

### C. Ergänzende datenschutzpolitische Überlegungen

Der Umstand, dass das derzeitige technische Konzept der abschnittsbezogenen Geschwindigkeitsüberwachung auf der Verarbeitung der Kennzeichen **sämtlicher** Kfz, die einen Einfahrtsquerschnitt passieren, beruht, stellt einen starken Anreiz für Sicherheitsbehörden dar, die Nutzbarmachung der anfallenden Daten für sicherheits- und kriminalpolizeiliche Zwecke zu fordern. In der Vergangenheit zielten die Bestrebungen va auf die **routinemäßige, dh anlasslose automationsunterstützte Verknüpfung** der Section Control-Daten mit Daten aus polizeilichen Fahndungsdateien (va der sog „EKIS-Kraftfahrzeugfahndung“) ab. Solche Verknüpfungen wären als Übermittlungen iSd § 4 Z 12 DSGVO zu qualifizieren<sup>107)</sup> und hinsichtlich ihrer Zulässigkeit anhand §§ 7 ff DSGVO zu beurteilen. Eine ausdrückliche gesetzliche Ermächtigung für derartige Übermittlungen existiert nicht. Und auch an der expliziten Befugnis des/der Empfänger(s) (Sicherheitsbehörde[n]) mangelt es. Eine Ableitung solcher Befugnisse aus §§ 7, 8 DSGVO iVm der gesetzlichen Aufgabe der Fahndung (§§ 20, 24 Abs 2 SPG; § 417 Abs 2 StPO) muss wiederum sowohl mit Blick auf die im Rahmen dieser Arbeit aufgezeigten Grenzen der Leistungsfähigkeit

der Rechtsfigur der impliziten Begründung der datenschutzrechtlichen Zulässigkeit einer Datenverwendung<sup>108)</sup> als auch aus Verhältnismäßigkeitsgründen außer Betracht bleiben.<sup>109)</sup>

Wiewohl also ein routinemäßiger Abgleich von Section Control-Daten mit polizeilichen Kfz-Fahndungsdaten nach geltender Rechtslage unzulässig wäre, ist zu befürchten, dass mittelfristig Forderungen zur Schaffung ausdrücklicher einfachgesetzlicher Ermächtigungstatbestände in diese Richtung erhoben werden. Unvorgefährlich einer abschließenden verfassungsrechtlichen Beurteilung solcher Tatbestände erscheint es auch im Interesse des datenschutzrechtlichen Kernprinzips der Zweckbindung<sup>110)</sup> geboten, die sog Section Control nicht weiter zu verfolgen.

gangen am 10.12.2004, betreffend Datenanwendung DVR 0059986 – V169 „Section Control – Geschwindigkeitsüberwachung auf Autobahnen in Niederösterreich“ (registriert am 4.2.2005 unter GZ K500.907 – 169).

107) Vgl dazu die seinerzeitige Legaldefinition in § 3 Z 8 Satz 2 DSGVO 1978 idF BGBl 1978/565 iVm RV 554 BlgNR 16. GP, 14; s auch OGH 25.2.1992, 4 Ob 114/91.

108) Vgl oben ab FN 66.

109) Eine ausführlichere Diskussion der damit angesprochenen Frage der verfassungsrechtlichen Grenzen polizeilicher Fahndungsaktivitäten unterbleibt an dieser Stelle aus Raumgründen.

110) Vgl § 6 Abs 1 Z 2 DSGVO.

#### → In Kürze

Die für die sog abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung charakteristische Verarbeitung personenbezogener Daten sämtlicher Kfz, die einen Kontrollabschnitt passieren, uzv völlig unabhängig von einer Übertretung, ist nicht durch ausdrückliche gesetzliche Ermächtigungen, die den Bestimmtheitsanforderungen des § 1 Abs 2 DSGVO bzw des Art 8 Abs 2 MRK genügen, gedeckt. Auch eine Ableitung aus übertragenen gesetzlichen Aufgaben iSd §§ 7, 8 DSGVO kommt nicht in Betracht. Die derzeitige Praxis ist daher **gesetzwidrig** und infolge ihrer Grundrechtsrelevanz zugleich verfassungswidrig. Da es dem Instrument zudem an der nötigen Verhältnismäßigkeit mangelt, er-

scheint eine „Sanierung“ durch eine bloße Präzisierung einfachgesetzlicher Bestimmungen ausgeschlossen. Datenschutzpolitisch empfiehlt sich ein Verzicht auf dieses Instrument auch im Interesse der Vorbeugung gegen unverhältnismäßige polizeiliche Dauerfahndungen.

#### → Zum Thema

##### Über den Autor:

Dr. Gerhard Kunert ist Referent im Bundeskanzleramt, Verfassungsdienst; Kontaktadresse: Rennweg 89/11/15, 1030 Wien.

