



STANDARDS

REQUIREMENTS

# EU-Typgenehmigungsrecht ist ein Game Changer

Warum die Eignungsprüfung mehr als nur Mangelfeststellung ist

Der Begriff der „Eignung“ unterliegt in der Automobilzulieferindustrie einem Bedeutungswandel mit erheblichen vertragsrechtlichen und haftungsrechtlichen Folgen. Aber er muss auch technisch definiert werden, um daraus überhaupt Rechtsfolgen ableiten zu können, weil jede technische Abweichung immer auch eine Vertragsverletzung ist. Die rechtlichen und die technischen Prozessschritte, eine Abweichung festzustellen, unterscheiden sich prinzipiell nicht. Eine klare Regelung versucht das neue EU-Typgenehmigungsrecht zu schaffen.

Ekkehard Helmig

In dieser Begriffsklärung geht es um die Eignung von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten in einer komplexen Anwendungsumgebung. Diese Trilogie stammt übrigens aus dem europäischen Typgenehmigungsrecht. Eignung ist ein generischer Oberbegriff: Eignung enthält Funktion, also die Fähigkeit des Produkts eine bestimmte Aufgabe erfüllen zu können. Eignung enthält Funktionalität, also die Fähigkeit, eine seiner bestimmungsmäßigen Aufgabe entsprechende Wirkung auf seine Umgebung auszuüben. Eignung umfasst Kompatibilität, also die Eigenschaft, zu anderen Produkten zu passen und mit ihnen im Einklang zu wirken. Und Eignung enthält Interoperabilität, also die Fähigkeit zur Funktionalität mehrerer Produkte zum technischen Zusam-

menwirken in einem für bestimmte Zwecke definierten System. Zum Beispiel, um vernetzte Fahrzeuge kommunikationsfähig zu machen.

Aber wer entscheidet über die Eignung eines Produkts für den bestimmten Verwendungszweck? Das ist nach allgemeinem Verständnis der Käufer, also in unserer Betrachtung der Hersteller oder OEM. Nach der jüngsten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) kommt es aber auf ihn nicht zwingend an. Der BGH sieht den Primat beim Lieferanten, also dem Verkäufer. Nach dem Urteil vom 20.3.2018 (VIII ZR 231/18) kommt für das Merkmal „nach dem Vertrag vorausgesetzten Verwendung“ nicht „auf konkrete Eigenschaften der Kaufsache an, die sich der Käufer vorstellt, sondern darauf, ob die Sache für die dem >>>

NCY

RULES



**Fernstudium  
Six Sigma Green Belt**  
Kostengünstig und staatl.  
geprüft. Beginn jederzeit!  
FERNSCHULE WEBER  
Tel. 0 44 87 / 263 - Abt: I68  
www.fernschule-weber.de

Verkäufer erkennbaren Verwendung (Nutzungsart) durch den Käufer geeignet ist“. Der Lieferant muss sich danach also vorstellen (können), was der OEM möchte und was er dann auch brauchen kann. Darin liegt das Risiko falscher Vorstellungen mit der Folge zum Beispiel eines Rückrufs – das ist der Regelfall.

### Wer trägt die Verantwortung: Hersteller oder Lieferant?

In der Praxis ist das natürlich zu kurz gegriffen. In der Praxis dominiert zwar die dem OEM in der Regel überlegene Fachkompetenz des Lieferanten, der dafür unter dem oft missbrauchten Begriff des *Systemlieferanten* in die Pflicht genommen wird. Aber der notwendige Kommunikationsprozess, die Vorstellungen des Lieferanten mit den Verwendungs- und Anwendungsbedürfnissen des OEM in Einklang zu bringen, ist oft gestört.

Dieser Gesichtspunkt spielt in der aktuellen Rechtsprechung bemerkenswerterweise keine Rolle, was wohl auch daran liegt, dass Gerichte nur über das entscheiden dürfen und können, was ihnen die Parteien aus ihren prozesstaktischen Überlegungen vortragen. Dazu gehört nicht die kommunikative Verknüpfung zwischen „reiner Juristerei“ und der Realwelt komplexer Wertschöpfungsketten.

