



Sachstand

Überblick über rechtliche Vorgaben im Zusammenhang mit dem Rückruf von Kraftfahrzeugen durch das Kraftfahrt-Bundesamt

Überblick über rechtliche Vorgaben im Zusammenhang mit dem Rückruf von Kraftfahrzeugen durch das Kraftfahrt-Bundesamt

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 102/16
Abschluss der Arbeit: 30. November 2016
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Überblick über die rechtlichen Vorgaben im Zusammenhang mit dem Rückruf von Kraftfahrzeugen durch das KBA	6
2.1.	Marktüberwachung bei Kraftfahrzeugen durch das KBA	7
2.1.1.	Maßnahmen der Marktüberwachung	7
2.1.2.	Rückruf als Marktüberwachungsmaßnahme im Kraftfahrzeugbereich	8
2.2.	Verwaltungsvollstreckungsrechtliche Maßnahmen zur Durchsetzung von Anordnungen des KBA im Zusammenhang mit einem KfZ-Rückruf	10
2.3.	Bußgeld- und strafrechtliche Regelungen des ProdSG im Zusammenhang mit KfZ-Rückrufen	10
2.3.1.	Ordnungswidrigkeiten nach § 39 ProdSG	11
2.3.2.	Straftaten nach § 40 ProdSG	11

1. Einleitung

Im September 2015 wurde bekannt, dass bei bestimmten Diesel-Kraftfahrzeugen des Volkswagenkonzerns (VW) die Motorsteuerung mittels einer speziellen Software gezielt manipuliert wurde, die bei den betroffenen Fahrzeugen anhand bestimmter Parameter erkannte, ob das Fahrzeug in einem Prüfzyklus betrieben wurde. In diesem Fall schaltete die Motorsteuerung auf eine Emissionsstrategie um, die dazu führte, dass insbesondere die Emissionswerte der Stickstoffoxide im Prüfzyklus niedriger waren als im realen Straßenbetrieb.¹ Gegenüber der vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesetzten Untersuchungskommission „Volkswagen“ räumte das Unternehmen am 23. September 2015 ein,

„dass sich auch in bestimmten in der EU typgenehmigten Diesel-Kraftfahrzeugen unzulässige Abschaltvorrichtungen befinden.“²

Aufgrund eigener Überprüfungen anhand von Informationen, die von VW zur Verfügung gestellt wurden, kam das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zu dem Ergebnis, dass die Manipulation der Software bei diesen Diesel-Motoren (EA 189) als unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Artikels 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007³ einzustufen war.⁴

Daraufhin erließ das KBA im Oktober 2015 einen Bescheid auf Grundlage des § 25 Abs. 2 EG-Fahrzeugen genehmigungsverordnung (EG-FGV)⁵. Nach dieser Norm kann das KBA zur Beseitigung aufgetretener Mängel und zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit auch bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge nachträglich Nebenbestimmungen zur Typgenehmigung⁶ anordnen. Der

-
- 1 Vgl. dazu **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016)**. Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“. Untersuchungen und verwaltungsrechtliche Maßnahmen zu Volkswagen, Ergebnisse der Felduntersuchung des Kraftfahrt-Bundesamtes zu unzulässigen Abschaltvorrichtungen bei Dieselfahrzeugen und Schlussfolgerungen. April 2016. S. 18 ff. Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/bericht-untersuchungskommission-volkswagen.html?linkToOverview=%23id207188> (letzter Abruf: 30.11.2016).
 - 2 **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016)**. A. a. O. (Fn. 1). S. 12.
 - 3 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge. ABl. EU Nr. L 171 vom 29.06.2007. S. 1.
 - 4 **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016)**. A. a. O. (Fn. 1). S. 12.
 - 5 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge vom 03.02.2011, BGBl. I S. 126; zuletzt geändert durch Verordnung vom 19.10.2012, BGBl. I S. 2232.
 - 6 Zur Bedeutung der EG-Typgenehmigung für den Betrieb von Kraftfahrzeugen vgl. die Ausführungen bei **Geulen, Reiner/Klinger, Remo (2015)**. Rechtsgutachten zu Verbraucheransprüchen infolge manipulierter Schadstoffwerte bei Personenkraftwagen. Erstellt im Auftrag der Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. Stand: 28.10.2015. S. 6 ff. Link: <http://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/Rechtsgutachten-VW-manipulierte-Schadstoffwerte-KFZ-Oktober-2015.pdf> (letzter Abruf: 30.11.2016).

