

# AQSIQ bittet um Rückruf – Der Rückruf fehlerhafter Kraftfahrzeuge in China

Yvonne Eulers, GUO Jiexin, Knut Benjamin Pißler<sup>1</sup>

## I. Einleitung

### 1. Hintergrund

Berichte über Probleme bei der Nahrungsmittel- und Produktsicherheit und den damit einhergehenden Rückruf fehlerhafter Produkte aus China finden sich in den internationalen Medien seit einiger Zeit immer wieder: Im Jahr 2007 veranlasste in China hergestelltes Kinderspielzeug, das bleihaltige Farbe aufwies, und an dem kleine Magneten unzureichend befestigt waren, so dass die Gefahr des Verschluckens durch Kleinkinder bestand, ein US-amerikanisches Unternehmen zum Rückruf von 19 Millionen Artikeln.<sup>2</sup> Als dann im selben Jahr in den USA Melamin in Tiernahrung aus China entdeckt wurde, kam es zu einem Schlagabtausch auf Ebene des chinesischen und des US-amerikanischen Handelsministeriums über die Produktsicherheit.<sup>3</sup>

In China führte dieselbe chemische Substanz in Babynahrung im darauffolgenden Jahr zu einer Vielzahl schwerwiegender Gesundheitsschäden und einigen Todesopfern.<sup>4</sup> Der schwere Unfall eines chinesischen Hochgeschwindigkeitszuges im Sommer 2011 bei der Stadt Wenzhou, dem mehr als 40 Menschen zum Opfer fielen und der zur zeitweisen Stilllegung von 54 Zügen führte<sup>5</sup>, tat sein Übriges: Die Nahrungsmittel- und Produktsicherheit steht seitdem im Bewusstsein der chinesischen Bevölke-

rung, aber auch auf der Agenda der chinesischen Regierung ganz weit oben.<sup>6</sup>

Das neue Bewusstsein der chinesischen Bevölkerung für Produktsicherheit bekam die Automobilindustrie zu spüren, als sich 2012 eine beachtliche Zahl chinesischer Halter deutscher Oberklassewagen über angeblich gesundheitsschädliche Ausdünstungen aus den Bezügen der Sitze beschwerte.<sup>7</sup> 2013 sah sich ein anderer deutscher Hersteller in China gezwungen, hunderttausende Kraftfahrzeuge wegen Problemen am Getriebe zurückzurufen.<sup>8</sup> Gerade ausländische Hersteller, die den höheren Preis ihrer Kraftfahrzeuge bislang mit dem Versprechen entsprechender Qualität rechtfertigen konnten, wurden durch eine Reihe weiterer Rückrufe (und diesbezügliche Medienberichterstattung in China<sup>9</sup>) unter Zugzwang gesetzt.

Die am 1.1.2013 in Kraft getretene „Verordnung zum Rückruf fehlerhafter Kraftfahrzeugprodukte“<sup>10</sup> (Rückrufverordnung bzw. RVO) des Staatsrats veranlasst dazu, diesem Thema auch rechtlich größere Aufmerksamkeit zu schenken.<sup>11</sup> Grundlage für den Rückruf von Produkten des Warenherstellers ist § 46 Gesetz der Volksrepublik China über die Haftung für die Verletzung von Rechten<sup>12</sup> (HaftungsG). Dieser sieht vor, dass Hersteller und Verkäufer unverzüglich Maßnahmen zur Abhilfe ergreifen müssen, wenn entdeckt wurde, dass bei einem Produkt Fehler bestehen, nachdem das Produkt in den Verkehr gebracht worden ist.<sup>13</sup> Als Maßnahmen zur Abhilfe nennt das Gesetz Warnungen und Rückrufe.

<sup>1</sup> Yvonne Eulers ist Studentin der Asienwissenschaften und Rechtswissenschaften an der Universität Göttingen (yvonne.eulers@stud.uni-goettingen.de). GUO Jiexin (郭捷欣) ist Master-Student der Rechtswissenschaften an der Freien Universität Berlin (greg.guo1990@gmail.com). Frau Eulers und Herr GUO absolvierten im März 2014 ein Praktikum im Chinareferat des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht in Hamburg. Priv.-Doz. Dr. iur. Knut B. Pißler, M.A. (Sinologie), ist wissenschaftlicher Referent am Max-Planck-Institut (pissler@mpipriv.de). Die Verfasser sind Frau Dr. Stefanie Tetz, Clifford Chance, München, Herrn Dr. Bernd-Uwe Stucken und Herrn Philipp Senff, Pinsent Masons LLP, Shanghai, sowie Herrn Dr. Mario Feuerstein, Schulz Noack Bärwinkel, Shanghai, für wertvolle Hinweise sehr zu Dank verpflichtet.

<sup>2</sup> Associated Press in Beijing, „Toy recall due to US design flaws, not quality: Beijing“, in: South China Morning Post v. 27.8.2007.

<sup>3</sup> Bill Savadove, „Beijing urged to act on product safety after huge pet-food recall“, in: South China Morning Post v. 24.5.2007; Reuters in Beijing „China and US spar over product safety“, in: South China Morning Post v. 11.12.2007.

<sup>4</sup> Zu den Hintergründen des Melamin-Skandals siehe Josephine Ma, „An industry milked dry“, in: South China Morning Post v. 21.9.2008.

<sup>5</sup> Stephen Chen, „High-speed trains recalled for fixes“, in: South China Morning Post v. 12.8.2011; Will Clem, „Modified bullet trains expected back on tracks“, in: South China Morning Post v. 15.11.2011.

<sup>6</sup> Siehe etwa Stephen Chen, „Wen apologises to victims of tainted milk“, in: South China Morning Post v. 22.9.2008; HU Shuli, „Milk crisis: Spillover effects“, in: South China Morning Post v. 10.10.2008.

<sup>7</sup> Sophie Yu, „Mainland China owners get more than they bargained for with trophy cars“, in: South China Morning Post v. 16.3.2013.

<sup>8</sup> Associated Press in Beijing, „VW announces massive China recall for gearbox problem“, in: South China Morning Post v. 20.3.2013.

<sup>9</sup> Ebenda. Die Getriebeprobleme von VW wurden am Weltverbraucherstag (15.3.) zum Anlass genommen, hierüber ausführliche im chinesischen Fernsehen zu berichten.

<sup>10</sup> Chinesisch-deutsch in diesem Heft, S. 153.

<sup>11</sup> Zum Rückruf fehlerhafter Produkte in China allgemein siehe Jingzhou Tao, Product Recall in the People's Republic of China, in: Arundel McDougall/Prashant Papat, International product law manual, Alphen aan den Rijn, 2012, S. 797 ff. (dort auch zum Rückruf von Kinderspielzeug [S. 806 ff.], Nahrungsmitteln [S. 809 ff.] und Arzneimitteln [S. 815 ff.]).

<sup>12</sup> (中华人民共和国侵权责任法) vom 26.12.2009, chinesisch-deutsch in: ZChinR 2010, S. 41 ff.

<sup>13</sup> Eine ähnliche Pflicht bestand freilich bereits vor Inkrafttreten des Haftungsgesetzes. So sah etwa § 18 des Verbraucherschutzgesetzes

Die Verordnung aus 2013 regelt den Rückruf fehlerhafter Kraftfahrzeuge neu. Bislang war er in den „Bestimmungen zum Rückruf fehlerhafter Kraftfahrzeugprodukte“<sup>14</sup> (Rückrufbestimmungen bzw. RB) aus dem Jahr 2004 geregelt, die das Staatliche Hauptamt für Qualitätsüberwachung, Inspektion und Quarantäne (General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine, AQSIQ), die Staatliche Kommission für Entwicklung und Reform (National Development and Reform Commission, NDRC), das Handelsministerium und das Hauptzollamt gemeinsam erlassen hatten.

Bei den Rückrufbestimmungen handelt es sich um „Abteilungsregeln“<sup>15</sup>, die den „Verwaltungsrechtsworten“<sup>16</sup> des Staatsrats (also der Rückrufverordnung) in der Normenhierarchie nachgeordnet sind.<sup>17</sup> Da sie bislang nicht aufgehoben wurden<sup>18</sup>, gelten die Rückrufbestimmungen neben der Rückrufverordnung<sup>19</sup>, soweit sie nicht von dieser verdrängt werden.<sup>20</sup>

Mit dem Erlass der Rückrufverordnung verfolgt der Staatsrat das Ziel, den Rückruf fehlerhafter Kraftfahrzeuge zu normieren, die staatliche Beaufsichtigung des Rückrufs zu stärken und die Sicherheit von Personen und Vermögen zu gewährleisten.<sup>21</sup>

---

(中华人民共和国消费者权益保护法) vom 31.10.1993 (deutsch mit Quellenangabe in: ZChinR (Newsletter) 1996, S. 154 ff.) vor, dass Gewerbetreibende „Maßnahmen zur Verhütung von Gefahren“ zu ergreifen haben, wenn sie entdecken, „dass die von ihnen gelieferten Waren oder Dienstleistungen schwerwiegende Fehler aufweisen, also dass selbst bei sachgerechtem Gebrauch der Ware und bei sachgerechter Inanspruchnahme der Dienstleistung immer noch die Sicherheit von Körper und Eigentum beeinträchtigt werden kann“. Diese Pflicht wurde bei der Revision des Verbraucherschutzgesetzes im Jahr 2013 (chinesisch-deutsch in: ZChinR 2014, S. 69 ff.) konkretisiert. Nunmehr heißt es in § 19, dass Gewerbetreibende in einem solchen Fall den Vertrieb beenden, Waren zurückrufen, Waren unschädlich machen oder vernichten oder die Produktion oder Dienstleistungen einstellen müssen.

<sup>14</sup> Chinesisch-deutsch in diesem Heft, S. 160.

<sup>15</sup> Chin. „部门规章“.

<sup>16</sup> Chin. „行政法规“.

<sup>17</sup> Siehe § 79 Gesetzgebungsgesetz der Volksrepublik China (中华人民共和国立法法) vom 15.3.2000, deutsch mit Quellenangabe in: Frank Münzel (Hrsg.), Chinas Recht, 15.3.00/2.

<sup>18</sup> Bereits Mitte 2010 hatte AQSIQ ein Konsultationspapier für eine Revision der Rückrufbestimmungen bekannt gemacht, das jedoch nicht in den Erlass einer revidierten Fassung mündete. Siehe Guan Feng/Cui Jie, The recall system of defective automobiles, China Bulletin der Kanzlei King & Wood Mallesons, April 2012, abrufbar unter <<http://www.kingandwood.com/Bulletin/ChinaBulletinContent.aspx?id=aa782386-5499-4d5d-81ac-828ed3547a07>>, zuletzt eingesehen am 19.5.2014. Von Entwurfsarbeiten an einem „Produktückrufgesetz“ („Product Recall Law“), an dem seit April 2009 gearbeitet wird, und dessen Verabschiedung in 2010 zu erwarten sei, berichtet *Jingzhou Tao*, a.a.O. (Fn. 11), S. 799, 821 ff.