Die von der Rechtsprechung vorgenommene begriffliche Reduzierung auf die Vorstellung, die sich der Verkäufer von dem vom Käufer vorgesehenen Verwendungszweck machen darf, wird in der Praxis mit rechtlicher Verbindlichkeit korrigiert. Die dafür wesentlichen Regelwerke *DIN EN ISO 9001:2015* und darauf aufbauend die *IATF 16949* verorten vor allem in Kapitel 8.2.3.1 die wesentliche (Mit-) Verantwortung für die Eignungsfeststellung in die Zuständigkeit des Lieferanten. Er trägt als Fachmann die Mitverantwortung dafür, dass der OEM richtig bestellt. Als Fachmann trägt er die aus den Regelwerken bestimmte Fragepflicht und eine ausgeprägte Fragekompetenz zur Systemumgebung seines Lieferbauteils oder Liefersystems im gesamten Fahrzeug. Dem steht zum Ausgleich notwendig eine gleichwertige kongruente Antwortpflicht und Antwortkompetenz des OEM gegenüber. Hol- und Bringschuld für den jeweiligen Informationsaustausch bedingen sich inhaltlich und dem Umfang

nach. Sie müssen sich decken. Das gilt vor allem bei allen neuen Technologien, etwa für die E-Mobilität unter Anwendung der *UN-ECE R100* (UN-ECE-Regelungen sind nach dem EU-Typgenehmigungsrecht verbindliche gesetzliche Regelungen) oder die *funktionale Sicherheit* automatisierter Fahrzeuge unter dem Regime der *ISO 26262* und der *ISO/PAS 21448*.

Und genau darin liegt der Konflikt: Der dafür notwendige offene, aber vollständige Kommunikationsprozess für den Austausch sämtlicher erfolgsbezogener technischen Expertise auf beiden Seiten in respektierter Augenhöhe funktioniert oft nicht. Wenn zum Beispiel die Dauerhaltbarkeit eines Werkstoffs vertraglich gefordert oder gesetzlich vorausgesetzt wird, aber kein Einvernehmen über Verfahren und Prüfungsmethoden besteht, wie sie festgelegt und in den Entwicklungs- und Produktionsprozess unter den Vorgaben des Systems unter tatsächlichen Betriebsbedingungen abgesichert werden, steigt die Ausfallwahrscheinlichkeit als Funktion der Zeit der Beanspruchung.

Die Gründe dafür sind vielfältig: Zeit, unklare Konzeptvorstellungen des Kunden, unstrukturierte Änderungsvorstellungen oder Unkenntnis des Langzeitverhaltens neuer Werkstoffe oder elektronischer Bauteile. Das aus Sicht der OEM in der Praxis angewandte Allheilmittel ist die Annahme: Wenn etwas schiefgehen sollte, haftet für die nachträglich festgestellte mangelnde Eignung der Lieferant, obwohl das Produkt selbst nach seinem Entstehungsprozess qualitativ mangelfrei ist. Diese Regressantizipation des Kunden steht nach meiner Beobachtung oft der Bereitschaft einer technisch offenen Partnerschaft im Interesse technisch ausgereifter Lösungen entgegen. Der Lieferant kann sich in der Regel dem Druck nicht entziehen.

Die Fragekompetenz des Lieferanten, um dem OEM eine System- und validierungsgerechte Entscheidungsmöglichkeit für seine Eignungsentscheidung zu liefern, besteht nur dann und nur in dem Umfang wie der OEM fähig und bereit ist, die Fragen auch zu beantworten, um einvernehmlich dem am Endergebnis orientierten Reifegrad zu definieren. Die *Reifegradabsicherung* beantwortet die Frage, ob es einen gleichwertigen Abstimmungs- und Bewertungsstand gibt und ob die daraus ent-

## INFORMATION & SERVICE

### AUTOR

Dr. Ekkehard Helmig ist Rechtsanwalt in Wiesbaden. Er ist überwiegend beratend in der Automobilzulieferindustrie und in europäischen Organisationen tätig. Schwerpunkte seiner anwaltlichen Tätigkeit sind das Recht der Produkthaftung und der Produktsicherheit. Von 1994 bis 2002 gehörte er dem Vorstand der DGQ an.

