die dort statuierten Anforderungen an das EG-Typgenehmigungszeichen.⁵ In der Anlage des Anhangs VII der Rahmenrichtlinie werden detaillierte Anforderungen an das EG-Typgenehmigungszeichen statuiert. Zu beachten ist, dass Bauteile zur Verwendung im Straßenverkehr nur dann feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden dürfen, wenn sie tatsächlich den (sicherheitstechnischen) Anforderungen der in Anhang IV in Verbindung mit Art. 3 Nr. 1 der Rahmenrichtlinie genannten Rechtsakte genügen und entsprechend (ordnungsgemäß) gekennzeichnet sind.⁶ Die Durchführung des (anwendbaren) Typgenehmigungsverfahrens ist mithin obligatorisch, damit das Produkt überhaupt verkehrsfähig ist.

2. Genehmigung hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit

Mit Blick auf die Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) werden in Nr. 10 des Anhangs IV der Richtlinie 2007/46/EG⁷ sowohl die EG-Einzelrichtlinie 72/245/EWG als auch die UN/ECE-Regelung Nr. 10 aufgeführt. Grundsätzlich sind nämlich UN/ECE-Regelungen, denen die Gemeinschaft beigetreten ist und die in Anhang IV Teil I aufgeführt sind, zu den gleichen Bedingungen wie die Einzelrichtlinien und Einzelverordnungen Bestandteil der Typgenehmigung.⁸

a) Richtlinie 72/245/EWG

Lange Zeit war die EG-Einzelrichtlinie 72/245/EWG idF der Richtlinie 2004/104/EG der maßgebliche europäische Rechtsakt für die Prüfung der elektromagnetischen Verträglichkeit von Nachrüstteilen (sog. elektrische/elektronische Unterbaugruppen – „EUB“). Diese sah für die unter ihren Anwendungsbereich fallenden Fahrzeuge und Bauteile grundsätzlich ein Typgenehmigungsverfahren mit einem kleinen „e“ in einem Rechteck als Typgenehmigungszeichen vor (s. Anhang I, Anlage 8 der Richtlinie 2004/104/EG):

e1

Die Kennzahl hinter dem „e“ gibt Auskunft über das genehmigende Land, wobei die Nr. „1“ Deutschland zugeordnet ist.⁹ Nach Nr. 3.2.9 des Anhangs I der Richtlinie 2004/104/EG konnte das Erfordernis der Typgenehmigung jedoch für Bauteile, die als Nachrüstteile verkauft werden und zum Einbau in Kfz bestimmt sind, unter bestimmten Bedingun-

1 Vgl. auch Art. 7 der Rahmenrichtlinie.

2 Vgl. auch den dahingehenden Verweis in § 4 Abs. 1 S. 1 EG-FGV.

3 Grundlage hierfür ist § 2 Abs. 1 Nr. 1 b) des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts (KBA-Gesetz).

4 Außerdem werden die benannten Technischen Dienste auf der Internetseite des KBA veröffentlicht, abrufbar unter:

http://www.kba.de/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigungen/Benannte_Technische_Dienste/Benannte_Stellen/benannte_stellen_node.html;jsessionid=60B067BA2E7860221DD1E44A31B5F215.live2051

5 Dies ist beispielsweise bei der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 der Fall; hierzu gleich näher unter 2.a).