<sup>19</sup> Für eine weitere Geltung spricht auch § 5 Abs. 2 RVO, der dem „Organ für die Technik des Rückrufs fehlerhafter Produkte“ der AQSIQ die Zuständigkeit für die konkrete technische Arbeit des Rückrufs fehlerhafter Kraftfahrzeugprodukte „gemäß den Bestimmungen“ der AQSIQ überträgt. Mit den Bestimmungen sind offensichtlich die Rückrufbestimmungen gemeint.

<sup>20</sup> Vgl. ZHANG Yuqi (张玉琪), Untersuchung der Probleme des Rückrufsystems für Kraftfahrzeuge unseres Landes und Gegenmaßnahmen (我国汽车召回制度存在的问题及对策研究), in: Legal System and Society (法制与社会) 2014, Nr. 2, S. 55 f. (56).

<sup>21</sup> § 1 RVO.

Anzumerken ist bereits an dieser Stelle, dass die Rückrufverordnung nicht nur den Rückruf von Kraftfahrzeugen, sondern auch allgemeine (und weitreichende) Pflichten der Produktbeobachtung und Informationssammlung regelt, die Hersteller, Händler und Werkstätten unabhängig vom Bestehen eines Fehlers vor dem eigentlichen Rückruf treffen.

Nach einem Blick auf statistische Befunde zur Entwicklung der Automobilindustrie in China und der Rückrufe fehlerhafter Kraftfahrzeuge, beschäftigt sich der Beitrag zunächst mit dem Anwendungsbereich und Begriffsdefinitionen der Rückrufverordnung (II). Anschließend wird aufgezeigt, welche Organe für die staatliche Beaufsichtigung der Pflichten im Zusammenhang mit Rückrufen in China zuständig sind (III). Hiernach geht der Beitrag auf die einzelnen Pflichten der am Rückruf beteiligten Akteure ein: Produktbeobachtungs- und Informationssammlungspflichten (IV) sowie Pflichten zur Informationsverarbeitung und Fehleruntersuchung (V). Darauf folgt eine Darstellung, wie das Rückrufverfahren in China vom Hersteller (autonomer Rückruf) auf der einen und vom Staat (angeordneter Rückruf) auf der anderen Seite eingeleitet wird (VI). Das Rückrufverfahren selbst wird im anschließenden Abschnitt behandelt (VII). Hieran schließt sich eine Betrachtung an, wie Pflichten im Zusammenhang mit dem Rückrufverfahren zivil- und verwaltungsrechtlich durchgesetzt werden (VIII). Der Beitrag schließt mit einem Fazit (IX).

## 2. Statistische Befunde

Die Automobilindustrie in der Volksrepublik China entwickelt sich seit Jahren gewaltig. Die erste zugängliche Statistik aus dem Jahr 1978 weist 150.000 produzierte Kraftfahrzeuge aus.<sup>22</sup> Die Schwelle von einer Million produzierten Kraftfahrzeugen wurde im Jahr 1992 überschritten.<sup>23</sup> Wie aus Graphik 1 ersichtlich, stieg die Zahl der produzierten Kraftfahrzeuge seit dem Beitritt Chinas zur Welt handelsorganisation im Jahre 2001 bis 2007 kontinuierlich bis auf etwa 9 Millionen an und erreichte bis 2010 nahezu eine Verdoppelung der Zahl von 2007. Bereits im Jahr 2009 wurde die Volksrepublik China zum wichtigsten Absatzmarkt für Kraftfahrzeuge vor den USA.<sup>24</sup> Das Jahr 2013 erlebte einen weiteren Anstieg der in China produzierten Kraftfahrzeuge von fast 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

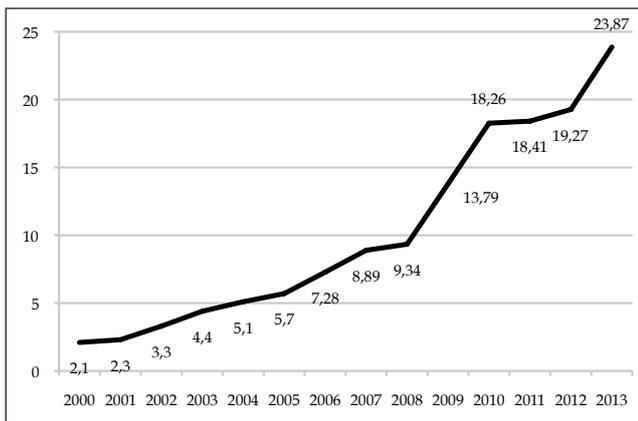
---

<sup>22</sup> Siehe China Statistical Yearbook (中国统计年鉴) 2005, Rubrik „Quantität der Industrieprodukte“ (工业产品产量).

<sup>23</sup> Ebenda.

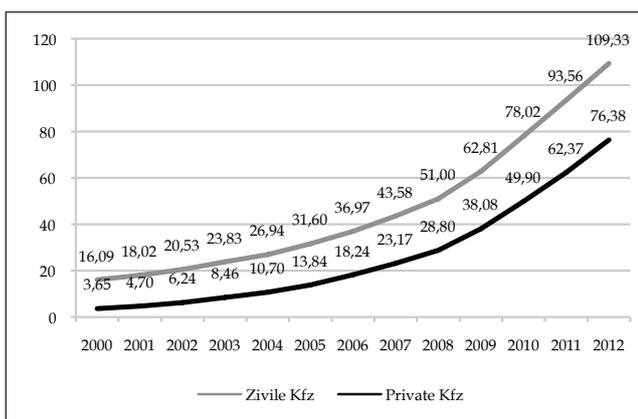
<sup>24</sup> ZHANG Yuqi, a.a.O. (Fn. 18), S. 55.

Graphik 1: Zahl der in der VR China produzierten Kfz in Millionen Einheiten<sup>25</sup>



Die Zahl der zivilen und der privat gehaltenen Kraftfahrzeuge stieg im selben Zeitraum (2000 bis 2013) von 16 bzw. 4 Millionen auf 109 bzw. 76 Millionen an (Graphik 2). Die Begriffe „zivile Kraftfahrzeuge“ und „private Kraftfahrzeuge“ werden dabei nicht näher definiert. Der Begriff der „zivilen Kraftfahrzeuge“ dürfte als Abgrenzung zu Kraftfahrzeugen dienen, die von der Polizei, dem Militär oder der Regierung genutzt werden. „Private Kraftfahrzeuge“ sind Fahrzeuge im Gebrauch von Privatpersonen. Sie sind damit von Fahrzeugen zu unterscheiden, die von Arbeitseinheiten und Unternehmen genutzt werden. Das Verhältnis der „privaten Kraftfahrzeuge“ zu „zivilen Kraftfahrzeugen“ hat sich seit 2000 von 25 Prozent auf 70 Prozent in 2012 gesteigert. Dies lässt darauf schließen, dass es in China immer mehr Privatpersonen finanziell möglich ist, ein eigenes Fahrzeug zu halten.

Graphik 2: Zahl der zivilen und der privat gehaltenen Kfz in Millionen Einheiten<sup>26</sup>



<sup>25</sup> Quelle der Zahlen: Für 2013 Internetseite der China Machinery Industry Federation (CMIF) <<http://view.mei.net.cn/meinews.asp?sid=541465>>, zuletzt eingesehen am 19.5.2014; für 2000-2012: China Statistical Yearbook, Jahrgänge 2013-2005, Rubrik „Quantität der Industrieprodukte“ (工业产品产量).

<sup>26</sup> Quelle der Zahlen: China Statistical Yearbook 2013, Rubriken „Quantität der zivilen Kraftfahrzeuge“ (民用汽车拥有量) und „Quantität der privaten Kraftfahrzeuge“ (私人汽车拥有量).

Informationen zu Rückrufen im Allgemeinen und zu Rückrufen von Kraftfahrzeugen im Besonderen stehen auf der Internetseite des AQSIQ seit 2004 zur Verfügung. Eine Auswertung dieser Informationen ergibt die Kraftfahrzeugrückrufe (insgesamt 469) und zurückgerufenen Kraftfahrzeuge (insgesamt 13,6 Mio.) von 2004 bis 2013 in Tabelle 1, die in zwei Graphiken (3 und 4) visualisiert werden.<sup>27</sup> Es zeigt sich, dass die Kraftfahrzeugrückrufe und die zurückgerufenen Kraftfahrzeuge in den Jahren bis 2013 ebenfalls angestiegen sind (Graphik 3). Die Spitzen bei der Zahl der Kraftfahrzeugrückrufe in den Jahren 2006, 2010 und 2013 korrelieren nur bedingt mit den Jahren, in denen die meisten Kraftfahrzeuge zurückgerufen wurden (Graphik 4). Hier stechen die letzten zwei Jahre (2012 und 2013) mit über 3 Millionen bzw. fast 5 Millionen Kraftfahrzeugen heraus. Eine genauere Analyse zeigt, dass zu einem ganz überwiegenden Teil ausländische Marken von Kraftfahrzeugen von Rückrufen betroffen waren (91,3 Prozent der Rückrufe, 92,6 Prozent der zurückgerufenen Kraftfahrzeuge).<sup>28</sup>

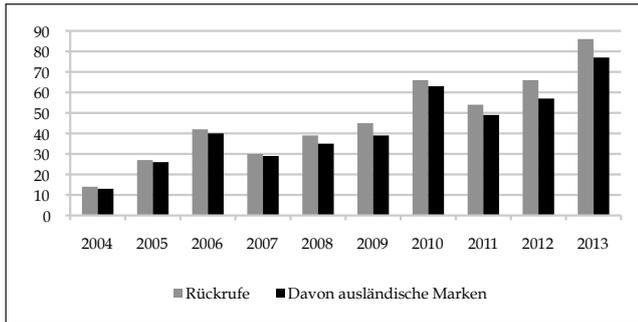
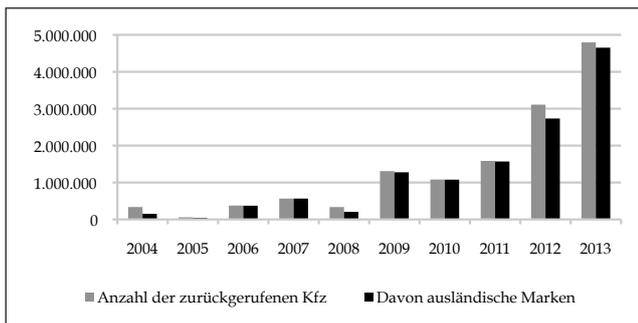
Tabelle 1: Zahl der Kfz-Rückrufe und zurückgerufenen Kfz 2004 bis 2013<sup>29</sup>

Jahr	Rückrufe	Davon ausländische Marken	Zurückgerufene Kfz (Stück)	Davon ausländische Marken
2004	14	13	335.724	151.076
2005	27	26	57.825	38.801
2006	42	40	375.943	371.871
2007	30	29	565.411	565.278
2008	39	35	335.313	204.677
2009	45	39	1.309.044	1.277.168
2010	66	63	1.081.571	1.078.160
2011	54	49	1.585.210	1.569.730
2012	66	57	3.109.224	2.734.160
2013	86	77	4.796.393	4.653.113
Insgesamt	469	428	13.551.658	12.644.034

<sup>27</sup> Die folgende statistische Auswertung zu Rückrufen erfolgte durch die Autoren auf der Grundlage der Daten, die in den jeweils angegebenen Quellen einsehbar sind (Stand: April 2014). Im Internet gibt es eine Reihe anderer Statistiken, die zum Teil von den hier gefundenen Ergebnissen abweichen (siehe etwa *Guan Feng/Cui Jie*, a.a.O. [Fn. 16], S. 6). Dort sind jedoch keine Quellen zu Daten angeführt, so dass nicht nachvollziehbar ist, auf welche Gründe die Abweichungen zurückzuführen sind.