### KONTAKT

Ekkehard Helmig  
T 0611 778720  
helmig@ra-helmig.de

schiedenen Ergebnisse beiderseitig bestätigte Ergebnisse sind. Maßstab ist die Testbestätigung des OEM von der Validierungsebene des Fahrzeugs aufgrund der nur dem OEM im Ganzen bekannten tatsächlichen Betriebsbedingungen wie es das geltende EU-Recht verlangt.

Bevor das nicht einvernehmlich dokumentiert ist, gibt es kein Entwicklungsergebnis für eine valide Eignungsentscheidung für die Feststellung der Serienreife. Das Risiko, ein Entwicklungsergebnis in den eigenen Eignungsentscheidungsprozess zu übernehmen, liegt ausschließlich beim OEM. Eine falsche Entscheidung des OEM stellt den Lieferanten frei, es sei denn, er hätte den Fehler erkannt, nicht protestiert und in Kenntnis des Fehlers geliefert. Das Defizit daraus für die übergeordnete Validierungsentscheidung des OEM lässt sich weder technisch noch rechtlich durch Bezug auf welch immer gemeinte „Üblichkeit“ für die Anforderungen an das dann mangelhafte, weil ungeeignete, Endprodukt ausgleichen (wie es in manchen Gewährleistungsvereinbarungen vorgesehen ist). Solche Kunden-Klauseln verstoßen gegen zwingendes EU-Recht und sind nichtig.

### EU-Typgenehmigungsrecht soll für Klarheit sorgen

Das ab 1.9.2020 geltende europäische Typgenehmigungsrecht stellt das klar. Unter dem Regime der DIN EN ISO 9001:2015, dem „Eckpfeiler des EU-Typgenehmigungssys-

tems“, bestimmt Artikel 60 der dann geltenden *Typgenehmigungsverordnung 2018/858* (ab 06.07.2022 in der Fassung der ergänzenden Verordnung 2019/2144) zwingend den Kommunikationsprozess. Dort heißt es: „Der Fahrzeughersteller stellt den Herstellern von Systemen, Bauteilen, selbständigen technischen Einheiten, Teilen oder Ausrüstungen sämtliche Angaben bereit, die für die EU-Typgenehmigung von Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten oder für die Erlangung der in Artikel 55 Absatz 1 genannten Autorisierung erforderlich sind.“

Die strikte Einhaltung dieses Kommunikationsgebots ist eine Bedingung für die Typgenehmigungsfähigkeit. Sie unterliegt der durch Artikel 5 Absatz 2 der *Verordnung 2018/858* eingeführten *Beweislastumkehr*. Beweislastumkehr nach Artikel 5 Absatz 2 besagt, dass ein Fahrzeug nur dann als mit allen europäischen Regelwerken übereinstimmend und als typgenehmigungsfähig angesehen werden kann, wenn der Hersteller, der OEM, die Genehmigungsbehörden in die Lage versetzt, die durch die Antragstellung behauptete Genehmigungsfähigkeit nach den Angaben im Beschreibungsbogen „nachvollziehen“ zu können. Der Begriff *nachvollziehen* ist dehnbar und enthält Wertungen der Plausibilisierung. Juristisch ist das ein scharfes Schwert.