6 Vgl. § 27 Abs. 2 S. 1 EG-FGV.

7 In der Fassung vom 1.1.2016.

8 Vgl. Art. 34 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG; s. a. § 21a StVZO.

9 Siehe auch die Länderzuordnung in Anhang VII der Rahmenrichtlinie.

gen entfallen. Dies setzte allerdings zwingend voraus, dass sie nicht in Zusammenhang mit Funktionen der Störfestigkeit stehen. Derartige Funktionen waren in Nr. 2.1.12 des Anhangs I der Richtlinie 2004/104/EG näher bezeichnet. Entscheidend war letztlich, ob das Bauteil sicherheitsrelevant sein kann; diese Entscheidung hatte der Hersteller eigenverantwortlich zu treffen.¹⁰ Sofern das Bauteil als nicht sicherheitsrelevant eingestuft werden konnte, war gem. Nr. 3.2.9 des Anhangs I der Richtlinie 2004/104/EG keine Typgenehmigung nach der Richtlinie 2004/104/EG erforderlich. Es musste vielmehr eine Übereinstimmungs-erklärung nach dem Verfahren der Richtlinien 2004/108/EG oder 1999/5/EG¹¹ abgegeben werden, die zusätzlich beinhalten musste, dass die sog. elektrische/elektronische Unterbaugruppe (EUB) den Grenzwerten der Nrn. 6.5, 6.6, 6.8, 6.9 des Anhangs I der Richtlinie 2004/104/EG entspricht.

Mit Wirkung vom 1.11.2014 wurden aber insgesamt 49 Einzelrechtsakte gem. Art. 19 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 zugunsten der UN/ECE-Regelungen aufgehoben. Nach der gesetzgeberischen Intention sollten die Vorschriften dieser Richtlinien in die vorgenannte Verordnung übernommen werden, und zwar soweit möglich und sinnvoll durch Verweis auf die entsprechenden UN/ECE-Regelungen, die im Einklang mit dem Beschluss 97/836/EG Bestandteil des Gemeinschaftsrechts geworden sind. Hierdurch sollte den Herstellern zur Verringerung des Verwaltungsaufwands gestattet werden, die Typgenehmigung über eine Genehmigung im Einklang mit der entsprechenden UN/ECE-Regelung gemäß Anhang IV Verordnung (EG) Nr. 661/2009 zu erlangen.¹² Zu den aufgehobenen Rechtsakten gehört auch die Richtlinie 72/245/EWG, die damit nicht mehr als Grundlage für die Erteilung einer Typgenehmigung herangezogen werden kann.

b) UN/ECE-Regelung Nr. 10

In der aktuellen Fassung des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 661/2009¹³ wird mit Blick auf die Typgenehmigung zur elektromagnetischen Verträglichkeit (Funkentstörung) nunmehr die UN/ECE-Regelung Nr. 10 (Ergänzung 1 zur Änderungsserie 04 v. 26.7.2012)¹⁴ aufgeführt. Diese ist mithin seit dem 1.11.2014 verbindlich im Rahmen der Typprüfung heranzuziehen. In Anhang 1 der UN/ECE-Regelung Nr. 10 wird in Form eines abgebildeten Musters detailliert beschrieben, wie das Genehmigungszeichen konkret auszusehen hat. Im Gegensatz zu der Richtlinie 2004/104/EG besteht es aus einem großen „E“ im Kreis:



Die Anwendbarkeit auf EUB wird detailliert in dem Diagramm unter Nr. 3.2.1 der UN/ECE-Regelung Nr. 10 beschrieben. Zu beachten ist insbesondere, dass der Anwendungsbereich – entsprechend der Richtlinie 2004/104/EG – ausschließlich auf solche Nachrüstteile beschränkt ist, die in Zusammenhang mit Funktionen der *Störfestigkeit* stehen.¹⁵ Nach Nr. 2.12 der UN/ECE-Regelung Nr. 10 sind dies:

- Funktionen in Zusammenhang mit der unmittelbaren Kontrolle über das Fahrzeug
- Funktionen in Zusammenhang mit dem Schutz des Fahrers, der Fahrgäste und anderer Verkehrsteilnehmer
- Funktionen, die bei Störung zur Verwirrung des Fahrers oder anderer Verkehrsteilnehmer führen

- Funktionen in Zusammenhang mit der Funktionalität des Fahrzeug-Datenbusses
- Funktionen, deren Störung sich auf die vorgeschriebenen Daten des Fahrzeugs auswirken
- Funktionen in Zusammenhang mit dem im Ladebetrieb mit dem Versorgungsnetz gekoppelten RESS