##### Vom selben Autor erschienen:

Das „gläserne Auto“ – Überlegungen aus datenschutzrechtlicher Sicht, ZVR 2002, 219.

## Haften Cargounternehmen als Importeure nach dem PHG?

Der Beitrag geht der Frage nach, ob Transportunternehmen als Importeure nach dem PHG haften, wenn sie fehlerhafte Produkte in den Europäischen Wirtschaftsraum einführen.

Von Stefan Pernert

#### Inhaltsübersicht:

- A. Problemstellung
- B. Meinungsstand
- C. Eigene Ansicht
  1. Vorbemerkung
  2. „Einfuhr zum Vertrieb“ im PHG und in der Richtlinie

3. Die Ansichten zur Händlerhaftung iSd § 1 Abs 2 PHG
4. Die maßgebenden Wertungsgesichtspunkte der Importeurshaftung
- D. Zusammenfassung

ZVR 2006/18

§ 1 Abs 1 Z 2 PHG

Importeur;

Cargounternehmen;

Produkthaftung

## A. Problemstellung

Das PHG ordnet bekanntlich eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung nicht nur des Herstellers, sondern auch des „Importeurs“ eines fehlerhaften Produkts an. Gem § 1 Abs 1 Z 2 PHG haftet nämlich jeder Unternehmer, der ein fehlerhaftes Produkt zum Vertrieb in den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) eingeführt und hier in den Verkehr gebracht hat. Der Beitrag geht der Frage nach, ob ein „Cargounternehmen“ Importeur im produkthaftungsrechtlichen Sinn ist. Kerntätigkeit eines solchen Unternehmens ist die Organisation (Spedition) und Durchführung des Transports von Waren.<sup>1)</sup>

Folgender Fall soll die zugrunde liegende Problematik illustrieren: Ein US-amerikanisches Unternehmen, das Rasenmäher herstellt, beauftragt ein österr Unternehmen mit dem Transport der Rasenmäher aus den USA nach Österreich. Ein österr Kunde kauft über Internet einen Rasenmäher beim amerikanischen Hersteller. Der Auftrag des Kunden wird vom Hersteller an den Transporteur weiter geleitet, der das Gerät an den Kunden ausliefert. Beim Gebrauch des Mähers verwickelt sich ein Produktfehler, weshalb sich der Kunde schwer verletzt. Haftet der Transporteur nach § 1 Abs 1 Z 2 PHG?

Der vorliegende Beitrag untersucht die Frage der Haftung nach dem PHG bei bloßer Übernahme von Spedition oder Transport. Ausgeklammert bleiben daher die von Cargounternehmen vielfach darüber hinausgehend übernommenen Tätigkeiten wie Kommissionierung oder Montage des Transportguts.<sup>2)</sup>

## B. Meinungsstand

Die Frage nach der Haftung eines Speditors oder Transporteurs als Importeur nach dem PHG wird in der österr Literatur nicht ausdrücklich angesprochen,<sup>3)</sup> Rsp existiert – soweit ersichtlich – keine. Es findet sich eine deutsche Stellungnahme *Wieskes*,<sup>4)</sup> der die Importeurhaftung des Transporteurs in einem dem Beispielfall (A.) vergleichbaren Sachverhalt bejaht. Ausgeschlossen aus der Importeurhaftung seien nämlich lediglich Einfuhren zu privaten Zwecken und Einfuhren zur ausschließlichen Eigenbedarfsdeckung des Importeurs. Ziel der Einfuhr im Rahmen der geschäftlichen Tätigkeit des Transporteurs, so *Wieske*,<sup>5)</sup> sei der Vertrieb an Kunden. Daher sei eine Haftung zu bejahen. *Taschner*<sup>6)</sup> vertritt die gegenteilige Ansicht. Auch *Schmidt-Salzer*<sup>7)</sup> ist wohl anderer Meinung, wenn er meint, der Importeur sei „funktionell (...) Händler“. *Frietsch*<sup>8)</sup> vertritt zum deutschen Produkthaftungsgesetz (dProdHaftG) die Ansicht, dass es sich bei dem Importeur „im Grundsatz um ein Vertriebsunternehmen“ handle.

## C. Eigene Ansicht

### 1. Vorbemerkung

Die Frage der Haftung des Cargounternehmens für die Fehlerhaftigkeit der von ihm in den EWR eingeführten Produkte hat hohe wirtschaftliche Bedeutung. Solche Unternehmen bringen oftmals unüberschaubare Mengen an Waren in den EWR. Eine Haftung nach dem

PHG würde eine erhebliche Belastung darstellen; der Versuch, gegenüber den außerhalb des EWR ansässigen Herstellern eine vertragliche Freistellungsklausel für den Fall der Inanspruchnahme zu erwirken, wäre dann dringend anzuraten. Eine Deckungsvorsorge – etwa durch Abschluss einer Versicherung – ist für einen Importeur sogar verpflichtend (§ 16 PHG).