<sup>28</sup> Ohne Kenntnis darüber, welchen Anteil Kraftfahrzeuge ausländischer Marken an der Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge in China haben, ist es allerdings nicht möglich, eine Aussage dazu zu treffen, ob damit ausländische Marken überproportional häufig betroffen sind.

<sup>29</sup> Quelle der Zahlen: Bekanntmachungen auf der Internetseite „Autorrückruf in China“ (中国汽车召回网) des Defective Product Administration Centre (DPAC), <<http://www.qiche365.org.cn>> (2004 bis 2007), und auf der Internetseite des AQSIQ, <<http://www.aqsiq.gov.cn>> (2008 bis 2013). Für die Jahre 2008, 2010 und 2012 ist bei jeweils einer Bekanntmachung von Rückrufen nicht angegeben, wie viele fehlerhafte Kraftfahrzeuge betroffen sind.

Graphik 3: Zahl der Rückrufe 2004–2013<sup>30</sup>Graphik 4: Zahl der zurückgerufenen Kfz 2004 bis 2013<sup>31</sup>

In Tabelle 2 werden diejenigen Rückrufe angeführt, bei denen mehr als 100.000 Kraftfahrzeuge betroffen waren, es sich also um größere Rückrufe handelte. Insgesamt machen diese so verstandenen 27 „größeren Rückrufe“ 71,3 Prozent (9,7 Mio.) der Gesamtzahl der im hier zugrunde gelegten Zeitraum von 2004 bis 2013 zurückgerufenen Kraftfahrzeuge aus. Den größten Rückruf führte Ende 2013 Shanghai GM durch. Das Unternehmen rief fast 1,5 Millionen Fahrzeuge der Marke Chevrolet zurück. Die Tabelle macht deutlich, dass sich unter den größeren Rückrufen verhältnismäßig viele Unternehmen finden, an denen japanische Hersteller beteiligt sind, oder die japanische Kraftfahrzeugmodelle herstellen (15 oder 55,6 Prozent bzw. 17 oder 63 Prozent von 27 Rückrufen). Deutsche Hersteller waren in vier größeren Rückrufverfahren in den Jahren 2012 und 2013 beteiligt. Neben dem bereits erwähnten Rückruf durch VW in Shanghai war auch das Gemeinschaftsunternehmen von BMW in Shenyang betroffen. Chinesische Fahrzeughersteller ohne ausländische Beteiligung, die auch keine Modelle ausländischer Unternehmen herstellen, führten nur zwei größere Rückrufe durch: Haoqing Automotive<sup>32</sup> in 2012, wo offenbar Modelle des Unternehmens Geely hergestellt werden, auf die sich der Rückruf bezog, und Anhui Jianghuai Automobile<sup>33</sup> in 2013.

Tabelle 2: Rückrufe mit mehr als 100.000 Kraftfahrzeugen 2004 bis 2013<sup>34</sup>

Rückrufende Unternehmen <sup>35</sup>	Betroffene Modelle <sup>36</sup>	Datum <sup>37</sup>	Stückzahl
Shanghai General Motors Co. Ltd.	Chevrolet (雪佛兰)	27.12.2013	1.461.460
Guangzhou Toyota Motor Co. Ltd., Tianjin FAW Toyota Co. Ltd., Toyota Motor (China) Investment Co. Ltd.	Camry (凯美瑞), Yaris (雅力士), Highlander (汉兰达), Vios (威驰), Corolla (卡罗拉), Rav4, Rav	10.10.2012	1.395.796
Guangzhou Honda Automobile Co. Ltd, Dongfeng Honda Automobile Co. Ltd.	Accord (雅阁), Odyssey (奥德赛), Spior (思铂睿)	05.08.2011	760.515
Guangzhou Toyota Motor Co., Ltd. Tianjin FAW Toyota Co. Ltd.	Camry (凯美瑞), Yaris (雅力士), Vios (威驰), Corolla (卡罗拉)	23.08.2009	688.314
Volkswagen (China) Sales Co. Ltd., FAW-Volkswagen Automotive Co. Ltd., Shanghai Volkswagen Automotive Company Co. Ltd.	Scirocco (尚酷), Golf (高尔夫), New Beetle (甲壳虫), Bora (宝来), Sagitar (速腾), Magotan (迈腾), Audi (奥迪) A1 und A3, Touran (途安), Lavidia (朗逸), Škoda Superb (昊锐), Škoda Octavia (明锐), Passat (帕萨特), Polo (波罗)	14.11.2013	640.309
Dongfeng Honda Automobile Co. Ltd.	Civic (思域), CR-V (思威)	14.03.2012	459.962
Guangzhou Honda Automobile Co. Ltd.	Accord (雅阁)	16.03.2007	419.613
Dongfeng Honda Automobile Co. Ltd.	CR-V (思威)	27.08.2013	408.069
Chang'an Suzuki CO. Ltd.	Yuyan (雨燕) <sup>38</sup> , Lingyang (羚羊) <sup>39</sup> , Tianyu (天语) <sup>40</sup>	16.08.2013	365.506

<sup>34</sup> Quelle: Fn. 27.

<sup>35</sup> Mit der Bezeichnung in lateinischen Buchstaben und auf Englisch wie international üblich. In den Bekanntmachungen selbst steht nur die chinesische Bezeichnung, auf deren Wiedergabe hier verzichtet wird. Die in der Tabelle verwendeten Bezeichnungen beruhen auf Internetrecherchen.

<sup>36</sup> Die Bekanntmachungen sind insoweit nicht einheitlich: Zum Teil finden sich neben den chinesischen Bezeichnungen auch die Bezeichnungen in lateinischen Buchstaben; zum Teil werden aber nur die chinesischen Bezeichnungen angegeben. In der Tabelle angegeben werden die Bezeichnungen in lateinischen Buchstaben, soweit sich diese aus der Bekanntmachung ergeben sowie die chinesische Bezeichnung (in Klammern). In den Fußnoten steht die international gängige Bezeichnung, soweit diese nicht aus der Bekanntmachung selbst hervorgeht, aber im Internet recherchierbar ist.

<sup>37</sup> Datum der Veröffentlichung auf der betreffenden Internetseite.

<sup>38</sup> Suzuki Swift.

<sup>39</sup> Suzuki Antelope.

<sup>40</sup> Suzuki SX4.

<sup>30</sup> Quelle: Fn. 27.

<sup>31</sup> Quelle: Fn. 27.

<sup>32</sup> (浙江豪情汽车制造有限公司).

<sup>33</sup> (安徽江淮汽车股份有限公司).

Rückrufende Unternehmen	Betroffene Modelle	Datum	Stückzahl
Guangzhou Toyota Motor Co. Ltd.	Camry (凯美瑞)	24.04.2009	259.119
Haoqing Automotive Co. Ltd.	Jingang (金刚) <sup>41</sup> , Jinying (金鹰) <sup>42</sup>	16.11.2012	255.958
Dongfeng Honda Automobile Co. Ltd.	Fit (飞度), City (思迪), CR-V (思威)	05.09.2011	255.766
Chang'an Ford Mazda Automobile Co. Ltd.	Focus (福克斯)	31.05.2010	236.643
Volkswagen (China) Sales Co. Ltd., Shanghai Volkswagen Automotive Company Co. Ltd.	Tiguan (途威 bzw. 途观) <sup>43</sup>	13.11.2013	207.778
Shanghai General Motors Company Ltd.	Buick Lacrosse (别克君越)	08.06.2013	207.766
South East Motor Co. Ltd.	V3 Lingyue (V3菱悦) <sup>44</sup>	02.12.2013	171.093
Toyota Motor (China) Investment Co. Ltd., Tianjin FAW Toyota Co. Ltd.	RAV4	03.08.2012	160.784
Chang'an Suzuki CO. Ltd.	Alto (奥拓)	08.09.2004	157.480
Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	Fit (飞度), City (思迪)	17.02.2011	156.302
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Teana (天籁) <sup>45</sup>	14.05.2009	153.065
BMW Brilliance Automotive Ltd.	5er Reihe	05.08.2013	143.215
Tianjin FAW Toyota Co. Ltd.,	Reiz (皇冠) <sup>46</sup> , Crown (锐志)	21.10.2010	134.234
Tianjin FAW Toyota Co. Ltd., Toyota Motor (China) Investment Co. Ltd.	Crown (锐志), Reiz (皇冠), Lexus (雷克萨斯)	25.12.2008	121.930
Beijing Hyundai Motor Co. Ltd.	ix 35	13.05.2013	121.835
BMW China Automotive Trading Ltd., BMW Brilliance Automotive Ltd.	5er und 6er Reihe	27.03.2012	120.246
Anhui Jianghuai Automobile Co., Ltd.	Tongyue (同悦) <sup>47</sup>	19.03.2013	117.072

<sup>41</sup> Geely Kingkong.

<sup>42</sup> Geely Cross.

<sup>43</sup> Der Rückruf bezieht sich auf importierte Fahrzeuge des Modells Tiguan, die offenbar unter der Bezeichnung „Tuwei“ (途威) in China vertrieben werden, als auch auf in China produzierte Tiguan, welche unter der Bezeichnung „Tuguan“ (途观) angeführt werden.

<sup>44</sup> Mitsubishi Lancer.

<sup>45</sup> Nissan Teana.

<sup>46</sup> Toyota Mark X.

<sup>47</sup> JAC Tojoy.