Ob das konkrete Nachrüstteil tatsächlich in Zusammenhang mit vorgenannten sicherheitsrelevanten Funktionen steht, ist im jeweiligen Einzelfall technisch zu bewerten. Hierbei kann der Hersteller einen akkreditierten Technischen Dienst konsultieren, muss es aber nicht. Sollte das Bauteil nicht sicherheitsrelevant sein, besteht demzufolge keine Typgenehmigungspflicht nach der UN/ECE-Regelung Nr. 10. Der Hersteller muss dann insbesondere eigenverantwortlich prüfen oder prüfen lassen, ob sein Bauteil die Grenzwerte der Nrn. 6.5, 6.6, 6.8 und 6.9 der UN/ECE-Regelung Nr. 10 einhält.¹⁶ Die weitergehenden Anforderungen richten sich dann nach den Produktsicherheitsrechtlichen Vorschriften der neuen Richtlinie 2014/30/EU zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit und ggf. auch nach der novellierten Richtlinie 2014/53/EU über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt. Die Neufassungen der Richtlinien gehen zurück auf eine politisch gewollte Vereinheitlichung und Vereinfachung der Bedingungen für die Vermarktung von Produkten. Im Rahmen eines europäischen Reformprojektes (sog. New Legislative Framework – NLF)¹⁷ wurden diese Rechtsakte – gemeinsam mit zahlreichen weiteren EU-Binnenmarktrichtlinien mit Produktsicherheitsrechtlichem Zuschnitt – deshalb an die Musterbestimmungen des Beschlusses Nr. 768/2008/EG und die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 (sog. Marktüberwachungsverordnung) angeglichen.¹⁸

III. Produktsicherheitsrechtliches Konformitätsbewertungsverfahren (CE-Kennzeichnung)

Das Konformitätsbewertungsverfahren nach Maßgabe der sog. CE-Richtlinien unterscheidet sich bereits vom Ansatz her deutlich von dem Typgenehmigungsverfahren aus dem Kfz-Bereich. In diesem Zusammenhang ist zunächst her-

10 Diese Entscheidung war ursprünglich gemäß Nr. 3.2.9, UAbs. 2 des Anhangs I der Richtlinie 2004/104/EG dem zuständigen technischen Dienst vorbehalten, der nach entsprechender Prüfung eine Erklärung nach Anhang III C der Richtlinie 2004/104/EG auszustellen hatte. Diese Regelung wurde durch die Richtlinie 2009/19/EG gestrichen, sodass fortan der Hersteller selbst die Entscheidung über die Sicherheitsrelevanz des Bauteils zu treffen hatte.

11 Bei der Verweisung auf die Richtlinie 1995/5/EG in Anhang I Nr. 3.2.9 der Richtlinie 2004/104/EG handelte es sich um ein redaktionelles Versehen. In den englischen, spanischen und französischen Fassungen der Richtlinie 2004/104/EG wird an dieser Stelle stattdessen (zutreffend) auf die Richtlinie 1999/5/EG verwiesen.

12 Vgl. Erwägungsgrund (12) der Verordnung (EG) Nr. 661/2009.

13 Fassung vom 24.2.2015.

14 Die Revision 5 vom 16.10.2014 erweitert den Anwendungsbereich auch für Hybrid- bzw. Elektrofahrzeuge (nur in englischer Sprache verfügbar).

15 Vgl. Nr. 3.2.9. der UN/ECE-Regelung Nr. 10.

16 Vgl. Nr. 3.2.9. der UN/ECE-Regelung Nr. 10.

17 Hierzu ausführlich *Kapoor/Klindt*, EuZW 2008, 649; *Klindt/Schucht*, Internationales, europäisches und deutsches Technikrecht, in: Ehlers/Fehling/Pünder, Besonderes Verwaltungsrecht, Bd. 1, 3. Aufl. 2012, § 36, Rn. 45 ff.