Bescheid wurde nicht veröffentlicht. In der entsprechenden Pressemitteilung des KBA heißt es dazu allerdings:

„Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat dem Hersteller VW gegenüber mit Schreiben vom 15. Oktober 2015 den Rückruf von 2,4 Millionen VW-Markenfahrzeugen angeordnet. Das Kraftfahrt-Bundesamt vertritt die Auffassung, dass es sich bei der in diesen Fahrzeugen verwendeten Software um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt. VW wird in dem Bescheid vom Kraftfahrt-Bundesamt auferlegt, die entsprechende Software aus allen Fahrzeugen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit zu ergreifen. Dies ist durch entsprechende Nachweise zu belegen.

„Wir befinden uns hier auf dem Gebiet europäischen Genehmigungsrechts“, so KBA-Präsident Ekhard Zinke. „Die Anordnung basiert auf § 25 Abs. 2 der EG-Fahrzeugen genehmigungsverordnung, der die Beseitigung von Mängeln bei bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen per Anordnung vorsieht. Durch die Anordnung hat das KBA die Möglichkeit, den Rückruf zu steuern und zu überwachen“, so Zinke weiter.“⁷

Da die EG-FGV jedoch keine Spezialregelungen für einen derartigen Rückruf von Kraftfahrzeugen (KfZ) enthält, bilden die allgemeinen Vorschriften insbesondere des **Produktsicherheitsgesetzes (ProdSG)**⁸ den maßgeblichen rechtlichen Rahmen.⁹

Vor diesem Hintergrund werden nachfolgend die wesentlichen rechtlichen Vorgaben insbesondere des ProdSG überblicksartig skizziert, die für den Rückruf von KfZ durch das KBA von Bedeutung sind. Dabei liegt der Schwerpunkt der Darstellung darauf, die Unterschiede von angeordnetem und freiwilligem Rückruf, die Sanktionsmöglichkeiten der zuständigen Behörde bei Nichteinhaltung der gesetzlichen oder behördlichen Anordnungen sowie die Frage zu erläutern, ob etwaige zeitliche Vorgaben für die Durchführung von KfZ-Rückrufen gesetzlich vorgeschrieben sind. Insofern erhebt die vorliegende Arbeit nicht den Anspruch darauf, sämtliche Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem Rückruf von KfZ nach den Regelungen des ProdSG vollständig und umfassend darzustellen.

7 **Kraftfahrt-Bundesamt (2015)**. Kraftfahrt-Bundesamt ordnet den Rückruf von 2,4 Millionen Volkswagen an. Pressemitteilung vom 16.10.2015. Link: http://www.kba.de/DE/Home/infotext_startseite_VW_komplett.html (letzter Abruf: 30.11.2016).

8 Produktsicherheitsgesetz vom 08.11.2011, BGBl. I S. 2178, 2179 (2012 I S. 131); zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015, BGBl. I S. 1474.

9 Ebenso **Geulen, Reiner/Klinger, Remo (2015)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 12 ff.; zum Verhältnis der EG-FGV zu den Vorgaben des ProdSG vgl. **Kraftfahrt-Bundesamt (2011)**. Kodex zur Ausführung des Produktsicherheitsgesetzes (ProdSG) bei Straßenfahrzeugen. Stand: November 2011. S. 5. Link: https://www.kba.de/DE/Fahrzeugtechnik/Zum_Herunterladen/MarktueberwachungRueckrufe/kodex_pdf.pdf?blob=publicationFile&v=4 (letzter Abruf: 30.11.2016).

2. Überblick über die rechtlichen Vorgaben im Zusammenhang mit dem Rückruf von Kraftfahrzeugen durch das KBA

Der wesentliche Zweck des durch europarechtliche Vorgaben geprägten Produktsicherheitsgesetzes¹⁰ besteht grundsätzlich in der Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus in Bezug auf die **Sicherheit und Gesundheit von Personen beim Gebrauch von Produkten**.¹¹ Zu diesem Zweck normieren die Vorgaben der §§ 3 – 8 ProdSG (Abschnitt 2) eine Reihe von Voraussetzungen für die Bereitstellung von Produkten auf dem Markt sowie für das Ausstellen von Produkten. Dabei lautet § 3 ProdSG auszugsweise:

„§ 3 Allgemeine Anforderungen an die Bereitstellung von Produkten auf dem Markt

(1) [...]