Rückrufende Unternehmen	Betroffene Modelle	Datum	Stückzahl
Mazda Motor Corporation, Chang'an Ford Mazda Automobile Co., Ltd.	Mazda 3 (马自达3)	15.04.2010	109.282
Insgesamt			9.689.112

## II. Anwendungsbereich und Definitionen

Der Anwendungsbereich der Rückrufverordnung erstreckt sich gemäß ihrem § 2 auf den Rückruf von Kraftfahrzeugen<sup>48</sup> und Kraftfahrzeuganhängern<sup>49</sup>, die innerhalb des chinesischen Gebiets produziert oder<sup>50</sup> abgesetzt werden<sup>51</sup>, sowie auf die Überwachung und Verwaltung des Rückrufs. Wie bislang auch nach den Rückrufbestimmungen<sup>52</sup> scheint damit der Rückruf von Kraftfahrzeugzubehör außerhalb des Anwendungsbereichs der Rückrufverordnung zu liegen.<sup>53</sup> Für Reifen, die an das Kraftfahrzeug im Zeitpunkt des Verlassens der Fabrik nicht montiert sind, gilt die Rückrufverordnung nach deren § 27 ebenfalls nicht: Hier ist der Hersteller der Reifen für den Rückruf zuständig.<sup>54</sup>

In § 3 RVO werden zunächst die Begriffe „Fehler“<sup>55</sup> und „Rückruf“<sup>56</sup> definiert.

Der Fehlerbegriff war bereits im Produktqualitätsgesetz aus dem Jahr 1993 definiert worden.<sup>57</sup> Wie dort sind in § 3 Abs. 1 RVO zwei Kriterien für die Fehlerhaftigkeit vorgesehen<sup>58</sup>: Erstens liegt ein Fehler vor, wenn ein Kraftfahrzeugprodukt nicht den Staats- und Branchennormen zur Gewährleistung der Sicherheit von Personen oder Vermögen entsprechen. Zweitens fallen auch Umstände, die „andere unangemessene Gefahren“<sup>59</sup> für die Sicherheit

<sup>48</sup> Chin. „汽车“.

<sup>49</sup> Chin. „汽车挂车“.

<sup>50</sup> Im chinesischen Text steht an dieser Stelle ein Aufzählungskomma, so dass es theoretisch auch „produziert und abgesetzt“ (生产、销售) heißen könnte. Da jedoch auch Importeure rückrufpflichtig sind (siehe hierzu sogleich im Text), wäre es widersinnig in § 2 RVO für die Anwendbarkeit kumulativ vorauszusetzen, dass die Kraftfahrzeuge in der Volksrepublik China produziert „und“ abgesetzt werden.

<sup>51</sup> Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger werden zusammen als Kraftfahrzeugprodukte (汽车产品) bezeichnet. Vgl. die entsprechende Definition von Kraftfahrzeugprodukten in § 5 Abs. 1 RB.

<sup>52</sup> Siehe *Guan Feng/Cui Jie*, S. 7.

<sup>53</sup> Im Konsultationspapier zur Revision der Rückrufbestimmungen war nach *Guan Feng/Cui Jie*, S. 7, vorgesehen, den Anwendungsbereich auf „wesentliches Kraftfahrzeugzubehör“ (important car accessories) zu erstrecken.

<sup>54</sup> Von zwei Fällen eines Rückrufs von Autoreifen (der Marken Kumho und Hankook) in 2011 berichten *Guan Feng/Cui Jie*, S. 7.

<sup>55</sup> Chin. „缺陷“.

<sup>56</sup> Chin. „召回“.

<sup>57</sup> § 46 Produktqualitätsgesetz der VR China (中华人民共和国产品质量法) vom 22.2.1993 in der Fassung vom 1.9.2000, deutsch in der Fassung vom 1.9.2000 mit Quellenangabe bei *Frank Münzel* (Hrsg.), *Chinas Recht*, 22.2.93/1. Zum Verhältnis des (im Hinblick auf die Definitionen vorrangigen) Produktqualitätsgesetzes zum HaftungsG siehe *Jörg Binding*, *Das Gesetz der VR China über die deliktische Haftung*, 2012, S. 80.

<sup>58</sup> Vgl. *ZHANG Yuqi*, a.a.O. (Fn. 18), S. 56.

<sup>59</sup> Chin. „其他 [...] 不合理的危险“

des menschlichen Körpers oder des Vermögens hervorrufen, unter die Fehlerdefinition.<sup>60</sup> Die Rückrufverordnung schränkt diesen Fehlerbegriff in § 3 Abs. 1 RVO jedoch weiter ein<sup>61</sup>, indem verlangt wird, dass „die Fehler bei Kraftfahrzeugprodukten derselben Charge, derselben Baureihe oder desselben Typen allgemein bestehen und aus Gründen wie etwa des Designs, der Herstellung oder der Kennzeichnung hervorgerufen werden.“ Klargestellt wird hiermit, dass nicht jeder (einzelne) Fehler zu einem Rückruf führt, sondern nur solche Fehler, die auf Grund der Planung des Kraftfahrzeugs (Design und Herstellung) oder der herstellerseitigen Benutzungshinweise bei einer Vielzahl von Kraftfahrzeugen (einer Charge, einer Baureihe, eines Typen) vorliegen.<sup>62</sup>

In der Definition des Rückrufs in § 3 Abs. 2 RVO wird wie bereits in § 46 Haftungsgesetz die Verpflichtung betont, dass im Hinblick auf bereits verkaufte Kraftfahrzeugprodukte Maßnahmen zur Beseitigung von Fehlern zu ergreifen sind.<sup>63</sup>

Die Definition des Begriffs des Herstellers findet sich in § 8 Abs. 2 RVO im Zusammenhang mit der Frage, wer rückrufspflichtig ist. Hersteller sind demnach innerhalb des Gebiets der Volksrepublik China ansässige („nach dem Recht errichtete“) Unternehmen, die Kraftfahrzeugprodukte herstellen und in deren Namen Zertifikate über die Normgemäßheit von Produkten ausgestellt werden. Nach der Rückrufverordnung fallen außerdem auch Importeure<sup>64</sup> unter den Begriff des Herstellers mit der Folge, dass diese die Rückrufpflicht trifft, § 8 Abs. 3 RVO. Nicht mehr als (rückrufpflichtige) Hersteller gelten daher Hersteller, Zwischenhändler und Exporteure mit Sitz außerhalb der Volksrepublik China.<sup>65</sup>

Ein weiterer Begriff, der in der Rückrufverordnung eingeführt wird, ist der des „Betreibers“<sup>66</sup>.

<sup>60</sup> Damit besteht nach der Rückrufverordnung nicht das ansonsten aus dem chinesischen Produkthaftungsrecht bekannte Problem, ob ein Produkt als fehlerfrei anzusehen ist, wenn von ihm zwar eine unverünftige Gefahr ausgeht, es aber die Staats- und Branchennormen einhält. Zu diesem Problem siehe *Mario Feuerstein*, Grundlagen und Besonderheiten des außervertraglichen Haftungsrechts der VR China, 2000, S. 240 f. Anders auch noch in der Definition des Fehlerbegriffs in § 5 Abs. 2 RB.

<sup>61</sup> Anders insoweit wohl *Bernd-Uwe Stucken/Philipp Senff*, die davon ausgehen, dass die Voraussetzungen für das Vorliegen eines Fehlers in der Rückrufverordnung weit definiert wird (*Bernd-Uwe Stucken/Philipp Senff*, Risiken von Rückrufaktionen sicher managen, in: *Asia Bridge*, 2004, Nr. 4, AB-Special: China, S. XI).

<sup>62</sup> Für „Qualitätsprobleme“ (质量问题), die nicht unter den Fehlerbegriff der Rückrufverordnung fallen, verweist § 28 Abs. 2 RVO auf die Befugnis des Kraftfahrzeughalters, gemäß dem Produktqualitätsgesetz (Fn. 57) und dem Verbraucherschutzgesetz (Fn. 13) sowie nach den vertraglichen Vereinbarungen Ansprüche auf Reparatur, Austausch, Wandelung und Schadenersatz geltend zu machen.

<sup>63</sup> Dies ergibt sich freilich bereits aus § 46 Haftungsg. Vgl. auch die Definition in § 5 Abs. 10 RB, in der die Rückrufpflicht des Importeurs betont wird.

<sup>64</sup> Der Begriff des Importeurs (wörtlich: importierender Händler [进口商]) wird in der Rückrufverordnung nicht mehr verwendet. Eine Definition des Begriffs findet sich in § 5 Abs. 4 Satz 1 RB. Diese waren nach § 5 Abs. 4 Satz 2 RB wie Hersteller zu behandeln.

<sup>65</sup> So aber noch nach § 5 Abs. 3 RB.

<sup>66</sup> Chin. „经营者“.

Nach § 11 Abs. 1 RVO sind hiermit Händler<sup>67</sup>, Vermieter<sup>68</sup> und solche Unternehmen gemeint, die Kraftfahrzeuge warten<sup>69,70</sup>. In den Rückrufbestimmungen finden sich außerdem eine Definition des Begriffs des „Halters“<sup>71</sup> von Kraftfahrzeugen als natürliche Personen, juristische Personen oder sonstige Organisationen, die nicht zum Zweck des Weiterverkaufs nach dem Recht Eigentum oder ein Gebrauchsrecht am Kraftfahrzeugprodukt genießen. Halter ist demnach nicht nur der Eigentümer, sondern beispielsweise auch der Mieter von Kraftfahrzeugen.

### III. Staatliche Aufsichtsorgane

Zentralstaatlich zuständig für die Beaufsichtigung des Rückrufs ist gemäß § 4 Abs. 1 RVO das AQSIQ.<sup>72</sup> Teilzuständigkeiten kann das AQSIQ jedoch gemäß § 5 Abs. 1 RVO an die entsprechenden Organe der Volksregierungen auf Ebene der Provinzen, autonomen Gebiete und regierungsunmittelbaren Städte delegieren.<sup>73</sup>

Innerhalb der AQSIQ ist nach § 5 Abs. 2 RVO für die „konkrete technische Arbeit des Rückrufs“<sup>74</sup> das Organ für die Technik des Rückrufs fehlerhafter Produkte, nämlich das Zentrum zur Verwaltung fehlerhafter Produkte (Defective Product Administration Centre, DPAC) zuständig.

Die Arbeit des DPAC ist ausführlicher in den Rückrufbestimmungen festgelegt: Insbesondere geht aus § 11 RB hervor, dass AQSIQ eine Expertenkommission bildet, die bestimmte Aufgaben bei der Informationssammlung und Fehleruntersuchung übernimmt.

### IV. Produktbeobachtung und Informationssammlung

Pflichten zur Produktbeobachtung und zur Informationssammlung bestehen vor und unabhängig von einem Rückrufverfahren. Sie dienen viel-

<sup>67</sup> Wörtlich: „Betreiber des Absatzes von Kraftfahrzeugprodukten“ (销售汽车产品的经营者), in der Terminologie der Rückrufbestimmungen wörtlich „absetzende Händler“ (销售商). Eine Definition dieses Begriffes findet sich in § 5 Abs. 5 RB.

<sup>68</sup> Wörtlich: „Betreiber der Vermietung von Kraftfahrzeugprodukten“ (租赁汽车产品的经营者), in der Terminologie der Rückrufbestimmungen wörtlich „vermietenden Händler“ (租赁商). Eine Definition dieses Begriffes findet sich in § 5 Abs. 6 RB.