18 Zum Angleichungsprozess und den damit einhergehenden Neuerungen *Schucht*, EuZW 2014, 848; *Kapoor/Menz*, BPUVZ 2014, 390.

vorzuheben, dass es sich bei der CE-Kennzeichnung – entgegen einer weit verbreiteten Ansicht in der Bevölkerung – gerade nicht um ein Qualitätszeichen bzw. Gütesiegel handelt.¹⁹ Es besitzt mithin eine andere Bedeutung und Funktion als das zuvor dargelegte „e-“ bzw. „E“-Genehmigungszeichen oder auch das GS-Zeichen.²⁰ Die Bescheinigung der Konformität mit allen Verpflichtungen beruht nämlich regelmäßig auf einer Selbstzertifizierung des Herstellers (wie z.B. bei der internen Fertigungskontrolle). Die Beteiligung einer neutralen oder gar behördlichen Stelle ist im Rahmen des Konformitätsbewertungsverfahrens mithin häufig gerade nicht (zwingend) erforderlich.²¹ Das Anbringen des CE-Zeichens darf deshalb auch nicht von Werbeaussagen wie „CE-geprüft“ flankiert werden, die eine Irreführung der Verbraucher nach sich ziehen können.²² Zu beachten ist aber, dass bereits das reine Fehlen der (erforderlichen) CE-Kennzeichnung einen Sachmangel darstellen und damit Gewährleistungsrechte begründen kann.²³

Die Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) dürfen das Inverkehrbringen von mit der CE-Kennzeichnung versehenen Produkten nicht einschränken. Es sei denn, die Maßnahmen sind gerechtfertigt, weil das Produkt nachweislich non-konform ist. Auf der europäischen Ebene wird das Recht der CE-Kennzeichnung in Art. 30 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 mit unmittelbarer Geltung in allen Mitgliedstaaten der EU geregelt. In Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 werden auch konkrete Vorgaben in Bezug auf das Schriftbild statuiert:



Bei Verkleinerung oder Vergrößerung der CE-Kennzeichnung müssen die sich aus dem abgebildeten Raster ergebenden Proportionen eingehalten werden. Weiterhin gilt für die CE-Kennzeichnung generell eine Mindesthöhe von 5 mm, sofern die einschlägigen Rechtsvorschriften keine genaueren Abmessungen vorgeben.

Wie bereits oben erwähnt, sind aus produktsicherheitsrechtlicher Perspektive mit Blick auf die elektromagnetische Verträglichkeit der Kfz-Einbauteile jedenfalls die Anforderungen der Richtlinie 2014/30/EU zu beachten. Darüber hinaus kann auch die Richtlinie 2014/53/EU anwendbar sein, wenn das konkrete Produkt Funkwellen nutzt.

1. Richtlinie 2014/30/EU

Mit Wirkung zum 20.4.2016 ist die Richtlinie 2004/108/EG außer Kraft getreten und durch die Richtlinie 2014/30/EU ersetzt worden.²⁴ Die Vorgaben der novellierten Richtlinie sind in Deutschland durch eine Neufassung des Gesetzes über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln (Elektromagnetische-Verträglichkeit-Gesetz – EMVG) umgesetzt worden.

Die (allgemeine) EMV-Richtlinie 2014/30/EU gilt allerdings ausweislich ihres Art. 1 Abs. 3 dann nicht, wenn „in anderen Rechtsvorschriften der Union spezifischere Festlegungen für einzelne oder alle in Anhang I beschriebenen wesentlichen Anforderungen getroffen“ werden. Dieser Anwendungsausschluss bezieht sich u.a. auch auf elektronische Nachrüstteile, die im Zusammenhang mit Funktionen der Störfestigkeit stehen. Wie bereits oben unter II. ausgeführt, ist für diese Produkte nach der Verord-

nung (EG) Nr. 661/2009 ein Typgenehmigungsverfahren durchzuführen, welches mithin gegenüber den allgemeinen Regelungen der Richtlinie 2014/30/EU vorrangige Geltung beansprucht.²⁵ Sofern die elektronischen Nachrüstteile hingegen nicht in Zusammenhang mit Funktionen der Störfestigkeit stehen, hat der Hersteller die Anforderungen der Richtlinie 2014/30/EU einzuhalten. Wie bereits oben erwähnt, muss er insbesondere