Gem § 1 Abs 1 Z 2 PHG ist Voraussetzung für die Haftung, dass ein Produkt zum Vertrieb in den EWR eingeführt und hier in Verkehr gebracht wurde. Nach hL,<sup>9)</sup> der sich der OGH<sup>10)</sup> angeschlossen hat, ist für die Importeurseigenschaft nicht entscheidend, wer den Importvorgang tatsächlich durchgeführt hat. Importeur ist vielmehr der erste Unternehmer in der Vertriebskette, der seinen Sitz im EWR hat.<sup>11)</sup>

Für die gegenständliche Frage ist entscheidend, ob man davon sprechen kann, dass Transporteur Produkte zum Vertrieb in den EWR einführen, obwohl sie selbst nicht Händler sind, sondern die Ware bloß im Auftrag des Herstellers in den EWR einführen, also als „Auslieferer“ tätig werden. Dies wird in der Folge im

- 1) Vgl etwa <http://www.cargo-partner.com>
- 2) Diese Fälle betreffen andere Fragen der Haftung nach dem PHG. Wer etwa die Montage des Transportguts übernimmt, den kann die Haftung als Produzent (Assembler) treffen; vgl zB *Wesler/Rabl*, PHG<sup>2</sup> (2004) § 3 Rz 11 ff. Agiert das Unternehmen als Verkaufskommissionär, so greift die Importeurhaftung schon deshalb ein, weil das Cargounternehmen die Waren im eigenen Namen verkauft. Die Einfuhr zum Zweck des Verkaufs von Waren im eigenen Namen führt – bei Vorliegen der sonstigen allgemeinen Haftungsvoraussetzungen – unzweifelhaft zur Haftung als Importeur nach § 1 Abs 1 Z 2 PHG (*Wesler/Rabl*, PHG<sup>2</sup> § 1 Rz 49). Der Ansatzpunkt für die Haftung ist in diesen Fällen nicht mehr das bloße Verbringen über die EWR-Grenze.
- 3) Die Stellungnahme von *Wesler/Rabl*, PHG<sup>2</sup> § 1 Rz 49 deutet freilich auf eine Verneinung der Haftung des bloßen Transporteurs als Importeur hin. Ebenso wohl *Reindl* in *Fitz/Grau/Reindl*, Produkthaftung<sup>2</sup> (2004) Vorbem Rz 24; („(...) als Importeur jeder Händler (...)“). Vgl weiters *Fitz/Grau* in *Fitz/Grau/Reindl*, Produkthaftung<sup>2</sup> § 1 Rz 39; *Preslmayr*, Handbuch der Produkthaftung<sup>2</sup> (2002) 25ff; *Posch* in *Schwimmann*<sup>2</sup> VIII § 1 PHG Rz 26. Vgl zur Auslegung des Begriffes „Händler“ ISd § 1 Abs 2 PHG und den Rückschlüssen, die daraus auf die Auslegung des Importeursbegriffes gezogen werden können, noch unten 3.
- 4) Rechtliche Probleme bei Logistikverträgen, *TranspR* 2002, 177.
- 5) *TranspR* 2002, 180.
- 6) In *Taschner/Frietsch*, Produkthaftungsgesetz und EG-Produkthaftungs-Richtlinie<sup>2</sup> (1990) Art 3 EG-RL Rz 19: „Entscheidend ist, daß dieser Vertrieb zur geschäftlichen Tätigkeit desjenigen gehört, der einführt. (...) Einfuhr als geschäftliche Tätigkeit irgendeiner Person allein genügt also nicht.“ *Taschner* formuliert dies freilich in erster Linie mit Blick auf die Abgrenzung zur Einfuhr zum Privat- oder Eigengebrauch, die nicht zur Importeurhaftung führt.
- 7) Kommentar EG-Richtlinie Produkthaftung, Band 1: Deutschland (1986) Einl Rz 166 und Art 3 EG-RL Rz 196 ff.
- 8) *Frietsch* in *Taschner/Frietsch*<sup>2</sup> § 4 ProdHaftG Rz 90 ff, der beim Importeur durchwegs vom „Händler“ spricht.
- 9) *Fitz/Grau* in *Fitz/Grau/Reindl*, Produkthaftung<sup>2</sup> § 1 Rz 60 ff; *Preslmayr*, Produkthaftung<sup>2</sup>, 23 ff; alle mwN aus Lit und Rsp. AA zB *Wesler/Rabl*, PHG<sup>2</sup> § 1 Rz 47.
- 10) 6 Ob 636/94, JBl 1995, 456. Die Entscheidung erging noch zur Rechtslage vor der PHG-Novelle 1993 (BGBl 1993/95). Nach der ursprünglichen – noch vor dem EWR und dem Beitritt Österreichs zur EU bestehenden – Fassung des PHG aus dem Jahr 1988 haftete der inländische Unternehmer, der das Produkt zum Vertrieb in das Inland eingeführt und hier in den Verkehr gebracht hat (zu den Streitfragen, die diese missglückte Formulierung hervorrief, vgl zB *Wesler/Rabl*, PHG<sup>2</sup> § 1 Rz 44; *Preslmayr*, Produkthaftung<sup>2</sup>, 21 ff, jeweils mwN aus der Lit). Die Ausführungen des OGH können aber sinngemäß auf die geltende Rechtslage angewendet werden (*Preslmayr*, Produkthaftung<sup>2</sup>, 23), zumal der Gesetzgeber der PHG-Novelle 1993 bei der Neufassung der Bestimmung explizit auf die Ansicht des OGH Bezug genommen hat (*Fitz/Grau* in *Fitz/Grau/Reindl*, Produkthaftungsgesetz<sup>2</sup> § 1 Rz 60).
- 11) Vgl dazu im Detail *Fitz/Grau* in *Fitz/Grau/Reindl*, Produkthaftungsgesetz<sup>2</sup> § 1 Rz 60 f.

