

WENIGER HAFTUNGSRISIKEN IN DER EU MIT FREIGABE- UND PRÜFMUSTERN

Standortvorteil mit sicheren Produkten

Die verschärfte EU-Gesetzgebung im Bereich Produkthaftung ist eine Chance für den Industriestandort Europa und dient dem Schutz der europäischen Verbraucher. Eine zuverlässige und lückenlose Einhaltung der Richtlinien zur Produktsicherheit kann Europa einen einzigartigen Standortvorteil verschaffen. Und dieser hängt weniger von der Infrastruktur, als von lückenlosen Steuer- und Kontrollsystemen ab.

Der sorglose Umgang mit branchenspezifischen Vorgaben zum Thema Produkthaftung kann zum Verlust eines der letzten Standortvorteile europäischer Industrieländer beitragen: der Entwicklung und Herstellung sicherer Produkte. Was noch vor Jahrzehnten undenkbar war, Produkte zu geringen Preisen mit vergleichbarer Qualität in Entwicklungsländern beschaffen zu können, ist heute Realität. Hersteller, die ihre Produktion außerhalb der Europäi-

schen Union betreiben, aber auch Weiterverarbeiter mit Beschaffungskanälen aus Niedriglohnländern, werden künftig große Aufmerksamkeit auf die Einhaltung des EU-Gemeinschaftsrechts richten müssen.

Das Thema Produkthaftung ist erst mit der schrittweisen Vereinheitlichung in den EU-Ländern sowie mit der Verschärfung der EU-Gesetzgebung zu einem weiteren Beschaffungsmerkmal geworden. Wahrscheinlich wird es künftig in juristischen

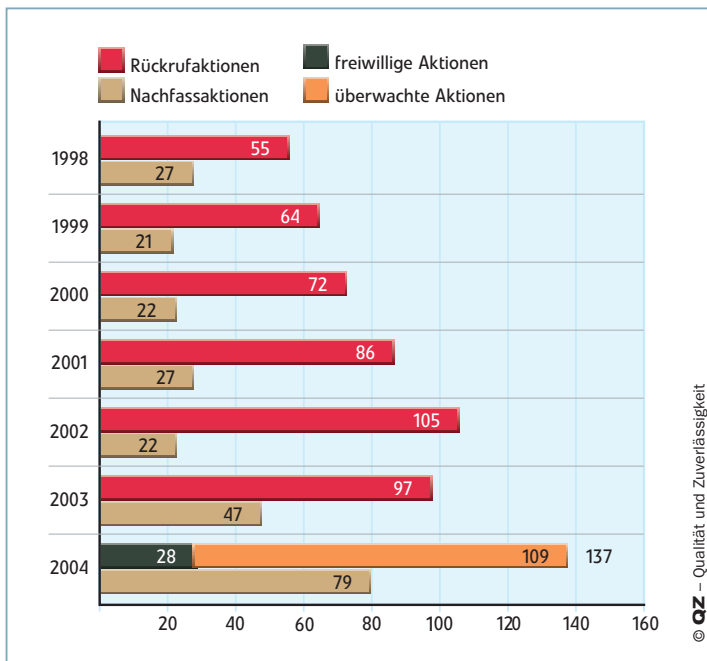
Dirk Schneider, Flensburg

Produkthaftungsfällen eine tragende Rolle für die Industrie spielen. Wegen der recht langen Haftungszeiträume von bis zu zehn Jahren nach dem letzten Inverkehrbringen eines Produkts werden die Weichen in der Industrie zur Risikominderung bereits heute gestellt.

Verpflichtung zur Produktsicherheit

Des Weiteren ist absehbar, dass sich die Schadenersatzansprüche gegen Hersteller und Importeure in der Zukunft eher nach den Vermögenswerten der Unternehmen und Konzerne richten werden, um letztlich den Verbraucher wirkungsvoll zu schützen. Zum Verbraucherschutz ▷

Bild 1. Rückrufaktionen in Deutschland nehmen zu
(Quelle: Kraftfahrtbundesamt)



© QZ – Qualität und Zuverlässigkeit

verpflichtet das europäische Gemeinschaftsrecht alle Hersteller. Nur sichere Produkte dürfen auf den Markt gebracht werden. Demnach darf jedes Produkt, das im Rahmen einer Geschäftstätigkeit geliefert wird und für Verbraucher bestimmt ist, keine oder nur geringe Gefahren bergen.