- ein Konformitätsbewertungsverfahren nach Art. 14 der Richtlinie 2014/30/EU durchführen bzw. durchführen lassen;
- eine EU-Konformitätserklärung nach Maßgabe von Art. 15 der Richtlinie 2014/30/EU ausstellen, in der zusätzlich auch die Einhaltung der spezifischen Grenzwerte der UN/ECE-Regelung Nr. 10 bestätigt wird;
- das CE-Kennzeichen nach den Vorgaben des Art. 17 der Richtlinie 2014/30/EU anbringen.

Zu beachten ist, dass jedem Produkt z.B. auch eine Bedienungsanleitung mit den Informationen zur Nutzung beigefügt sein muss, die in der Sprache des jeweiligen Vertriebslandes abgefasst ist.²⁶ Auch die Bedeutung der (strengeren) Anforderungen zur sog. Hersteller- und Identifikationskennzeichnung sollten nicht unterschätzt werden.²⁷ Denn Kennzeichnungsverstöße sind ein üblicher Anknüpfungspunkt für die zuständigen Marktüberwachungsbehörden, um dem Hersteller die fehlende Konformität mit den geltenden Anforderungen des Produktsicherheitsrechts nachzuweisen.²⁸

2. Richtlinie 2014/53/EU

Die für fast zwei Dekaden geltende Richtlinie 1999/5/EG über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen (R&TTE-Richtlinie) wurde mit Wirkung vom 13.6.2016 ebenfalls aufgehoben und durch eine novellierte Fassung ersetzt. Seit dem 13.6.2016 gelten mithin die neuen Anforderungen der Richtlinie 2014/53/EU (Radio Equipment Directive – „RED“).²⁹ Zu beachten ist aber, dass die RED noch eine einjährige Übergangsfrist vorsieht. Folglich können Produkte, welche die Anforderungen der Richtlinie 1999/5/EG erfüllen und auch dem Anwendungsbereich der RED unterfallen, noch bis zum 12.6.2017 rechtmäßig in Verkehr ge-

19 Vgl. zur wettbewerbsrechtlichen Relevanz (Werbung mit „CE-geprüft“) OLG Frankfurt, 21.6.2012 – 6 U 24/11.

20 Vgl. §§ 20 ff. des Produktsicherheitsgesetzes – ProdSG; näher zum Begriff des GS-Zeichens Klindt, in: Klindt, ProdSG, 2. Aufl. 2015, § 20 Rn. 4 ff.; siehe auch Schucht, StoffR 2013, 29.

21 Möglich ist allerdings auch, dass eine sog. notifizierte Stelle in das Konformitätsbewertungsverfahren involviert gewesen ist; auch in diesem Fall bleibt die CE-Kennzeichnung aber eine Eigenerklärung des Herstellers. Die notifizierte Stelle ist auf produktsicherheitsrechtlicher Ebene das Pendant zu den Technischen Diensten. Auch hier handelt es sich um Prüfinstitute wie z.B. TÜV, VDE oder SGS.

22 Vgl. zur wettbewerbsrechtlichen Relevanz (Werbung mit „CE-geprüft“) OLG Frankfurt, 21.6.2012 – 6 U 24/11.

23 So LG Mönchengladbach, 17.6.2015 – 4 S 141/14; Eisenberg, NZBau 2013, 675 (680); Wagner, BB 1997, 2541, (2544); a. A. AG Frankfurt a. M., 11.7.2011 – 31 C 635/11 (44); Niebling DB 1996, S. 80 (81). Die Frage eines Sachmangels dürfte sich entsprechend auch beim Fehlen des kfz-rechtlichen Typgenehmigungszeichens stellen.

24 Hierzu ausführlich Schucht, InTeR 2014, 149.

25 Vgl. zur ähnlichen Rechtslage unter der (Vorgänger-)Richtlinie 2004/108/EG die Ausführungen im EMV-Leitfaden, deutsche Fassung v. 8.2.2010, hrsg. von der Bundesnetzagentur, Nr. 1.1.3, S. 12 f.