Lichte des PHG und der Produkthaftungs-Richtlinie<sup>12)</sup> untersucht.

## 2. „Einfuhr zum Vertrieb“ im PHG und in der Richtlinie

Das PHG erklärt den Begriff des Vertriebs nicht, sondern setzt ihn voraus. In § 1 Abs 1 Z 2 PHG findet sich nämlich bloß die Formulierung, dass der Unternehmer, der ein Produkt zum Vertrieb in den EWR eingeführt und hier in den Verkehr gebracht hat, als Importeur haftet. In Anbetracht der europarechtlichen Determinierung der Produkthaftung lohnt es sich, die Vorgaben der RL einer genauen Betrachtung zu unterziehen. Die Importeurhaftung ist in Art 3 Abs 2 der RL geregelt: „Unbeschadet der Haftung des Herstellers gilt jede Person, die ein Produkt zum Zweck des Verkaufs, der Vermietung, des Mietkaufs oder einer anderen Form des Vertriebs im Rahmen ihrer geschäftlichen Tätigkeit in die Gemeinschaft einführt, is dieser RL als Hersteller dieses Produkts und haftet wie der Hersteller.“

In der RL findet sich also eine beispielhafte Aufzählung dessen, was sich der europäische Gesetzgeber unter „Vertrieb“ vorstellt. Offen bleibt jedoch – wie nach der Formulierung des PHG –, ob die das Produkt in den EWR einführende Person nur dann als Importeur zu qualifizieren ist, wenn sie das Produkt *selbst* zu vertreiben beabsichtigt, also etwa zu verkaufen oder zu vermieten. In diesem Fall würden Cargounternehmen nicht als Importeure haften, weil sie die eingeführten Produkte ja bloß im Auftrag eines Dritten an einen Endabnehmer oder einen Händler liefern. Ihre eigene Tätigkeit ist aber nicht der Vertrieb, sondern bloß die Einfuhr. Diese Deutung liegt auf den ersten Blick nahe,<sup>13)</sup> zwingend ist sie aber nicht. Man könnte dagegen einwenden, dass der Wortlaut der Bestimmung nur erfordert, dass der Unternehmer Produkte zum Vertrieb einführt und dabei im Rahmen seiner geschäftlichen Tätigkeit handelt, aber nicht vorgesehen ist, dass die geschäftliche Tätigkeit des Einführenden im Vertrieb bestehen muss. Dann würde der Cargounternehmer unter Art 3 Abs 2 der RL fallen. Er handelt nämlich im Rahmen seiner geschäftlichen Tätigkeit (Einfuhr von Ware), und führt die Ware zum Zweck des Vertriebs, wenn auch durch andere Unternehmer, ein. Dass der Importeur das Produkt selbst verkauft, vermietet usw, ist nach dem Wortlaut kein zwingendes Erfordernis für die Haftung.<sup>14)</sup>

## 3. Die Ansichten zur Händlerhaftung iSd § 1 Abs 2 PHG

Der Händler eines Produkts kann – im Gegensatz zu einem Hersteller oder Importeur – nur ausnahmsweise nach dem Produkthaftungsgesetz in Anspruch genommen werden.<sup>15)</sup> Zu überlegen ist, ob aus den in der Lehre zum Verständnis des Händlers iSd § 1 Abs 2 PHG vertretenen Ansichten Rückschlüsse auf die Reichweite der Importeurhaftung gezogen werden können. Während nur selten dazu Stellung genommen wird, ob ein bloßer Spediteur oder Transporteur als Importeur im produkthaftungsrechtlichen Sinn zu qualifizieren ist,<sup>16)</sup> ist die Frage, ob diesen die produkthaftungsrechtliche Händlerhaftung<sup>17)</sup> trifft, nämlich Gegenstand einer regen Diskussion.