(2) Ein Produkt darf, soweit es nicht Absatz 1 unterliegt, nur auf dem Markt bereitgestellt werden, wenn es bei bestimmungsgemäßer oder vorhersehbarer Verwendung die Sicherheit und Gesundheit von Personen nicht gefährdet. [...]"

Der Produktbegriff wird dabei sehr weit¹² durch § 2 Nr. 22 ProdSG definiert als

„Waren, Stoffe oder Zubereitungen, die durch einen Fertigungsprozess hergestellt worden sind“.

Und nach § 2 Nr. 4 ProdSG ist unter der Bereitstellung auf dem Markt

„jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Produkts zum Vertrieb, Verbrauch oder zur Verwendung auf dem Markt der Europäischen Union im Rahmen einer Geschäftstätigkeit“

zu verstehen.

Ein Schwerpunkt der Regelungen des Abschnitts 2 des ProdSG liegt auf der Sicherheit von **Verbraucherprodukten**. Dies sind nach § 2 Nr. 26 ProdSG

„neue, gebrauchte oder wiederaufgearbeitete Produkte, die für Verbraucher bestimmt sind oder unter Bedingungen, die nach vernünftigem Ermessen vorhersehbar sind, von Verbrauchern benutzt werden könnten, selbst wenn sie nicht für diese bestimmt sind; als Verbraucherprodukte gelten auch Produkte, die dem Verbraucher im Rahmen einer Dienstleistung zur Verfügung gestellt werden“.

10 Zu den europarechtlichen Hintergründen des derzeit geltenden ProdSG vgl. **Klindt, Thomas (2015)**. In: Klindt, Thomas (Hrsg.). Produktsicherheitsgesetz – ProdSG. Kommentar. 2. Auflage 2015. München: C. H. Beck. Einführung Rn. 29 ff.

11 So **Schucht, Carsten (2015)**. In: Klindt, Thomas (Hrsg.). A. a. O. (Fn. 10). § 1 Rn. 1.

12 Vgl. dazu **Schucht, Carsten (2015)**. A. a. O. (Fn. 11). § 1 Rn. 9 ff.

In diesem Zusammenhang normiert § 6 ProdSG eine Reihe von speziellen Vorgaben für die Bereitstellung von Verbraucherprodukten auf dem Markt. Die Norm lautet auszugsweise:

„§ 6 Zusätzliche Anforderungen an die Bereitstellung von Verbraucherprodukten auf dem Markt

(1) [...]

[...]

(4) Der Hersteller, sein Bevollmächtigter und der Einführer haben nach Maßgabe von Anhang I der Richtlinie 2001/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. Dezember 2001 über die allgemeine Produktsicherheit (ABl. L 11 vom 15.1.2002, S. 4) jeweils unverzüglich die an ihrem Geschäftssitz zuständige Marktüberwachungsbehörde zu unterrichten, wenn sie wissen oder auf Grund der ihnen vorliegenden Informationen oder ihrer Erfahrung wissen müssen, dass ein Verbraucherprodukt, das sie auf dem Markt bereitgestellt haben, ein Risiko für die Sicherheit und Gesundheit von Personen darstellt; insbesondere haben sie die Marktüberwachungsbehörden über die Maßnahmen zu unterrichten, die sie zur Vermeidung dieses Risikos getroffen haben. Die Marktüberwachungsbehörde unterrichtet unverzüglich die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin über den Sachverhalt, insbesondere bei Rückrufen. [...]"

Wie sich aus dieser Norm bereits ergibt, erfolgt die Überprüfung, ob die maßgeblichen Regelungen des ProdSG zur Produktsicherheit eingehalten werden, im Rahmen der **Marktüberwachung** durch die zuständigen Behörden. Deren Zuständigkeiten und Kompetenzen sowie die Instrumente der Marktüberwachung werden durch die §§ 24 – 28 ProdSG geregelt.