Hersteller, Händler und Importeure sind über die Regelungen aufgefordert, bei der Einhaltung der allgemeinen Sicherheitsverpflichtung Sorgfalt walten zu lassen. In Risikobranchen, wie dem Fahrzeugbau, wurden Vorkehrungen getroffen, damit den besonderen Eigenschaften von Automobilen Rechnung getragen wird. Hierzu gehören branchenspezifische Behörden und Institutionen wie das Kraftfahrtbundesamt (KBA) in Flensburg, das Luftfahrtbundesamt (LBA) in Braunschweig sowie Prüfinstitute zur Erteilung von CE-Kennzeichen. Diesen Institutionen wird durch gemeinschaftliche Rechtsvorschriften zur Auflage gemacht, Systeme zur Überwachung und Kontrolle sowie zum Austausch von Informationen untereinander und mit der EU-Kommission einzurichten [1].

Haftung für fehlerhafte Produkte

Im europäischen Gemeinschaftsrecht ist eine Haftung für fehlerhafte Produkte vorgesehen. Als Geschädigter hat man Anspruch auf Wiedergutmachung für Personen- und Sachschäden. Dies gilt auch, wenn den Hersteller unmittelbar keine

Schuld trifft. Grundlage für die so genannte außervertragliche Haftung ist u. a. die Richtlinie 1999/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rats vom 10. Mai 1999 zur Änderung der Richtlinie 85/375/EWG des Rats zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Haftung für fehlerhafte Produkte. Diese ist mit dem Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG) in der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht umgesetzt worden. Parallel hierzu bestehen eine Reihe von Gesetzen und Rechtsvorschriften, teils branchenspezifisch wie das Arzneimittelgesetz bzw. produktspezifisch wie das am 1. Mai 2004 für Deutschland in Kraft getretene Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG). Dieses Gesetz setzte die EG-Richtlinie 2001/95/EG in nationales Recht um.

Haftungsrisiken in der Automobilindustrie

Der Hersteller muss darlegen und beweisen, dass ihn ein Verschulden am schadenauslösenden Fehler nicht trifft. So kann ein nachweislich sorgloser Umgang bei der Einhaltung der Aufbewahrungspflichten von Freigabe- und Prüfmustern in einer Produkthaftungsklage von Nachteil sein, wenn nicht sogar einen Verstoß gegen die Sorgfaltspflicht darstellen. Und die Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz, im Kern auch die allgemeine Produkthaftung, kann durch allgemeine Ge-

schaftsbedingungen weder beschränkt noch ausgeschlossen werden.

Wie in vielen anderen Branchen findet auch in der Automobilindustrie eine Vereinheitlichung der weltweit vernetzten Geschäftsprozesse statt. Qualitätsregeln, Sicherheits- und Liefervorschriften sowie branchenspezifische Richtlinien ergänzen die staatlichen Gesetze, um Wirtschaftlichkeit einerseits und Verbraucherschutz andererseits zu gewährleisten. In der deutschen Automobilindustrie sind die Richtlinien des Verbands der Automobilindustrie (VDA) verbindlich. So gibt der VDA-Band 2 von 2004 „Sicherung der Qualität von Lieferungen“ im Kapitel 4.8 Aufbewahrungsfristen vor, dass im Produktionsprozess- und Produktfreigabeverfahren die produkt- und prozessrelevanten Aufzeichnungen und Daten mindestens für die Zeit aufbewahrt werden müssen, in der für das Produkt Liefervereinbarungen bestehen. Zuzüglich einem weiteren Jahr bzw. gemäß Sondervereinbarungen. Der gültige Stand des Referenz- oder Grenzmusters ist für die gleiche Zeitspanne aufzubewahren. Es wird bei Produkten mit besonderer Beschaffenheit auf die Möglichkeit hingewiesen, dass hier „zweckmäßige Vereinbarungen“ zwischen Kunde und Lieferant getroffen werden können. Was unter einer zweckmäßigen Vereinbarung zu verstehen ist, wird nicht näher erläutert.

Die Vorgaben dieser VDA-Richtlinie sind von der Mehrheit der deutschen Automobilhersteller mitgetragen und in eigene Liefervorschriften umgesetzt worden. Hierbei sollte den Aufbewahrungspflichten von Mustern eine besondere Aufmerksamkeit zukommen. Denn die Automobilhersteller verlagern in der Regel über ihre Liefervorschriften die Verpflichtung zur Einhaltung der Aufbewahrung von Rückstellmustern an ihre Zulieferer, welche ohnehin durch die VDA-Richtlinien zur Aufbewahrung aufgefordert werden. Demnach genügt die Aufbewahrung der Dokumentation und Unterlagen alleine – ohne die dazugehörigen Belegmuster – nicht mehr der lückenlosen Darlegung zur Abwendung von Produkthaftungsrisiken.