*Rabl*<sup>18)</sup> vertritt zur Händlerhaftung iSd § 1 Abs 2 PHG die Meinung, dass es beim Vertreiben oder Liefern des Produkts nicht auf den tatsächlichen Vorgang, sondern auf die wirtschaftliche Beziehung zwischen dem Abnehmer des Produkts und seinem Vertragspartner ankomme. So sei etwa weder die Post noch ein Spediteur Unternehmer iSd § 1 Abs 2 PHG. Ebenso treffe bei der Lieferung durch einen Stellvertreter des Verkäufers den Vertretenen, nicht den Vertreter die Händlerhaftung. *Fitz/Grau*<sup>19)</sup> sind hingegen der Ansicht, dass auch der bloße Bote – wie etwa die Post oder ein Spediteur – als Lieferant des Produkts anzusehen sei. Diese Frage ist auch in Deutschland strittig.<sup>20)</sup>

Wer die Haftung des Spediteurs als Händler iSd PHG verneint, wird wohl auch einer Haftung als Importeur skeptisch gegenüberstehen. Verneint man nämlich schon die „Auffanghaftung“<sup>21)</sup> des Transporteurs mit dem Argument, sie entspreche nicht der ratio des Gesetzes,<sup>22)</sup> wird man auch die „primäre“ Haftung als Importeur verneinen.<sup>23)</sup>

Die Haftung des Lieferanten als Händler wird von ihren Befürwortern mit dem „Auskunftsbedürfnis von beim Transport geschädigten Dritten“ begründet.<sup>24)</sup> Die drohende Haftung soll offenbar als Druckmittel dienen und ein Anreiz für den Transporteur sein, den „Vormann“ zu benennen. So würde sie einen Beitrag

12) RL 85/374/EWG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Haftung für fehlerhafte Produkte, ABl L 210 v 7. 8. 1985, 29. Die Produkthaftungs-RL ist vom Grundsatz der Vollharmonisierung getragen und erlangt für die Auslegung des PHG daher besondere Bedeutung. Das österr Produkthaftungsgesetz darf von der RL nämlich weder zu Lasten, noch zu Gunsten des Geschädigten abweichen: *Spitzer*, Der Unternehmer im PHG, JBl 2003, 414 (415 ff); *derselbe*, Vollharmonisierung des Produkthaftungsrechts, *ecolex* 2003, 141.

13) Vgl die Ausführungen von *Taschner* in *Taschner/Frietsch*<sup>2</sup> Art 3 EG-RL Rz 19.

14) So *Wieske*, *TranspR* 2002, 180.

15) Gem § 1 Abs 2 PHG haftet, wenn der Hersteller oder – bei eingeführten Produkten – der Importeur nicht festgestellt werden kann, jeder Unternehmer, der das Produkt in den Verkehr gebracht hat, wenn er nicht dem Geschädigten in angemessener Frist den Hersteller beziehungsweise – bei eingeführten Produkten – den Importeur oder denjenigen nennt, der ihm das Produkt geliefert hat. Wesentlicher Unterschied zur Haftung des Herstellers oder Importeurs ist, dass der Händler sich durch Benennung der in § 1 Abs 2 PHG bezeichneten Person von der Haftung befreien kann. Vgl zur Händlerhaftung grundlegend *Rabl*, Die Haftung des Händlers nach dem Produkthaftungsgesetz, JBl 1999, 490.

16) Vgl oben B.

17) Die EG-RL und das dProdHaftG sprechen vom „Lieferanten“; vgl *Rabl*, JBl 1999, 492.

18) JBl 1999, 492 f; ebenso *Welser/Rabl*, PHG<sup>2</sup> § 1 Rz 56.

19) In *Fitz/Grau/Reindl*, Produkthaftungsgesetz<sup>2</sup> § 1 Rz 66.