2.1. Marktüberwachung bei Kraftfahrzeugen durch das KBA

Die Zuständigkeit des KBA für die Marktüberwachung des Kraftfahrzeugbereichs ergibt sich aus den Regelungen des § 24 Abs. 1 Satz 2 ProdSG sowie des § 2 Abs. 1 Nr. 5a des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes (KBAG)¹³. Danach umfasst der vom KBA zu betrachtende Produktbereich des ProdSG grundsätzlich alle Fahrzeuge, die zum Betrieb auf öffentlichen Verkehrswegen zweckbestimmt sind.¹⁴

2.1.1. Maßnahmen der Marktüberwachung

Die Marktüberwachungsmaßnahmen sind Gegenstand des § 26 ProdSG. Die Norm lautet auszugsweise:

13 Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten vereinigten Fassung; zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015, BGBl. I S. 1474.

14 So auch **Kraftfahrt-Bundesamt (2011)**. A. a. O. (Fn. 9). S. 4. Dabei benennt das KBA an dieser Stelle auch bestimmte sachliche Ausnahmen, für die es im Sinne des ProdSG nicht zuständig ist (u. a. schienengebundene Fahrzeuge, Motorsportfahrzeuge).

„§ 26 Marktüberwachungsmaßnahmen

(1) Die Marktüberwachungsbehörden kontrollieren anhand angemessener Stichproben auf geeignete Art und Weise und in angemessenem Umfang, ob die Produkte die Anforderungen nach Abschnitt 2 [...] erfüllen. [...]

(2) Die Marktüberwachungsbehörden treffen die erforderlichen Maßnahmen, wenn sie den begründeten Verdacht haben, dass ein Produkt nicht die Anforderungen nach Abschnitt 2 [...] erfüllt. Sie sind insbesondere befugt,

1. [...]

[...]

7. die Rücknahme oder den Rückruf eines auf dem Markt bereitgestellten Produkts anzuordnen,

[...]

(3) Die Marktüberwachungsbehörde widerruft oder ändert eine Maßnahme nach Absatz 2 umgehend, sobald der Wirtschaftsakteur nachweist, dass er wirksame Maßnahmen getroffen hat.

(4) Die Marktüberwachungsbehörden haben den Rückruf oder die Rücknahme von Produkten anzuordnen oder die Bereitstellung von Produkten auf dem Markt zu untersagen, wenn diese ein ernstes Risiko insbesondere für die Sicherheit und Gesundheit von Personen darstellen. [...]"

Die Norm stellt damit klar, dass ein Rückruf eine von mehreren Möglichkeiten ist, um von Produkten ausgehende Gefahren für die Sicherheit und Gesundheit der Verwender zu beseitigen.

2.1.2. Rückruf als Marktüberwachungsmaßnahme im Kraftfahrzeugbereich

Nach § 2 Nr. 25 ProdSG ist Rückruf definiert als

„jede Maßnahme, die darauf abzielt, die Rückgabe eines dem Endverbraucher bereitgestellten Produkts zu erwirken“.

Das KBA führt dazu aus:

„Ein Rückruf ist die Maßnahme eines Produktverantwortlichen, die auf die endgültige oder temporäre Erwirkung der Rückgabe eines bereits in den Verkehr gebrachten Produkts durch den Verwender abzielt. Damit sind alle Maßnahmen gemeint, die zur Abwendung, Beseitigung oder Verminderung von Gefahren, die von solchen Produkten ausgehen, die-

nen. Wenn als Mittel zur Beseitigung von Gefahren der Rückruf gewählt wird, erfolgt dieser als **freiwilliger Rückruf**, der gegebenenfalls (ggf.) vom KBA überwacht wird, **oder** als **angeordneter Rückruf**.¹⁵

Ein freiwilliger Rückruf hat dabei seinen Ursprung in der oben genannten Verpflichtung der durch § 6 Abs. 4 ProdSG in Bezug genommenen Marktakteure, die Sicherheit ihrer Produkte stets im Blick zu behalten. Das KBA führt dazu aus:

„Ein freiwilliger Rückruf kann durch den Produktverantwortlichen erfolgen, wenn er Informationen darüber hat, dass ein Produkt den Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen anwendbarer Rechtsverordnungen nicht entspricht oder die Sicherheit und Gesundheit der Verwender oder Dritter bei bestimmungsgemäßer Verwendung oder vorhersehbarer Fehlanwendung gefährdet. Ein freiwilliger Rückruf stellt immer eine freiwillige Maßnahme des Produktverantwortlichen dar und wird immer von ihm selbst eingeleitet.