<sup>69</sup> Wörtlich: „Betreiber der Wartung von Kraftfahrzeugprodukten“ (维修汽车产品的经营者), in der Terminologie der Rückrufbestimmungen wörtlich „reparierende Händler“ (修理商). Eine Definition dieses Begriffes findet sich in § 5 Abs. 7 RB.

<sup>70</sup> Vgl. § 5 Abs. 8 RB, wo unter dem Begriff des „Betreibers“ noch Hersteller, Händler, Vermieter und „reparierende Händler“ zusammengefasst waren.

<sup>71</sup> Chin. „车主“.

<sup>72</sup> Vgl. § 6 RB.

<sup>73</sup> Bislang waren diese lokalen Organe auch zuständig, ohne dass es einer entsprechenden Ermächtigung durch AQSIQ bedurfte, siehe § 6 Abs. 3 RB.

<sup>74</sup> Chin. „具体技术工作“.

mehr dazu, dem Hersteller die Einleitung eines Rückrufverfahrens in Eigenregie zu ermöglichen, wenn ein Fehler entdeckt wird. Zugleich wird auch die staatliche Aufsicht einbezogen, um gegebenenfalls einen Rückruf anzuordnen.

## 1. Durch den Hersteller

Eine Pflicht zur Produktbeobachtung ergibt sich unmittelbar aus der gesetzlich normierten Rückrufpflicht, § 46 HaftungsG.<sup>75</sup> Diese ist nach § 7 RB zeitlich begrenzt: Sie beginnt mit der Übergabe des Kraftfahrzeugprodukts an den ersten Halter und endet bei Ablauf der vom Hersteller angegebenen „Zeit des sicheren Gebrauchs“<sup>76</sup>. Gibt der Hersteller eine solche Zeit nicht an oder beträgt diese weniger als zehn Jahre, endet die Frist nach zehn Jahren.<sup>77</sup>

Der Hersteller ist gemäß § 9 RVO außerdem verpflichtet, bestimmte Informationen zu sammeln und (zehn Jahre) aufzubewahren. Weitere Details sind in § 16 Abs. 1 bis 3 RB festgelegt.

§ 10 RVO zählt eine Reihe von Informationen auf, die der Hersteller an das AQSIQ zu übermitteln hat. Darunter auch Informationen zu technischen Eigenschaften des Kraftfahrzeugs, Informationen zum Ersterwerber des Kraftfahrzeugs, zu Reparaturen und Informationen über den Rückruf von Kraftfahrzeugen außerhalb der Volksrepublik China. Somit werden die Hersteller im Ausland an dieser Stelle doch zumindest indirekt involviert.<sup>78</sup> Dabei ist die Liste des § 10 RVO nicht abschließend. Das AQSIQ kann nach dessen Nr. 5 jederzeit zusätzliche Informationen fordern.

## 2. Durch Betreiber

Gemäß § 11 Abs. 1 RVO sind auch Betreiber verpflichtet, Aufzeichnungen mit Informationen aufzubauen und (fünf Jahre) aufzubewahren.

## 3. Durch den Staat

Informationen über fehlerhafte Kraftfahrzeuge werden außerdem vom Staat gesammelt. Dazu verpflichtet § 6 Abs. 2 RVO das AQSIQ, ein Verwaltungssystem zu errichten, in dem Informationen über fehlerhafte Kraftfahrzeuge gesammelt, zusammengefasst, analysiert und behandelt werden. Eine Reihe von weiteren staatlichen Behörden, wie etwa der Zoll oder die Polizei müssen gemäß § 6 Abs. 3 RVO einen „gemeinsam genutzten Mechanismus“<sup>79</sup>

für Informationen errichten, die sie bei der Ausübung ihrer jeweiligen Amtspflichten erlangen. Genannt werden auch Informationen, die aufgrund der Beschwerden von Verbrauchern gesammelt werden.

Jedermann hat nach § 6 Abs. 1 RVO die Befugnis, bei AQSIQ (oder dessen Äquivalent auf Ebene der Provinzen, autonomen Gebiete und regierungsunmittelbaren Städte) Beschwerden über möglicherweise fehlerhafte Kraftfahrzeuge einzureichen. Das DPAC macht hierfür auf seiner Internetseite eine Telefonnummer, E-Mailadresse und Postanschrift für die Annahme von Beschwerden bekannt.

## V. Informationsverarbeitung und Fehleruntersuchung

### 1. Durch den Hersteller

Erhält der Hersteller Kenntnis von der Möglichkeit, dass Fehler bestehen könnten, muss er gemäß § 12 Abs. 1 RVO sofort eine Untersuchung und Analyse einleiten. Zudem ist er verpflichtet, dem AQSIQ wahrheitsgemäß über die Untersuchungs- und Analyseergebnisse zu unterrichten.

Bestätigt sich, dass ein Fehler vorhanden ist, muss der Hersteller nach § 12 Abs. 2 RVO sofort die Produktion, den Absatz und den Import des fehlerhaften Kraftfahrzeugprodukts beenden und einen Rückruf durchführen.

### 2. Durch Betreiber

Erlangen Betreiber Kenntnis von bestehenden Fehlern bei Kraftfahrzeugen, müssen sie gemäß § 11 Abs. 2 RVO den Verkauf, die Vermietung und den Gebrauch der Kraftfahrzeuge sofort beenden. Sie müssen die Informationen über die Fehler dem Hersteller sowie der AQSIQ mitteilen, § 11 Abs. 3 RVO.<sup>80</sup>

### 3. Durch den Staat

Wenn der Staat Kenntnis davon erlangt, dass ein Fehler bestehen könnte, muss er nach § 13 Abs. 1 RVO dem Hersteller mitteilen, dass dieser sofort eine Untersuchung und Analyse einzuleiten hat. Kommt der Hersteller dieser Aufforderung nicht nach, muss das AQSIQ eine Fehleruntersuchung einleiten. Direkt kann das AQSIQ gemäß § 13 Abs. 2 RVO eine Fehleruntersuchung einleiten, wenn Fehler bestehen könnten, die „schwerwiegende Folgen“ verursachen könnten.<sup>81</sup> Die Fehleruntersuchung

<sup>75</sup> Siehe hierzu auch Jörg Binding, a.a.O. (Fn. 55), S. 81 f.

<sup>76</sup> Chin. „安全使用期“.

<sup>77</sup> Für entsprechende Fristen im Hinblick auf Verschleißteile und Kraftfahrzeugreifen siehe § 7 Abs. 2 RB.

<sup>78</sup> Bernd-Uwe Stucken/Philipp Senff, a.a.O. (Fn. 59), S. XI.

<sup>79</sup> Chin. „共享机制“.

<sup>80</sup> Vgl. auch § 20 Abs. 2 RB.

<sup>81</sup> §13 Abs. 2 RVO. Was unter „schwerwiegenden Folgen“ (严重后果) zu verstehen ist, bleibt dem Beurteilungsspielraum der AQSIQ überlassen. Denkbar ist, dass AQSIQ dann „schwerwiegende Folgen“ annehmen wird, wenn durch den Fehler Körperverletzungen eingetreten sind bzw. eintreten könnten. Dies lässt sich auch aus Normen anderer Rechtsgebiete

wird gemäß § 11 Satz 1 RB von der Expertenkommission der AQSII durchgeführt. Auf Vorschlag der Expertenkommission kann das AQSII eine staatlich lizenzierte Abteilung zur Inspektion der Produktqualität beauftragen, eine technische Prüfung des betreffenden fehlerhaften Produkts durchzuführen, § 11 Satz 2 RB.

Im Rahmen einer Fehleruntersuchung hat das AQSII gemäß § 14 Abs. 1 RVO die folgenden Befugnisse:

- Produktions- und Betriebsstätten von Herstellern und Betreibern zu betreten,
- Untersuchungen an Ort und Stelle durchzuführen,
- entsprechende Unterlagen und Aufzeichnungen einzusehen und zu kopieren und
- Personen zu befragen, um sich mit den Umständen des Fehlers vertraut zu machen.

Betreiber müssen bei der Fehleruntersuchung kooperieren und die für die Untersuchung erforderlichen Unterlagen zur Verfügung stellen, § 14 Abs. 2 RVO.

Wenn das AQSII nach der Untersuchung der Ansicht ist, dass ein Fehler besteht<sup>82</sup>, muss es dem Hersteller gemäß § 15 Abs. 1 RVO sofort mitteilen, dass er einen Rückruf durchführen muss.

## VI. Einleitung des Rückrufverfahrens

Das Rückrufverfahren sieht zwei Formen des Rückrufs vor, die als autonomer Rückruf<sup>83</sup> und angeordneter Rückruf<sup>84</sup> bezeichnet werden können.<sup>85</sup> Die Rückrufverordnung trennt diese beiden Verfahren regelungstechnisch nicht mehr so klar, wie dies noch in den Rückrufbestimmungen der Fall war. Es gilt jedoch nach § 8 Abs. 1 RVO, dass der Hersteller alle fehlerhaften Kraftfahrzeugprodukte zurückrufen muss. Kommt der Hersteller der Rückrufpflicht nicht nach, muss das AQSII ihren Rückruf anordnen. Insofern bleibt es bei den zwei Formen des Rückrufs auch nach der Rückrufverordnung. Aus Sicht des Verbrauchers ist dieser Unterschied freilich nicht erkennbar: Sofern der in Anspruch genommene Hersteller der Rückrufanordnung nachkommt, unterscheidet sich der behördlich „erzwungene“ Rückruf nach außen nicht von dem autonomen Rückruf. Dementsprechend kann auch keine Aussage darüber getroffen werden, bei welchem Anteil der Rückrufe, die seit 2004 durchgeführt worden

sind, es sich um angeordnete Rückrufe handelt.<sup>86</sup> Es gibt Hinweise darauf, dass es in Vergangenheit zumindest „angeordnete autonome“ Rückrufe gegeben hat: AQSII teilt dem Hersteller mit, dass es einen Rückruf anordnen wird, wenn dieser den Rückruf nicht „autonom“ durchführt.<sup>87</sup>

Ob eine Fehleruntersuchung durch den Staat oder durch den Hersteller durchgeführt wurde, ist dabei nicht entscheidend für das anschließende Rückrufverfahren, d.h. auch wenn eine staatliche Fehleruntersuchung stattgefunden hat, kann ein autonomer Rückruf durchgeführt werden. Umgekehrt kann auch dann ein Rückruf staatlich angeordnet werden, wenn die Fehleruntersuchung durch den Hersteller durchgeführt wurde.

Die Entscheidung darüber, welches Rückrufverfahren eingeleitet wird, ist in den Rückrufbestimmungen und in der RVO unterschiedlich geregelt. Die Rückrufbestimmungen sahen in den §§ 20 ff. ein mehrstufiges Entscheidungsverfahren vor.<sup>88</sup> Nunmehr ist die Entscheidung in § 12 RVO (autonomer Rückruf) bzw. in § 15 RVO geregelt. Obwohl die Rückrufbestimmungen formell noch Geltung beanspruchen, ist aufgrund der oben aufgezeigten Normenhierarchie<sup>89</sup> anzunehmen, dass seit Inkrafttreten der Rückrufverordnung das Entscheidungsverfahren nach dieser neueren Rechtsnorm durchgeführt wird.