20) Die Haftung des bloßen Spediteurs des Produktes bejaht von *Westphalen*, Produkthaftungshandbuch, Band 2 (1999) § 75 Rz 70, der nur die Haftung des Postboten als Händler verneint. Nach *Taschner* in *Taschner/Frietsch*<sup>2</sup> Art 3 EG-RL Rz 26 kommt es auf die tatsächliche Lieferung des Produkts an, „gleichgültig, unter welchem Titel die Sache geliefert worden ist.“ *Kullmann* in *Kullmann/Pfister*, Produzentenhaftung (Loseblattsammlung) Kza 3605, 241 und *Wagner* in *MüKo BGB V*<sup>4</sup> § 4 ProdHaftG Rz 32 verneinen hingegen die Haftung des Spediteurs oder Postboten. Unklar *Schmid-Salzer*, Kommentar EG-Richtlinie I Art 3 Rz 279 ff.

21) So *Rabl*, JBl 1999, 492.

22) Vgl *Kullmann* in *Kullmann/Pfister*, Produzentenhaftung Kza 3605, 25: Nach dem Sinn und Zweck des Gesetzes, wie er sich unter anderem aus § 4 Abs 2 dProdHaftG (Haftung des Importeurs) ergebe, seien Spediteure und Postboten nicht als „Lieferant“ anzusehen.

23) Zu bedenken ist, dass sich der Händler ja durch Benennung entweder des Herstellers – bei eingeführten Produkten des Importeurs – oder desjenigen, der ihm das Produkt geliefert hat, von der Haftung befreien kann. Der Importeur kann sich von seiner Haftung nicht befreien.

24) *Fitz/Grau/Reindl*, Produkthaftungsgesetz<sup>2</sup> § 1 Rz 66.

zur besseren Durchsetzbarkeit der produkthaftungsrechtlichen Ansprüche leisten. Diese Begründungen bieten keine Argumente für die Bejahung der *Importeurhaftung* des Transporteurs. Der Importeur haftet ja endgültig und kann sich von seiner Haftpflicht nicht durch Benennung eines Vormanns befreien. Insofern trifft das Argument, die Haftung diene als Druckmittel für den Haftpflichtigen, für ihn nicht zu.

#### 4. Die maßgebenden Wertungsgesichtspunkte der Importeurhaftung

Für die Beantwortung der Frage der Haftung von Cargounternehmen nach dem PHG erweist es sich somit als notwendig, die hinter der Importeurhaftung stehende ratio zu beleuchten.

Zunächst ist an ein Argument zu erinnern, das maßgebend zur Einführung der Produkthaftung beigetragen hat und als ihre Rechtfertigung dient: Der Hersteller könne die ihm durch die verschärfte Haftung entstehenden Kosten auf seine Abnehmer überwälzen.<sup>25)</sup> Der Produzent übernehme so die Funktion des Versicherers des Geschädigten und die Verbraucher fungierten als Beitragszahler.

Die Importeurhaftung wiederum dient nach allgemeiner Ansicht dem Zweck des Verbraucherschutzes.<sup>26)</sup> Für einen durch ein fehlerhaftes Produkt Geschädigten solle wenigstens ein primär Haftpflichtiger im Gemeinschaftsgebiet greifbar sein.<sup>27)</sup> Dadurch würden Schutzlücken, die sich aus einer sonst notwendigen Rechtsverfolgung gegen Hersteller im Ausland ergeben, geschlossen. Der Importeur sei somit das Scharnier zwischen den Sicherheitsstandards des Herkunftsstaates und den Sicherheitserwartungen im Marktstaat. Die Funktion der Importeurhaftung bestehe darin, den Importeur dazu anzuhalten, sich der Unbedenklichkeit der eingeführten Produkte am Maßstab der inländischen Sicherheitsstandards zu vergewissern.<sup>28)</sup>

Diese Überlegungen vermögen die Qualifikation eines Cargounternehmens als Importeur nicht zu rechtfertigen. Die Haftung ist mE schon im Licht des hinter der Produkthaftung stehenden Versicherungsgedankens nicht vertretbar. Dem Transporteur steht zum Unterschied vom Produzenten oder Händler nämlich nicht die Möglichkeit offen, die verschärfte Haftung über die Gestaltung der Produktpreise an die Verbraucher weiterzugeben – er vertreibt die Produkte ja nicht selbst.<sup>29)</sup>

Auch der hinter der Haftung stehende Zweck, der Importeur solle dazu angehalten werden, sich der Unbedenklichkeit der eingeführten Produkte am Maßstab der inländischen Sicherheitsstandards zu vergewissern, ist gewiss nicht geeignet, eine Haftung des Transporteurs zu rechtfertigen. Aufgabe eines Spediteurs oder Frachtführers ist es nicht, das Transportgut einer näheren Überprüfung auf seine Sicherheit (Fehlerhaftigkeit) beim bestimmungsgemäßen Gebrauch zu unterziehen. Dazu wird er idR schon nicht die nötigen Kenntnisse besitzen. Eine solche Kontrolle wäre aber auch unzumutbar. Das Hauptargument für die Haftung des EWR-Importeurs trifft daher auf den Transporteur nicht zu.