26 Art. 7 Abs. 7 der Richtlinie 2014/30/EU.

27 Art. 7 Abs. 5 und 6 der Richtlinie 2014/30/EU.

28 Ausführlich zum EMV-Recht Schucht, NVwZ 2014, 262.

29 Ausführlich zu den neuen Anforderungen Schucht, PHi 2015, 170 ff.; Menz, InTeR 2015, 82 ff.

bracht werden. Die Vorgaben der RED werden in Deutschland voraussichtlich durch eine Neufassung des Gesetzes über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen (FTEG) umgesetzt werden; der deutsche Gesetzgeber ist dahingehend allerdings in erheblichem Zeitverzug.³⁰

In der RED findet sich zwar keine ausdrückliche Anordnung der Anwendbarkeit auf Kfz-Bauteile wie sie in Art. 1 Abs. 3 der Richtlinie 1999/5/EG statuiert gewesen ist. Hiermit geht aber keine inhaltliche Änderung des Anwendungsbereichs einher: Maßgeblich ist vielmehr, ob das konkrete Nachrüstteil unter die Definition der Funkanlage in Art. 2 Nr. 1 gefasst werden kann. Danach ist hierunter „ein elektrisches oder elektronisches Erzeugnis, das zum Zweck der Funkkommunikation und/oder der Funkortung bestimmungsgemäß Funkwellen ausstrahlt und/oder empfängt, oder ein elektrisches oder elektronisches Erzeugnis, das Zubehör, etwa eine Antenne, benötigt, damit es zum Zweck der Funkkommunikation und/oder der Funkortung bestimmungsgemäß Funkwellen ausstrahlen und/oder empfangen kann“ zu verstehen. Funkwellen sind wiederum „elektromagnetische Wellen mit Frequenzen unter 3 000 GHz, die sich ohne künstliche Führung im Raum ausbreiten“.³¹ Insoweit ist zu beachten, dass die untere Grenze von bislang 9 kHz nach Art. 2 lit. d) der Richtlinie 1999/5/EG unter Geltung der RED folglich keine Bedeutung mehr besitzt. Der Anwendungsbereich ist beispielweise bereits durch den Einbau und die Verwendung von Funkmodulen eröffnet. Mithin ist auch bei dem Anbieten einer (optionalen) Fernbedienung zu einem Nachrüstteil Vorsicht geboten, da dann die Anforderungen des Funkanlagenrechts zusätzlich eingehalten werden müssen.

Kurzum: Wenn das Nachrüstteil unter die Definition der Funkanlage fällt, dann ist der Anwendungsbereich der RED eröffnet, und es müssen folglich auch die spezifischen Anforderungen dieses Regelungsregimes eingehalten werden.³² Dies gilt im Übrigen auch dann, wenn für das Nachrüstteil bereits ein EMV-Typgenehmigungsverfahren nach der UN/ECE-Regelung Nr. 10 durchgeführt worden ist.³³