Nach der Rückrufverordnung läuft die Einleitung des Rückrufverfahrens wie folgt ab (siehe auch Graphik 5 unten auf S. 144):

Kommt der Hersteller bei einer Fehleruntersuchung zu dem Ergebnis, dass ein Fehler vorliegt, leitet er nach § 12 Abs. 2 RVO das autonome Rückrufverfahren ein. Meint der Hersteller nach der Untersuchung, dass die Einleitung eines Rückrufverfahrens nicht erforderlich ist, gewährleistet die in § 12 Abs. 1 RVO normierte Berichtspflicht, dass das AQSII hiervon erfährt, um dann gegebenenfalls nach § 13 RVO eine eigene Fehleruntersuchung einzuleiten.

Ist das AQSII nach einer eigenen Fehleruntersuchung der Ansicht, dass ein Fehler besteht, hat sie – wie bereits erwähnt –, dem Hersteller gemäß § 15 Abs. 1 RVO sofort mitzuteilen, dass er einen Rückruf durchführen muss. Führt der Hersteller da-

te folgern, in denen dieser Begriff ebenfalls verwendet wird.

<sup>82</sup> Zu den Kriterien für die Beurteilung, ob es sich um einen sicherheitsrelevanten Fehler handelt, der eine Rückrufpflicht auslöst, siehe § 8 RB.

<sup>83</sup> Chin. „主动召回“, wörtlich: „Rückruf in eigener Initiative“.

<sup>84</sup> Chin. „指令召回“.

<sup>85</sup> Siehe § 9 RB.

<sup>86</sup> Ähnlich auch *Guan Feng/Cui Jie*, a.a.O. (Fn. 16), S. 8 („There is no mandatory recall yet for the procedural reason that recalls implemented before receiving a mandatory recall notification from authorities are deemed as voluntary recalls.“)

<sup>87</sup> Siehe die Bekanntmachung der AQSII vom 16.3.2013: „AQSII teilt VW nach dem Recht mit, den Rückruf durchzuführen“ (质检总局依法通知大众公司实施召回) (Fn. 27).

<sup>88</sup> Zum Ablauf des autonomen und des angeordneten Rückrufverfahrens nach den Rückrufbestimmungen siehe *Guan Feng/Cui Jie*, S. 7 und *Jingzhou Tao*, a.a.O. (Fn. 11), S. 804 f.

<sup>89</sup> Siehe oben unter I 1.

raufhin den Rückruf durch, folgt der weitere Ablauf dem autonomen Rückrufverfahren.

Ist der Hersteller jedoch der Ansicht, dass kein Fehler vorliegt, kann er gemäß § 15 Abs. 1 RVO innerhalb von 15 Werktagen ab dem Tag des Erhalts der Mitteilung beim AQSISQ Einspruch erheben und Beweismaterial einreichen. Das AQSISQ muss dann gemäß § 15 Abs. 2 RVO mit vom Hersteller unabhängigen Experten Beweisaufnahmen und notwendigenfalls technische Prüfungen, Messungen oder Begutachtungen durchführen.

Erhebt der Hersteller keinen Einspruch oder bestätigen die Beweisaufnahmen und Tests, dass ein Fehler vorliegt, ordnet das AQSISQ gemäß § 15 Abs. 3 RVO die Durchführung des Rückrufs an.<sup>90</sup> Der Hersteller muss dann sofort die Produktion, den Absatz und den Import des fehlerhaften Kraftfahrzeugs beenden, und den (angeordneten) Rückruf durchführen.

Unklar ist, ob gegen diese Anordnung des Rückrufs die Rechtsmittel, die noch in § 31 Abs. 2 RB vorgesehen waren, nämlich Widerspruch und Verwaltungsklage ausgeschlossen sind, da diese in der Rückrufverordnung nicht mehr erwähnt werden.

## VII. Durchführung des Rückrufs

Die neue Rückrufverordnung regelt die zwei Verfahren im Hinblick auf die Durchführung des Rückrufs nicht so ausführlich wie die Rückrufbestimmungen: Nach der aufgezeigten Weichenstellung in § 12 bzw. in den §§ 13 bis 15 RVO, ob der Rückruf autonom durchgeführt wird oder vom AQSISQ angeordnet werden muss, wird bei den weiteren Pflichten der §§ 16 ff. RVO nicht weiter unterschieden. Anders die Rückrufbestimmungen: Hier findet die Weichenstellung in den §§ 20 ff. statt und in den §§ 25 ff. und §§ 30 ff. werden jeweils gesonderte Regelungen zum autonomen und zum angeordneten Rückrufverfahren festgelegt. Da nicht auszuschließen ist, dass die Behörden in der Praxis auf die ausführlicheren Rückrufbestimmungen zurückgreifen werden (auch im Hinblick auf die dort im Anhang abgedruckten Formulare), werden im Folgenden zunächst die allgemeinen Pflichten im Rückrufverfahren dargestellt, um dann auf die besonderen Pflichten im autonomen und im angeordneten Rückrufverfahren einzugehen.

### 1. Allgemeine Pflichten im Rückrufverfahren

Beiden Verfahren gemeinsam ist, dass der Hersteller nach § 16 Abs. 1 RVO verpflichtet ist, einen

Rückrufplan zu erstellen, der dem AQSISQ (zumindest) zu den Akten zu melden ist (beim angeordneten Rückruf muss dieser genehmigt werden<sup>91</sup>). Der Mindestinhalt des Rückrufplans ist in § 25 RB geregelt: Der Hersteller muss in dem Plan darstellen, wie er ein weiteres Inverkehrbringen des fehlerhaften Produkts verhindert, wie er den Fehler beheben wird und wie er die Erfolgsaussichten des Rückrufs beurteilt.

Dieser Rückrufplan muss gemäß § 17 RVO auch den Händlern mitgeteilt werden, die den Absatz des fehlerhaften Kraftfahrzeugs daraufhin beenden müssen.

Der Rückruf wird dann gemäß dem Rückrufplan durchgeführt, § 16 Abs. 2 RVO.

Außerdem legt § 18 RVO allgemein Informations- und Bekanntmachungspflichten des Herstellers und des AQSISQ gegenüber den Haltern und der Öffentlichkeit fest, die von den Rückrufbestimmungen für das jeweilige Verfahren näher ausgestaltet werden.

Nach erfolgtem Rückruf ist der Hersteller gemäß § 19 Abs. 1 RVO verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen zur Behebung der Fehler zu ergreifen: Die Vorschrift nennt beispielhaft Korrekturen, zusätzliche Kennzeichnungen, Reparaturen, Austausch und Rücknahme der Ware.

Die Kosten für die Behebung von Fehlern und die notwendigen Kosten für die Anlieferung des fehlerhaften Kraftfahrzeugprodukts müssen gemäß § 19 Abs. 2 RVO die Hersteller übernehmen.

Außerdem muss der Hersteller dem AQSISQ gemäß § 20 RVO Rückrufabschnittsberichte und einen Rückrufabschlussbericht vorlegen.

Das AQSISQ muss schließlich gemäß § 21 RVO die Umstände der Durchführung des Rückrufs überwachen, und mit vom Hersteller unabhängigen Experten eine Evaluation der Wirkung der Fehlerbeseitigung organisieren.

### 2. Besondere Pflichten im autonomen Rückrufverfahren

Die besonderen Pflichten im autonomen Rückrufverfahren sind in den §§ 25 ff. RB geregelt. § 25 RB bezieht sich dabei (über die Verweisung auf § 20 RB) auf die Berichtspflicht, die nun auch in § 12 Abs. 1 RVO geregelt wird, sieht hierfür aber eine Frist vor: Der Hersteller muss demnach innerhalb von fünf Werktagen schriftlich einen Bericht über das Bestehen des Fehler beim AQSISQ einreichen.<sup>92</sup>

<sup>90</sup> Hierzu befindet sich in Anlage 6 der Rückrufbestimmungen ein Formular, in dem auch eine Frist für das Einreichen eines Rückrufplans vorgesehen ist.

<sup>91</sup> Siehe unten unter VII 3.

<sup>92</sup> Hierzu befindet sich in Anlage 2 der Rückrufbestimmungen ein Formular. AQSISQ prüft gemäß § 21 RB, ob der Bericht des Herstellers mit der Anlage 2 übereinstimmt.

§ 26 RB sieht Informationspflichten des Herstellers vor, die sich größtenteils<sup>93</sup> mit den allgemeinen Informations- und Bekanntmachungspflichten in § 18 RVO decken. Darüber hinaus muss der Hersteller nach § 26 Satz 2 RB eine Telefonhotline einrichten, um auf Erkundigungen zu antworten.

§ 27 RB legt – anders als die Rückrufverordnung – eine Frist für den Beginn des Rückrufs fest (ein Monat nach Einreichen des Berichts beim AQSII). Hierzu hat der Hersteller eine Rückrufmitteilung zu verfassen<sup>94</sup>, die er Betreibern und Haltern zur Kenntnis bringen muss. In dieser Rückrufmitteilung bestimmt der Hersteller auch das Ende der Rückruffrist.<sup>95</sup>

Nachdem der Hersteller den Rückruf des fehlerhaften Kraftfahrzeugs gemäß dem Plan abgeschlossen hat, muss er gemäß § 28 RB innerhalb eines Monats einen Rückrufabschlussbericht an das AQSII melden.<sup>96</sup>

Das AQSII überwacht gemäß § 29 RB den autonom vom Hersteller durchgeführten Rückruf, evaluiert diesen und kann, wenn die erwarteten Wirkungen nicht erreicht wurden, anordnen, dass der Rückruf erneut durchgeführt wird, oder andere Maßnahmen zur Abhilfe ergreifen.

### 3. Besondere Pflichten im angeordneten Rückrufverfahren

Die besonderen Pflichten im angeordneten Rückrufverfahren werden in den §§ 30 ff. RB festgelegt.

Anders als die Rückrufverordnung legt § 30 Abs. 1 RB für den angeordneten Rückruf fest, dass die vorgeschriebene Lizenz für Kraftfahrzeugprodukte<sup>97</sup> vorläufig ausgesetzt oder zurückgenommen wird.<sup>98</sup> Handelt es sich um schwere Fehler und ist die Fehlerbehebung dringlich<sup>99</sup>, meldet AQSII gemäß § 30 Abs. 2 RB der Öffentlichkeit sofort den

<sup>93</sup> Der Adressatenkreis der Informationspflichten in § 26 RB ist kleiner, da er die Öffentlichkeit nicht mit einbezieht, sondern nur gegenüber Importeuren, Absetzenden, Vermietern, Mechanikern und Haltern besteht.

<sup>94</sup> Hierzu befindet sich in Anlage 5 der Rückrufbestimmungen ein Formular.