Auch der Gedanke des Verbraucherschutzes gebietet eine Haftung des Cargounternehmens aber nicht. Kauft

der Erwerber ein außerhalb des EWR hergestelltes und von einem Transporteur in den EWR gebrachtes Produkt im Inland, so ist der erste Händler, der seinen Sitz im EWR hat, als Importeur haftbar. Das Ziel, einen Haftpflichtigen im EWR zu haben, ist dann erreicht. Kauft der Erwerber hingegen im Ausland und wird die Ware bloß an den Verbraucher im EWR versendet, hat er zwar nach der hier vertretenen Ansicht keinen Haftpflichtigen im EWR, ihm mussten aber der Auslandsbezug des Sachverhalts und die damit verbundene möglichen Schwierigkeiten in der Rechtsdurchsetzung ohnehin bewusst sein. Der Fall liegt dann nicht anders, als hätte er das Produkt selbst über die Grenze geführt.<sup>30)</sup> Dem geschädigten Abnehmer haftet lediglich der außerhalb des EWR ansässige Produzent.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich mE, dass nur derjenige als Importeur iSd § 1 Abs 1 Z 2 PHG haftet, der das in den EWR eingeführte Produkt selbst vertreibt. Die den Verbraucherschutz als ratio der Haftung des Importeurs betonende Argumentation vermag es zu rechtfertigen, dass die primäre Haftung jemanden trifft, der nicht Hersteller des Produkts ist, sie ist aber keine taugliche Begründung dafür, dass jemand haftpflichtig wird, der das Produkt nicht einmal selbst zu vertreiben beabsichtigt.

#### D. Zusammenfassung

Der bloße Transporteur oder Spediteur ist nicht als Importeur im produkthaftungsrechtlichen Sinn zu qualifizieren, wenn er Waren in den EWR einführt. Importeur ist nur, wer ein Produkt in den EWR einführt, um es selbst zu vertreiben. Dies ergibt sich aus dem Zweck der Importeurhaftung. Soweit Cargounternehmen daher im Rahmen ihrer Kerntätigkeit – der Organisation oder Durchführung des Transports von Waren – Produkte im Auftrag eines außerhalb des EWR ansässigen Herstellers in den EWR einführen, sind sie nicht Importeure iSd PHG. →

25) Vgl Wagner in MüKo BGB V<sup>4</sup> § 1 ProdHaftG Rz 42; *Schlechtriem*, Angleichung der Produkthaftung in der EG, VersR 1986, 1033 (1040).

26) Vgl Erwägungsgrund 4 der Produkthaftungs-RL. Zur Importeurhaftung und ihrer ratio siehe *Welsch/Rabl*, PHG<sup>2</sup> § 1 Rz 43; *Spitzer*, JBl 2003, 427 ff; *Fitz/Grau* in *Fitz/Grau/Reindl*, Produkthaftungsgesetz<sup>2</sup> § 1 Rz 58; *Preslmayr*, Produkthaftung<sup>3</sup>, 23; *Wagner* in MüKo BGB V<sup>4</sup> § 4 ProdHaftG Rz 25 f; *Kullmann* in *Kullmann/Pfister*, Produzentenhaftung Kza 3605, 17; *Wieske*, TranspR 2002, 180 f; *Zoller*, Die Produkthaftung des Importeurs (1992) 134 ff; kritisch *Schlechtriem*, VersR 1986, 1040.

27) Dann kommt nämlich die EuGVVO (VO EG 44/2001) zur Anwendung, die in Art 5 Z 3 vorsieht, dass der Geschädigte den Haftpflichtigen am Ort des Schadenseintritts klagen kann. Aufgrund des erwirkten Urteils kann in jedem EU-Mitgliedstaat Exekution geführt werden; vgl das Kapitel III der EuGVVO über Anerkennung und Vollstreckung.

28) *Wagner* in MüKo BGB V<sup>4</sup> § 4 ProdHaftG Rz 26; vgl auch *Zoller*, Produkthaftung des Importeurs 135 f.

29) Dem in den EWR einführenden Transporteur bleibt einzig die Möglichkeit, durch Gestaltung der Fracht die ihm durch die Haftung entstehenden Kosten zu überwälzen. Der Transporteur hat aber nicht die Möglichkeit, die Kosten gleich einem Händler auf die Abnehmer aufzuteilen, da er ungleich weniger Kunden hat.