Unternehmen sind gut beraten, die Aufbewahrungsvorgaben einzuhalten. Für den Fall, dass wertvolle Flächenressourcen für das Kerngeschäft „Herstellung und Produktion“ zur Verfügung stehen sollen, sind neue Lösungen zu finden (wie z.B. Archivierung über einen Dienstleis-

Literatur

- 1 Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie: Merkblatt zur EU-Richtlinie 92/59/EWG 10/98. Arbeitskreis „Europäische Normung und Qualitätssicherung“
- 2 Schriften und Erläuterungen vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Flensburg: www.kba.de
- 3 European Commission: Pink-Book, Enterprise Directorate-General (DG), unit G.1 B-1049 Brussels

Autor

Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schneider, geb. 1969, ist seit 1996 in der Automobilindustrie tätig, u. a. als Mitgesellschafter der TZEM GmbH in Flensburg.

Kontakt

Dirk Schneider
T 04 61/9 00-10 18
F 04 61/9 00-10 19
dirk.schneider@tzem.de
www.tzem.de

ter), ohne einen Verstoß gegen die jeweiligen Branchen-Richtlinien zu riskieren. Die Brisanz eines Verstoßes gegen die Aufbewahrungspflicht sollte nicht unterschätzt werden, da einige Produkte innerhalb der EU hergestellt und für den US-amerikanischen Markt bestimmt sind. Die Nichteinhaltung der Vorgaben kann den haftenden Unternehmen großen finanziellen Schaden zufügen. Der Anstieg von Rückrufaktionen allein in Deutschland spricht für sich (Bild 1).

Rolle der Prüf- und Überwachungsgesellschaften

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) in Flensburg verwaltet gemäß der Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile (EG-Typ V) und der Anlage XIX der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) eine Freigabeliste für Prüflaboratorien, die durch das KBA anerkannt und akkreditiert sind [2].

Basierend auf den Zulassungsrichtlinien der technischen Produkte in der Automobilindustrie sowie in anderen Branchen sind allein in Deutschland eine Vielzahl von Prüfgesellschaften entstanden. Diese Prüfgesellschaften sind Dienst-

leister der Industrie für Prüfaufträge im Zusammenhang von diesen und anderen branchenspezifischen Zulassungen. Unabhängig von der Erteilung der Zertifikate versuchen die technischen Prüfgesellschaften eine maximale Selbstabsicherung zu erreichen. Dies indem sie von ihren Auftraggebern verlangen, das Prüfmuster für festgelegte Zeiträume (in der Regel zwischen 10 und 15 Jahre) nach Ablauf des Zertifikats oder dem letzten Inverkehrbringen aufzubewahren.

Die Änderungshäufigkeit von Produkten innerhalb der Automobilindustrie ist hoch. Ein geprüftes und freigegebenes Produkt ist deshalb ein Nachteil für den Hersteller, sofern zu einem späteren Zeitpunkt (z. B. in einem Produkthaftungsfall) das zu Grunde liegende Prüfmuster als ein entlastender Beleg nicht mehr vorhanden ist und hieraus ein Verstoß gegen die Sorgfaltspflicht abgeleitet werden könnte. Die übliche Personalfuktation oder Veränderungen in den Verantwortlichkeiten in den Unternehmen dürfen dabei keinen Einfluss haben.

In Zukunft Produktsicherheitsbeauftragte?

Der weitere Weg auf europäischer Ebene zur lückenlosen Gesetzgebung hinsichtlich der Produkthaftung in allen EU-Ländern und Branchen ist bereits vorgezeichnet. So wird zweimal pro Jahr von der Europäischen Union in Brüssel das so genannte Pink Book veröffentlicht, eine strukturierte Liste der relevanten europäischen Rechtsvorschriften spezifischer Bereiche und Branchen. Es hat u. a. die Funktion als Informationsinstrument der einschlägigen Rechtsvorschriften der betroffenen Wirtschaftsbereiche. Die aktuelle Ausgabe enthält über 482 Direktive für die jeweiligen Branchen, wie motorgetriebenen Fahrzeugbau, chemische Produkte, pharmazeutische Produkte, kosmetische Produkte, gesetzliche Messtechnik oder Risiken elektrischer Anlagen und Zubehör [3].

Kurz- bis mittelfristig wird das Thema Überwachung der Produkthaftungsrisiken in der Industrie einen ähnlichen Stellenwert haben, wie die Themen Umweltschutz und Qualitätswesen. Neben den Aufgaben der Beauftragten für Arbeitssicherheit, Umweltschutz und Qualitätsmanagement kommt dann möglicherweise die Rolle des „Produktsicherheitsbeauftragten“ hinzu. □