IV. Fazit

Die vorstehenden Ausführungen haben gezeigt, dass das kfz-rechtliche Typgenehmigungsverfahren einerseits und das produktsicherheitsrechtliche Konformitätsbewertungsverfahren andererseits unterschiedliche Anforderungsregime vorhalten. In Bezug auf das europäische Typgenehmigungssystem ist zudem hervorzuheben, dass zahlreiche – über einen langen Zeitraum geltende – Einzelrichtlinien aufgehoben und weitgehend durch Verweise auf UN-ECE-Regelungen ersetzt worden sind. Der erfolgreiche Abschluss eines Typgenehmigungsverfahrens – z. B. zur elektromagnetischen Verträglichkeit eines elektronischen Bauteils nach der UN/ECE-Regelung Nr. 10 – wird durch die Anbringung eines „E“-Genehmigungszeichens dokumentiert. Abhängig vom konkreten Nachrüstteil kann es z. B. sein, dass das Produkt ausschließlich ein E-Genehmigungszeichen oder ausschließlich eine CE-Kennzeichnung nach der EMV-Richtlinie bzw. der RED tragen muss. Sofern es sich um ein sicherheitsrelevantes Bauteil handelt, das auch als Funkanlage zu klassifizieren ist und damit unter den Anwendungsbereich der RED fällt, muss hingegen sowohl ein EMV-Typgenehmigungsverfahren durchlaufen als auch die Anforderungen der RED eingehalten werden. Folglich müsste ein E-Genehmigungszeichen und ein CE-Kennzeichen auf dem Produkt angebracht werden. Die Anwendbarkeit der jeweiligen Rechtsvorschriften ist letztlich auf Basis einer belastbaren technisch-rechtlichen Bewertung zu treffen. Bei Verstößen gegen die entsprechenden rechtlichen Vorgaben drohen nicht nur vertriebsbeschränkende Maßnahmen seitens der zuständigen Behörden: Sowohl die Regelungen des Straßenverkehrszulassungsrechts³⁴ als auch des Produktsicherheitsrechts³⁵ werden von der Rechtsprechung regelmäßig als wettbewerbsrelevant eingestuft, weshalb auch die Gefahr von Abmahnungen z. B. seitens Wettbewerbern oder rechtsfähigen Verbänden zur Förderung selbständiger oder beruflicher Interessen besteht.

30 Nach Art. 49 der RED hätten die novellierten Anforderungen eigentlich bis zum 12.6.2016 in deutsches Recht implementiert werden müssen.

31 Vgl. Art. 2 Abs. 1 Nr. 4 der RED.

32 Ausführlich zu den neuen Anforderungen *Schucht*, *PHI* 2015, 170 ff.; *Menz*, *InTeR* 2015, 82 ff.

33 So auch explizit zur insoweit vergleichbaren Rechtslage in Bezug auf ein Typgenehmigungsverfahren nach der Richtlinie 72/245/EWG *Guide to the R&TTE Directive 1999/5/EC*, Version of 20 April 2009, hrsg. von der Europäischen Kommission, Nr. 1.1.6. (S. 10 f.).

34 Vgl. z. B. zu Verstößen gegen die Bauartgenehmigungspflicht nach § 22a StVZO OLG Düsseldorf, 30.11.2015 – I-15 U 138/14; LG Mönchengladbach, Anerkenntnisurteil vom 3.11.2014 – 8 O 37/14.

35 Zur Wettbewerbsrelevanz eines Verstoß gegen die ordnungsgemäße CE-Kennzeichnung OLG Frankfurt a. M., 25.9.2014 – 6 U 99/14; mit Blick auf einen Verstoß gegen die Bereitstellungsanforderungen des § 3 Produktsicherheitsgesetz (ProdSG) OLG Frankfurt a. M., 21.5.2015 – 6 U 64/14.

RA Prof. Dr. Rolf-Dieter Mönning, Aachen*

Aktionsplan der EU: „Vorinsolvenzliches“ Sanierungsverfahren

I. Einleitung

Die Dauerbaustelle Insolvenzrecht kennt keinen Stillstand. Während der nationale Gesetzgeber allen Initiativen widerstanden hat, das am 1.3.2012 in Kraft getretene Gesetz zur weiteren Erleichterung der Sanierung von Unternehmen (ESUG)¹ vor der gesetzlich vorgesehenen Evaluierung im Jahre 2017 „nachzujustieren“ ist die Europäische Kommis-

sion mit einem tiefgreifenden Reformvorschlag auf den Plan getreten und empfiehlt europaweit die Einführung eines vorinsolvenzlichen Sanierungsverfahrens. Ausgangspunkt waren Überlegungen zur Anpassung der Europäischen Insolvenzverordnung (EUIInVO), aus der die

* Auf Seite III erfahren Sie mehr über den Autor.

1 Gesetz zur weiteren Erleichterung der Sanierung von Unternehmen – ESUG vom 7.12.2011, BGBl. I 2011, 2582.