30) Insofern ist die Verneinung der Haftung auch aus Sicht des sog. „innocent bystanders“ nicht zu beanstanden. Stets einen Haftpflichtigen im EWR zu haben, wenn sich ein Produktfehler verirklicht, ist nicht möglich und von Produkthaftungs-RL und PHG auch gar nicht beabsichtigt. So haftet eben auch niemand im EWR, wenn jemand ein fehlerhaftes Produkt zum Privatgebrauch außerhalb des EWR erwirbt und dieses in den EWR einführt.

## → In Kürze

Importeur im produkthaftungsrechtlichen Sinn ist nur, wer ein Produkt in den EWR einführt, um es selbst zu vertreiben. Transportunternehmen haften daher nicht als Importeure nach dem PHG.

## → Literatur-Tipp



Fitz/Grau/Reindl, Produkthaftungsgesetz<sup>2</sup>, Manz (2004)

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100,

Fax: (01) 531 61-455,

E-Mail: bestellen@manz.at

Besuchen Sie unseren Webshop unter [www.manz.at](http://www.manz.at)

## → Zum Thema

## Über den Autor:

Dr. Stefan Pernier ist Assistent am Institut für Zivilrecht der Universität Wien bei o.Univ.-Prof. Dr. Attila Fenyves und Univ.-Prof. Dr. Gert M. Iro. Kontaktadresse: Institut für Zivilrecht, Universität Wien, Schottenbastei 10-16, A-1010 Wien, Tel: (01) 4277-34854, E-Mail: stefan.pernier@univie.ac.at

## Vom selben Autor erschienen:

Gemeinschaftliche Forderungen – Eine Analyse der in § 890 Satz 2 ABGB vertypen Gläubigermehrheit (2004)

## Literatur:

Fitz/Grau/Reindl, Produkthaftungsgesetz<sup>2</sup> (2004);

Prestmayr, Handbuch der Produkthaftung<sup>2</sup> (2002);

Welser/Rabl, PHG<sup>2</sup> (2004)

# Der FIS-Regelkatalog und der österreichische Pistenordnungsentwurf (POE) – Rechtsvorrang auf Skipisten?

ZVR 2006/19

Verhaltensregeln für Skifahrer;  
FIS-Regeln und POE-Regeln in vergleichender Sicht;  
Rechtsvorrang auf Pisten

Pistenregeln sind keine von einem Gesetzgeber geschaffenen und kundgemachten Normen, haben aber bei der praktischen Ausübung des Skisports für die Unfallvermeidung große Bedeutung und werden von den Gerichten in Prozessen über Skiunfälle ähnlich wie ein Gesetz angewendet. Die Auseinandersetzung mit ihnen in der Literatur ist daher wichtig.

Von Josef Pichler

## Inhaltsübersicht:

- A. Entwicklungsgeschichtlicher Rückblick
  1. Pistenordnungen
  2. Publierte Verhaltensregel-Kataloge
- B. Unterschiede zwischen FIS-Katalog und POE
  1. Rechtsnatur der Regeln
  2. Unterschiedlicher Regelungsumfang
- C. Änderungen der FIS-Regeln
  1. „Fahren auf Sicht“
  2. Mangel des FIS-Katalogs:  
Fehlen der Pflicht zur besonderen, aktiven Aufmerksamkeit
  3. Pistenquerungen
  4. Bergauf-Fahren
- D. Rechtsvorrang beim Skifahren?
  1. Rechtsvorrang auf italienischen Skipisten
  2. Keine gleichen Verhaltensregeln für ungleichartige Bewegungsgeschehen
- E. Fazit

## A. Entwicklungsgeschichtlicher Rückblick

### 1. Pistenordnungen

Davon, dass man sich schon in den frühen Anfängen des alpinen Skifahrens Gedanken darüber gemacht hatte, wie durch eine geregelte Ordnung Zusammenstöße auf Abfahrtsstrecken vermieden werden können, zeugt eine vom Schneeschuhclub Frankfurt am Main im Jahre 1885 beschlossene Laufordnung, deren § 4 lautete: „Bei Abfahrten auf Wegen und Schneisen, welchen eine Breite von etwa 10 m fehlt, ist die Abfahrt aller Teilnehmer gleichzeitig verboten. Vielmehr hat stets nur ein Teilnehmer abzufahren und bei seiner Ankunft ein Signal zu geben, nach welchem der zweite Mann abfährt.“<sup>1)</sup> Ob diese Laufordnung je befolgt wurde, ist nicht bekannt, sicher ist, dass es zu jener Zeit noch keinen Massenskilauf und keine Skipisten gab.

In den Jahrzehnten zwischen den beiden Weltkriegen gab es in den Alpenländern, besonders in Österreich, immer mehr vom Skisport begeisterte Menschen,

1) Zit nach Nirk, Skirecht (1966) 16.