<sup>95</sup> Siehe Anlage 5 der Rückrufbestimmungen.

<sup>96</sup> Hierzu befindet sich in Anlage 9 der Rückrufbestimmungen ein Formular.

<sup>97</sup> Siehe zu dieser Lizenzierungspflicht *Stefanie Tetz*, *Automobile Industry*, in: *Michael Moser* (Hrsg.), *Doing Business in China*, 1990 ff. (Loseblatt), Section V § 5. Zuständig ist insoweit die China Certification and Accreditation Administration (中国国家认证认可监督管理委员会). Von einer Zurücknahme der Importlizenz im Hinblick auf zwei Modelle des japanischen Herstellers Mitsubishi bereits im Jahr 2001 berichtet *Jingzhou Tao*, a.a.O. (Fn. 11), S. 802 f.

<sup>98</sup> Weitere Maßnahmen sind in § 30 Abs. 1 RB für Kraftfahrzeuge vorgesehen, die importiert werden.

<sup>99</sup> Wie bei der Frage im Zusammenhang mit der direkten Einleitung einer Fehleruntersuchung durch das AQSII gemäß § 13 Abs. 2 RVO („schwerwiegende Folgen“), siehe oben unter V 3, wird AQSII auch hier im Hinblick darauf, wann ein Fehler „schwer“ und eine Fehlerbehebung „dringlich“ ist, ein Beurteilungsspielraum eingeräumt.

Fehler und Maßnahmen, um Schäden zu vermeiden.

Auch bei einem angeordneten Rückruf hat der Hersteller gemäß § 31 RB Informations- und Bekanntmachungspflichten und muss gemäß § 32 RB einen Rückrufplan bei AQSII einreichen. Für das Einreichen ist eine Frist von zehn Werktagen nach Erhalt der Anordnung des Rückrufs bestimmt. Diesen Rückrufplan muss das AQSII gemäß § 33 Abs. 1 RB innerhalb von fünf Werktagen prüfen und das Ergebnis dem Hersteller mitteilen. Gegebenenfalls muss der Rückrufplan vom Hersteller überarbeitet werden, bis das AQSII den Plan genehmigt, § 33 Abs. 3 RB.

Hat das AQSII den Rückrufplan genehmigt, muss der Hersteller innerhalb eines Monats die bereits im autonomen Rückrufverfahren erwähnte Rückrufmitteilung erstellen, sie an Betreiber und Halter übermitteln und dem AQSII zu den Akten melden, § 33 Abs. 2 Satz 1 RB. Die Rückrufmitteilung muss außerdem in drei aufeinanderfolgenden Ausgaben eines durch das AQSII bestimmten Mediums veröffentlicht werden, § 33 Abs. 2 Satz 2 RB. Die in der Rückrufmitteilung festgelegte Rückruffrist muss dauerhaft auf einer durch das AQSII bestimmten Internetseite veröffentlicht werden, § 33 Abs. 2 Satz 3 RB.

Wie beim autonomen Rückruf, legt § 34 RB eine Frist für den Beginn des Rückrufs fest: Sie beginnt an dem Tag, an dem der Hersteller die Rückrufmitteilung herausgibt und endet in der im Rückrufplan vorgesehenen Frist. § 34 Abs. 2 RB sieht ausdrücklich vor, dass eine Fristverlängerung nach einem entsprechenden Antrag bei der AQSII zulässig ist.

In § 35 RB werden die in § 20 RVO erwähnten Rückrufabschnittsberichte näher konkretisiert: Nach dieser Vorschrift muss der Hersteller dem AQSII vom Tag der Herausgabe der Rückrufmitteilung an jeden dritten Monat einen Zwischenbericht einreichen.<sup>100</sup> Basierend auf den Zwischenberichten kann AQSII aufgrund der tatsächlichen Wirkungen des Rückrufs beschließen, ob der Hersteller wirkungsvollere Rückrufmaßnahmen ergreifen muss.

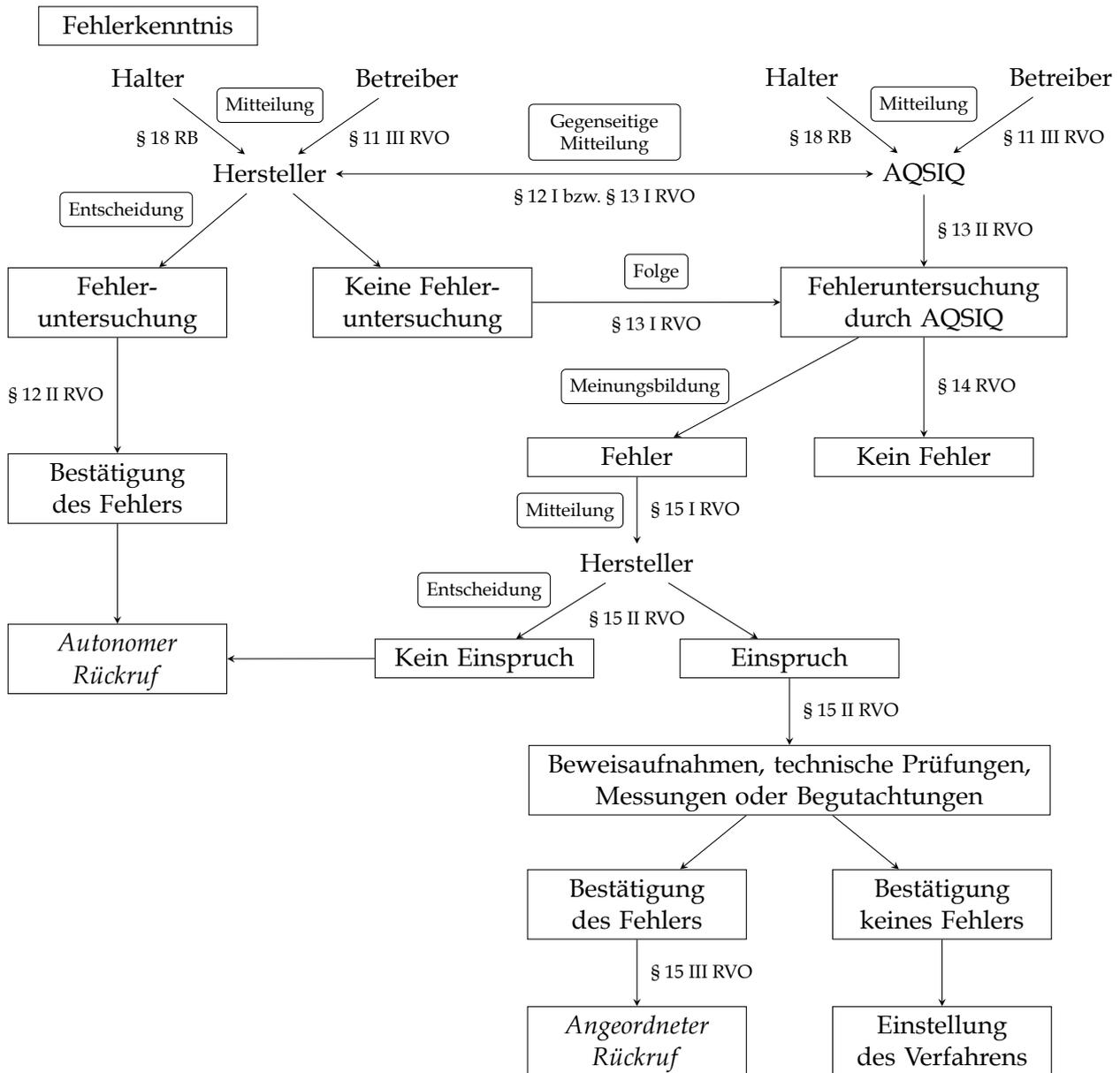
Hersteller sind nach § 36 RB verpflichtet, für jedes fehlerhafte Kraftfahrzeug, bei dem der Rückruf vollständig vollzogen wurde, einen individuellen Rückrufbericht anzufertigen und aufzubewahren.<sup>101</sup>

Wie beim autonomen Rückruf muss der Hersteller, nachdem er den angeordneten Rückruf plangemäß abgeschlossen hat, gemäß § 37 RB innerhalb

<sup>100</sup> Hierzu befindet sich in Anlage 7 der Rückrufbestimmungen ein Formular.

<sup>101</sup> Hierzu befindet sich in Anlage 8 der Rückrufbestimmungen ein Formular.

Graphik 5: Ablauf des Rückrufverfahrens



eines Monats den Rückrufabschlussbericht bei AQSII einreichen.

Das AQSII muss Rückrufabschlussberichte gemäß § 38 RB überprüfen und dem Hersteller innerhalb von 15 Werktagen das Ergebnis der Überprüfung schriftlich mitteilen; das Überprüfungsergebnis muss öffentlich bekannt gemacht werden. Ist das AQSII der Ansicht, dass der Rückruf durch den Hersteller nicht die erwarteten Wirkungen erreicht hat, kann es nach § 38 Abs. 2 RB anordnen, dass der Hersteller Maßnahmen zur Abhilfe ergreift und erneut einen Rückruf durchführt. Gegen das Überprüfungsergebnis der AQSII kann der Hersteller Verwaltungswiderspruch oder Verwaltungsklage erheben, § 38 Abs. 3 RB.

Schließlich sieht § 39 RB für den angeordneten Rückruf eine allgemeine Offenlegungspflicht

des AQSII vor: Demnach muss es unverzüglich relevante Informationen (als Beispiel werden die Durchführung des Rückrufs und Ergebnisse der Überprüfung der Wirkung des Rückrufs genannt) veröffentlichen, und die betroffenen Unterlagen auf designierten Internetseiten für Informationssuchende anbieten.

## VIII. Pflichtendurchsetzung

Zur Durchsetzung der Pflichten im Zusammenhang mit dem Rückruf von Kraftfahrzeugen sind eine zivilrechtliche Haftung und verwaltungsrechtliche Sanktionen vorgesehen.

### 1. Zivilrechtliche Haftung

Grundlage für zivilrechtliche Ansprüche ist § 46 Haftungsgesetz, in dessen Satz 1 die Pflicht zum

Rückruf fehlerhafter Produkte als eine Maßnahme zur Abhilfe normiert ist. Nach Satz 2 dieser Vorschrift haften Hersteller und Händler für Schäden, die dadurch verursacht werden, dass nicht unverzüglich Maßnahmen zur Abhilfe ergriffen werden oder die Maßnahmen zur Abhilfe wirkungslos sind.<sup>102</sup> Dass die bloße Durchführung eines Rückrufs den Hersteller nicht von einer zivilrechtlichen Haftung befreit, betont auch § 28 Abs. 1 RVO.<sup>103</sup>

## 2. Verwaltungsrechtliche Sanktionen

Die §§ 22 ff. RVO sehen für Verstöße gegen die in der Rückrufverordnung normierten Pflichten verwaltungsrechtliche Sanktionen vor.<sup>104</sup>

Bei Verstößen des Herstellers gegen Aufbewahrungs-, Informations- oder Meldepflichten sieht § 22 RVO zunächst vor, dass das AQSISQ eine Korrektur anordnet. Verweigert der Hersteller die Korrektur, verhängt AQSISQ eine Geldbuße in Höhe von 50.000 Yuan bis 200.000 Yuan.