Einige OEM sind deshalb seit einiger Zeit in ihren Lastenheften auch dazu übergegangen, das Ergebnis der Entwicklungs-

leistung eines Lieferanten von der Erfüllung gesetzlicher Bestimmungen abhängig zu machen, die „im Zeitpunkt der Typprüfung“ gelten, aber dem Liefertanten meist nicht in vollem Umfang bekannt sind. Das ist der Zeitpunkt der Antragstellung für die Typgenehmigung durch den OEM, deren Wahrhaftigkeit die Leistungen des Lieferanten notwendig einschließen und damit gegenüber der Genehmigungsbehörde auch bestätigen. Defizite des Kommunikationsprozesses bleiben dann Defizite der Richtigkeit des Beschreibungsbogens als unabdingbare Dokumentation für die Zulässigkeit der Antragsstellung. Bei einem daraus begründeten Feldausfall, der zum Entzug der Typgenehmigung führen kann, entsteht für den OEM ein Erklärungsdilemma: Wieso sind seine Erklärungen im Beschreibungsbogen falsch und mit welcher Begründung will er dann noch den Lieferanten für die Kosten eines Rückrufs in Anspruch nehmen? Haftungsfragen richten sich dabei nach dem Einzelfall.

### Typgenehmigungsrecht ist bei Fahrzeugen besonders streng

Nach dem neuen *EU-Kaufrecht* (gültig ab 1.1.2022 gemäß den *EU-Richtlinien 2019/770 und 2019/771*) sind Fahrzeuge als Verbraucherprodukt nur dann objektiv vertragsgemäß, wenn sie alle Anforderungen aus dem Typgenehmigungsrecht und nach technischen Normen erfüllen. Dem Käufer und den Gerichten stehen zur Rechtswahrung fast alle Kenntnisse der Genehmigungs- und der Marktüberwachungsbehörden zur Verfügung.

Alle Unzulänglichkeiten aus dem Typgenehmigungsrecht einschließlich insbesondere der DIN EN ISO 9001:2015 können den Versicherungsschutz gefährden. Das gilt für alle neuen Technologien, die noch nicht ausreichend erprobt sind und für die es noch keinen abgesicherten Erfahrungshintergrund gibt. Dazu zählen Assistenzsysteme, gänzlich neue Werkstoffe oder bewährte Werkstoffe, für die es etwa beim Einsatz in Hochvoltbatterien unbekannte Einflussfaktoren gibt. Sie fallen unter die sogenannte *Erprobungsklausel* oder *Experimentierklausel*. Die Folge ist der mögliche Deckungsausschluss nach den geltenden Bedingungen gemäß Ziffer 6.2.5 des für die Produkthaftpflichtversicherung geltenden Bedingungswerks. ■

## Unterschied zwischen Mangel und Eignung

Unter dem *Mangel* eines Produkts versteht man im allgemeinen Sprachgebrauch die qualitative Abweichung (Ist-Beschaffenheit) von der vereinbarten Spezifikation (Soll-Beschaffenheit). Zur Soll-Beschaffenheit eines Produkts gehört – ebenfalls im allgemeinen Sprachgebrauch – auch die Eignung des spezifizierten Produkts für seinen vereinbarten Verwendungszweck. Damit ist seine Brauchbarkeit für die Zwecke des Kunden gemeint. Die fehlende Eignung ist in der Regel ein *Mangel* des Produkts.

Der Begriff Mangel stammt aus der gesetzlichen Regelung des Kaufrechts nach § 434

Absatz 1 BGB: Der Lieferant ist der Verkäufer, der Kunde ist der Käufer. Ein Produkt ist nach dem Gesetz auch mangelhaft, wenn es sich nicht für die vertraglich vorausgesetzte Verwendung oder sich nicht für die „gewöhnliche Verwendung“ eignet. Damit weist das Produkt nicht die Beschaffenheit auf, die bei einem Produkt gleicher Art „üblich“ ist und die der Käufer nach Art der Sache erwarten kann. Diese Begriffsbestimmung des Gesetzes ist sehr allgemein gehalten. Sie soll eben alle denkbaren Produkte erfassen. Auf die rechtsdogmatischen Feinheiten kommt es an dieser Stelle nicht an.