Erhält das KBA von einem freiwilligen Rückruf Kenntnis, prüft es von Amts wegen, ob der Verdacht auf ein nicht sicheres Produkt (ernste Gefahr) besteht. Ergibt die behördeninterne Sachverhaltsbewertung, dass eine ernste Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit von Personen besteht, prüft das KBA, ob die vom Produktverantwortlichen vorgeschlagenen Maßnahmen zur Beseitigung der Gefährdung ausreichend sind und es überwacht den freiwilligen Rückruf. [...]

Die Überwachung des freiwilligen Rückrufs bezieht sich auf die Wirksamkeit der Maßnahmen und deren zeitlichen Verlauf. [...]

[...]

Ein angeordneter Rückruf erfolgt, wenn der Produktverantwortliche nicht durch eigene Maßnahmen sicherstellt, dass ernste Gefährdungen (nicht sicheres Produkt) ausreichend schnell und wirksam beseitigt werden.^{[...] Die Anordnung des Rückrufs erfolgt durch das KBA.“¹⁶}

Insofern bezwecken freiwilliger und angeordneter Rückruf im Kraftfahrzeugbereich jeweils die Beseitigung einer von einem Kraftfahrzeug ausgehenden ernsten Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit von Personen. Während jedoch der freiwillige Rückruf vom Produktverantwortlichen ausgeht und durch das KBA unter den genannten Voraussetzungen mittels behördlicher Vorgaben gesteuert werden kann (überwachter freiwilliger Rückruf), ist Veranlasser eines angeordneten Rückrufs von vornherein das KBA. Festzuhalten ist dabei, dass das Produktsicherheitsgesetz selbst keine konkreten Vorgaben im Hinblick auf den zeitlichen Ablauf eines Rückrufs enthält. Da das KBA aber nach § 26 Abs. 2 ProdSG über die Kompetenz verfügt, die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung einer von einem Kraftfahrzeug ausgehenden ernsten Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit von Personen ergreifen zu können, erscheint es naheliegend, dass

15 Kraftfahrt-Bundesamt (2011). A. a. O. (Fn. 9). S. 6. **Fettung durch den Verfasser.**

16 Kraftfahrt-Bundesamt (2011). A. a. O. (Fn. 9). S. 7.

die Anordnung eines KfZ-Rückrufs durch das KBA gegenüber dem Produktverantwortlichen bzw. eine behördliche Maßnahme zur Überwachung oder Steuerung eines freiwilligen Rückrufs auch zeitliche Vorgaben für die Erfüllung der Verpflichtungen enthalten können.

Darüber hinaus versieht das KBA seine Verwaltungsentscheidung, mit dem sie den KfZ-Rückruf anordnet bzw. den freiwilligen Rückruf des Produktverantwortlichen steuert,¹⁷ häufig mit einer Anordnung der sofortigen Vollziehung nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4, Abs. 3 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)¹⁸, da die Beseitigung einer ernststen Gefährdung durch bestimmte KfZ bezweckt wird und der Allgemeinheit eventuell erhebliche Nachteile oder Gefahren drohten, wenn die Vollziehung der Verwaltungsentscheidung durch Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage hinausgeschoben würde.¹⁹

2.2. Verwaltungsvollstreckungsrechtliche Maßnahmen zur Durchsetzung von Anordnungen des KBA im Zusammenhang mit einem KfZ-Rückruf

Sollte der Produktverantwortliche einer Anordnung des KBA zum KfZ-Rückruf nicht nachkommen, kann die Behörde darauf mit den Mitteln des Verwaltungsvollstreckungsrechts reagieren. Da das KBA nach § 1 Abs. 1 KBAG eine Bundesoberbehörde ist, findet für die verwaltungsvollstreckungsrechtliche Durchsetzung seiner Anordnungen das Verwaltungsvollstreckungs-Gesetz (VwVG)²⁰ Anwendung.²¹

Als Zwangsmittel kommen dabei insbesondere das Zwangsgeld nach § 11 VwVG und die Ersatzvornahme nach § 10 VwVG in Betracht. Bei letzterem Zwangsmittel würde das KBA den Rückruf selbst durchführen, was in der Praxis sehr aufwändig sein könnte.²²

2.3. Bußgeld- und strafrechtliche Regelungen des ProdSG im Zusammenhang mit KfZ-Rückrufen

Daneben normieren die §§ 39, 40 ProdSG Ordnungswidrigkeiten und Straftatbestände, die auch bei einer Anordnung des KBA im Zusammenhang mit KfZ-Rückrufen von Bedeutung sein können.