Verstoßen Hersteller oder Betreiber gegen ihre Mitwirkungspflichten, ordnet AQSISQ gemäß § 23 RVO ebenfalls zunächst eine Korrektur an. Wird diese verweigert, verhängt AQSISQ eine Geldbuße in Höhe von 500.000 Yuan bis eine Million Yuan. Gegebenenfalls werden rechtswidrige Einkünfte beschlagnahmt. In besonders schweren Fällen zieht die Genehmigungsbehörde die Genehmigung ein. Welche Genehmigung eingezogen werden kann, wird in der Rückrufverordnung nicht näher ausgeführt. Denkbar ist, dass die vorgeschriebene Lizenz für Kraftfahrzeugprodukte eingezogen wird, die nach den Rückrufbestimmungen im Rahmen des angeordneten Rückrufverfahrens vorläufig ausgesetzt oder zurückgenommen wird.<sup>105</sup>

§ 24 RVO enthält Sanktionen für den Fall, dass (1) der Hersteller die Produktion, den Absatz oder Import des fehlerhaften Kraftfahrzeugs nicht beendet, (2) den Fehler verbirgt oder (3) den angeordneten Rückruf verweigert: Wie bei den anderen Verstößen wird auch hier eine Korrektur angeordnet; AQSISQ verhängt aber zugleich eine Geldbuße in Höhe von 1 Prozent bis 10 Prozent des Werts der fehlerhaften Kraftfahrzeuge.<sup>106</sup> Rechts-

widrige Einkünfte werden gegebenenfalls beschlagnahmt. In besonders schweren Fällen zieht die Genehmigungsbehörde die Genehmigung ein.

## IX. Fazit

Eine gesetzliche Grundlage für den Rückruf von Produkten des Warenherstellers besteht seit seinem Inkrafttreten in 2010 nach § 46 Haftungsgesetz. Bereits in 2004 war allerdings mit den Rückrufbestimmungen eine „Abteilungsregel“ erlassen worden, um den in der Praxis überaus relevanten Rückruf von Kraftfahrzeugen einer Regelung zu unterwerfen. Da sie bislang nicht aufgehoben wurden, gelten die Rückrufbestimmungen neben der in 2012 erlassenen Rückrufverordnung des Staatsrates, soweit sie nicht von dieser verdrängt werden.

Das Nebeneinander der beiden Vorschriften führt insbesondere dann zu Anwendungsfragen, wenn in den Rückrufbestimmungen Regelungen enthalten sind, die nicht in die Rückrufverordnung aufgenommen wurden, dort aber auch keine Angabe dazu enthalten sind, was statt den Rückrufbestimmungen gelten soll. Dies ist insbesondere der Fall bei den Pflichten im autonomen und angeordneten Rückrufverfahren, die in den Rückrufbestimmungen viel ausführlicher geregelt sind als in der Rückrufverordnung<sup>107</sup>, aber auch im Hinblick auf bestimmte Fristen (etwa zur Produktbeobachtungspflicht<sup>108</sup>, zu Berichtspflichten<sup>109</sup>, zum Beginn des Rückrufs<sup>110</sup> und zum Rückrufabschlussbericht<sup>111</sup>), die sich nur in den Rückrufbestimmungen finden. Sollten die Rückrufbestimmungen eines Tages aufgehoben werden, ist die (dann ausschließlich anwendbare) Rückrufverordnung im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung des Rückrufs flexibler: Vieles bleibt der Festlegung im Rückrufplan durch den Hersteller überlassen, so dass dieser (als der im optimalen Fall sachnähere Fachmann) je nach Erheblichkeit des festgestellten Fehlers und der davon ausgehenden Gefahr für Personen und Vermögen den Rückruf in seiner Form und zeitlichen Dimension arrangieren könnte.

Eine wesentliche Neuerung der Rückrufverordnung ist, dass Hersteller, Zwischenhändler und Exporteure mit Sitz außerhalb der Volksrepublik China nicht mehr als (rückrufpflichtige) Hersteller

<sup>102</sup> Siehe zu dieser Haftungsgrundlage Jörg Binding, a.a.O. (Fn. 55), S. 81 f. Binding geht davon aus, dass Hersteller und Händler (Verkäufer) gesamtschuldnerisch und verschuldensunabhängig haften.

<sup>103</sup> So bereits § 44 RB.

<sup>104</sup> Die §§ 22 ff. RVO sehen vor, dass die verwaltungsrechtlichen Sanktionen von den „Abteilungen zur Überwachung der Produktqualität“ verhängt werden, so dass hierfür neben der zentralstaatlichen AQSISQ auch die in § 5 Abs. 1 RVO genannten Organe der Volksregierungen auf Ebene der Provinzen, autonomen Gebiete und regierungsunmittelbaren Städte zuständig sind.

<sup>105</sup> Siehe oben unter VII 3.

<sup>106</sup> Die Untergrenze des Strafrahmens in § 24 RVO schließt 1 % des Werts der fehlerhaften Kraftfahrzeuge ein. Dies ergibt sich aus der Formulierung im chinesischen Text („mehr als 1 %“ [1% 以上]) i.V.m. § 155 All-

gemeine Grundsätze des Zivilrechts (中华人民共和国民法通则) vom 12.4.1986 (deutsch mit Quellenangabe in: Frank Münzel [Hrsg.], Chinas Recht, 12.4.86/1), wo explizit bestimmt ist, dass die betreffende Zahl eingeschlossen ist, wenn in chinesischen Rechtsakten die Formulierung „mehr als“ verwendet wird.

<sup>107</sup> Siehe hierzu oben unter VII.

<sup>108</sup> Siehe oben unter IV 1.

<sup>109</sup> Siehe oben unter VII 2.

<sup>110</sup> Siehe oben unter VII 2 und 3.

<sup>111</sup> Siehe oben unter VII 2 und 3.

gelten<sup>112</sup>, auch wenn diese durch die Informationspflicht über den Rückruf von Kraftfahrzeugen außerhalb der Volksrepublik China weiterhin indirekt involviert bleiben<sup>113</sup>. Angesichts der Probleme, die sich bei der Durchsetzung einer Rückrufpflicht gegenüber Unternehmen mit Sitz außerhalb der Volksrepublik China stellen, ist diese Änderung vor allem als Anpassung an die Rechtswirklichkeit zu werten.

Ein generelles Problem des vom chinesischen Normgeber gewählten Ansatzes ist, dass ein Rückruf staatlich angeordnet wird, soweit der Hersteller nicht selbst einen Rückruf durchführt. Hier stellt sich nämlich die Frage, welche Durchsetzungsinstrumente der Staat hat, um den angeordneten Rückruf durchzusetzen. Eine „Ersatzvornahme“ in dem Sinne, dass der Staat einen Rückruf ohne Beteiligung des Herstellers durchführen kann (indem etwa andere Hersteller oder Werkstätten mit der Behebung des Fehlers beauftragt und die Kosten hierfür dem betreffenden Hersteller in Rechnung gestellt werden), ist nicht vorgesehen. Dem Staat stehen daher als Instrument der Durchsetzung nur die Verwaltungssanktionen zur Verfügung. Diese Sanktionen wurden konsequenterweise in der neuen Rückrufverordnung im Vergleich zu den Rückrufbestimmungen verschärft: Die Höhe der Geldbußen wurden angehoben. Insbesondere wird die Höhe der Geldbußen nun bei einigen (schweren) Verstößen (wie etwa bei Verweigerung des Rückrufs) an den Gegenstandswert der Rückrufaktion (1 Prozent bis 10 Prozent des Werts der fehlerhaften Kraftfahrzeuge) geknüpft.<sup>114</sup>

Es spricht einiges dafür, dass das AQSIQ bislang nur wenige Rückrufe anordnen musste. Denn die Bekanntmachungspflichten (bislang: § 13 RB, nunmehr: § 18 RVO) und die damit verbundene Gefahr für die Reputation der Kraftfahrzeughersteller könnten (im Zusammenspiel mit den nun verschärften Verwaltungssanktionen) ein ausreichendes Druckmittel darstellen, damit Hersteller einen autonomen Rückruf durchführen.

Auch bei der Informationssammlung setzt der chinesische Normgeber auf die Öffentlichkeit, indem mögliche Fehler von jedem zur Anzeige gebracht werden können.<sup>115</sup> Dies ist vor dem Hintergrund des Verbraucherschutzes sicher zu begrüßen, birgt jedoch ein gewisses Missbrauchsrisiko.<sup>116</sup> Durch die auch in China überaus beliebten Formen der sozia-

len Netzwerke im Internet besteht die Gefahr, dass ein Hersteller ungerechtfertigt an den medialen Pranger gestellt wird, bevor AQSIQ einen Fehler bestätigt oder aber ausgeschlossen hat. Diese Gefahr beim Rückruf fehlerhafter Kraftfahrzeuge (die – wie die Statistiken belegen – in der Praxis ohnehin primär ausländische Hersteller betrifft) nimmt die chinesische Regierung jedoch in Kauf. Denn sie kämpft auch angesichts der in der Einleitung geschilderten Produktskandale der vergangenen Jahren um ihre Glaubwürdigkeit in der Bevölkerung, dass sie die Fähigkeit besitzt, die Bevölkerung vor fehlerhaften Produkten zu schützen.

Ein Nebenprodukt der Informationspflichten des Herstellers gegenüber AQSIQ ist, dass das chinesische Aufsichtsorgan firmeninterne Informationen (etwa zu technischen Eigenschaften des Kraftfahrzeugs) erhält.<sup>117</sup> Zwar normiert die Rückrufverordnung eine Geheimhaltungspflicht der staatlichen Aufsichtsorgane und seiner Mitarbeiter und sieht im Falle eines Verstoßes Disziplinarstrafen vor.<sup>118</sup> Die Befürchtung, dass dennoch Geschäftsgeheimnisse auf diesem Weg zu Wettbewerbern abfließen, ist jedenfalls nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen.

<sup>112</sup> Siehe oben unter II.

<sup>113</sup> Siehe oben unter IV 1.

<sup>114</sup> Allerdings war im Konsultationspapier für eine Revision der Rückrufbestimmungen eine noch schärfere Sanktion vorgesehen: Hiernach sollten Geldbußen in Höhe von „20% to 50% of the products' value which are illegally produced, sold and imported“ verhängt werden können. Siehe *Guan Feng/Cui Jie*, S. 8.

<sup>115</sup> Siehe oben unter IV 3.

<sup>116</sup> So auch *Bernd-Uwe Stucken/Philipp Sentff*, a.a.O. (Fn. 59), S. XI.

<sup>117</sup> Siehe oben unter IV 1.

<sup>118</sup> §§ 7, 25 Nr. 2 RVO.