17 Zu den verwaltungsverfahrenrechtlichen Aspekten der Vornahme von Marktüberwachungsmaßnahmen durch die zuständigen Behörden siehe **Schucht, Carsten (2015)**. A. a. O. (Fn. 11). § 26 Rn. 41 ff.

18 Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.03.1991, BGBl. I S. 686; zuletzt geändert durch Gesetz vom 13.10.2016, BGBl. I S. 2258.

19 So auch **Schucht, Carsten (2015)**. A. a. O. (Fn. 11). § 26 Rn. 178; **Geulen, Reiner/Klinger, Remo (2015)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 17. Nach § 80 Abs. 1 VwGO haben Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Verwaltungsakte aufschiebende Wirkung. Diese entfällt nur unter den Voraussetzungen des § 80 Abs. 2, 3 VwGO.

20 Verwaltungsvollstreckungs-Gesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 201-4, veröffentlichten bereinigten Fassung; zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.11.2016, BGBl. I S. 2591.

21 So auch **Geulen, Reiner/Klinger, Remo (2015)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 17.

22 Dazu **Schucht, Carsten (2015)**. A. a. O. (Fn. 11). § 26 Rn. 179.

2.3.1. Ordnungswidrigkeiten nach § 39 ProdSG

Dabei lautet § 39 ProdSG auszugsweise:

„§ 39 Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. [...]

[...]

8. einer vollziehbaren Anordnung nach

a) [...]

b) § 26 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2, 4, 6 bis 8 oder Nummer 9 oder Absatz 4 Satz 1 zuwiderhandelt,

[...]

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 [...] Nummer 8 Buchstabe b, [...] mit einer Geldbuße bis zu hunderttausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.“

Da § 39 Abs. 1 Nr. 8 Buchstabe b ProdSG auch § 26 Abs. 2 Satz 2 Nr. 7 ProdSG in Bezug nimmt und damit auch etwaige Anordnungen von KfZ-Rückrufen einschließt, kann ein Bußgeld bis zu hunderttausend Euro im Sinne des § 39 Abs. 2 ProdSG u. a. auch dann verhängt werden, wenn ein Produktverantwortlicher vorsätzlich oder fahrlässig einer vollziehbaren Rückrufanordnung des KBA zuwiderhandelt. Vollziehbar ist eine solche Anordnung, wenn sie nicht mehr mit förmlichen Rechtsbehelfen wie Widerspruch oder Anfechtungsklage angegriffen werden kann (Bestandskraft) oder wenn deren sofortige Vollziehung nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4, Abs. 3 VwGO besonders angeordnet wurde.²³

2.3.2. Straftaten nach § 40 ProdSG

Aufbauend auf § 39 ProdSG normiert § 40 ProdSG darüber hinaus eine Reihe von Straftatbeständen, die auch im Zusammenhang mit der Anordnung eines KfZ-Rückrufs durch das KBA von Bedeutung sein können. Die Norm lautet auszugsweise:

„§ 40 Strafvorschriften

Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer eine in § 39 Absatz 1 [...] Nummer 8 Buchstabe b [...] bezeichnete vorsätzliche Handlung beharrlich

wiederholt oder durch eine solche vorsätzliche Handlung Leben oder Gesundheit eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.“

Folglich kann sich ein Produktverantwortlicher u. a. dann strafbar machen, wenn er die durch § 39 Abs. 1 Nummer 8 Buchstabe b ProdSG bereits bußgeldbewehrte vorsätzliche oder fahrlässige Zuwiderhandlung gegen eine vollziehbare KfZ-Rückrufanordnung beharrlich wiederholt oder durch die bußgeldbewehrte vorsätzliche Zuwiderhandlung Leben oder Gesundheit eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.²⁴

24 Zu den einzelnen Voraussetzungen vgl. die Ausführungen bei **Klindt, Thomas (2015)**, A. a. O. (Rn. 10), § 40 Rn. 6 ff.