

Eingetragen in das Register des
Gerichtshofes unter der Nr. 1222141

Luxemburg, den 05. 05. 2022 Der Kanzler,
im Auftrag
Fax/E-mail: ASp@Bo Daniel Ditter
eingegangen am: 5.5.22 Referatsleiter



C-296/22 - 1 245

LANDGERICHT KÖLN

BESCHLUSS

84 O 221/20

In dem Rechtsstreit

1. der A.T.U, Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG, Dr.-Kilian-Straße 11, 92637 Weiden i.d. OPf, vertreten durch die A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH, Weiden i.d. OPf, diese vertreten durch die Geschäftsführer
2. der Carglass GmbH, Godorfer Hauptstraße 175, 50997 Köln, vertreten durch die Geschäftsführer

Klägerinnen,

Prozessbevollmächtigte

Rechtsanwälte Osborne Clarke,
Innere Kanalstr. 15, 50823 Köln,

gegen

die FCA Italy SpA, Corso Giovanni Agnelli, 200, 10135 Turin, Italien,
vertreten durch den Präsidenten

Beklagte,

Prozessbevollmächtigte

Rechtsanwälte Gleiss Lutz,
Lautenschlagerstraße 21, 70173
Stuttgart,

hat die 4. Kammer für Handelssachen am 27. April 2022
durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht Dr. Kreß
sowie die Handelsrichter Degen und Dörpinghaus

CURIA GREFFE
Luxembourg

05. 05. 2022

beschlossen:

- I. Das Verfahren vor dem Landgericht Köln wird ausgesetzt.
- II. Dem Gerichtshof der Europäischen Union wird gemäß Art. 267 AEUV zur Auslegung von Art. 61 Abs. 1 und Art. 61 Abs. 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. Nr. L 151 vom 14. Juni 2018, S. 1) folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„Ist Art. 61 Abs. 1, Abs. 4 i.V.m. Anhang X, Ziffer 2.9 der Verordnung (EU) 2018/858, wonach der Fahrzeughersteller für die Zwecke der Fahrzeug-OBd sowie der Fahrzeugdiagnose, -reparatur und -wartung den direkten Fahrzeugdatenstrom über einen seriellen genormten Datenübertragungsanschluss bereitzustellen hat, auch in Anbetracht der Anforderungen an den Fahrzeughersteller zur Gewährleistung der allgemeinen Fahrzeugsicherheit in Anhang II, Teil 1, Position 63 dieser Verordnung

- in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 im Hinblick auf vor dem 6. Juli 2022 typengenehmigte Fahrzeuge, dort insbesondere Art. 5 Abs. 1 und
- in Verbindung mit der ab dem 6. Juli 2022 geltenden Verordnung (EU) 2019/2144, dort insbesondere Art. 4 Abs. 4 und 5

so auszulegen, dass der Fahrzeughersteller stets, auch bei Implementierung entsprechender Sicherheitsmaßnahmen, sicherstellen muss, dass diese Fahrzeug-OBd, Fahrzeugdiagnose, -reparatur und -wartung einschließlich dafür erforderlicher Schreibvorgänge durch unabhängige Reparaturbetriebe mit Hilfe eines

universellen, generischen Diagnosegerätes möglich bleibt, ohne dass die von der Verordnung nicht ausdrücklich vorgesehenen Voraussetzungen einer Internetverbindung des Geräts zu einem vom Fahrzeughersteller bestimmten Server und/oder einer vorherigen persönlichen Registrierung des Nutzers beim Fahrzeughersteller erfüllt werden müssen?"

Gründe:

I.

Die Parteien streiten über die Frage, ob Kraftfahrzeughersteller den unabhängigen Wirtschaftakteuren, z.B. Reparaturbetrieben wie den Klägerinnen, den direkten Fahrzeugdatenstrom so bereitstellen müssen, dass die Fahrzeugdiagnose, -reparatur und -wartung einschließlich dafür erforderlicher Schreibvorgänge unter Verwendung eines universellen, generischen Diagnosegerätes auch ohne Internetverbindung des Gerätes zu einem vom Fahrzeughersteller bestimmten Server und ohne persönliche Registrierung des Nutzers beim Fahrzeughersteller möglich ist.

Die Klägerin zu 1) ist eine unabhängige Werkstattkette in Deutschland und bietet Reparatur- und Wartungsleistungen für Kraftfahrzeuge aller gängiger Marken an. In allen Filialen finden ständig Diagnosearbeiten als Vorbereitung der Fahrzeugreparatur und -wartung sowie Kalibrierungs- und Anlernprozesse statt. Als unabhängiger Reparaturbetrieb zählt die Klägerin zu 1) zu den unabhängigen Marktteilnehmern im Sinne des Art. 3 Ziffer 45 der Verordnung (EU) 2018/858.

Die Klägerin zu 2) ist in Deutschland Marktführer für die Reparatur und den Austausch von Fahrzeugscheiben. Auch für diese Tätigkeit ist eine Fahrzeugdiagnose unerlässlich, insbesondere zur Rekalibrierung von auf den Fahrzeugscheiben angebrachten Kameras und Sensoren für Fahrzeugassistenzsysteme. Auch die Klägerin zu 2) zählt zu den unabhängigen Marktteilnehmern im Sinne des Art. 3 Ziffer 45 der Verordnung (EU) 2018/858.

Die Beklagte ist eine Tochter des Automobilkonzerns Fiat Chrysler Automobiles N.V.. Sie stellt Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge her. Sie ist Inhaberin von EG-Typengenehmigungen für Fahrzeuge der Marke Fiat, z.B. für den Fahrzeugtyp Fiat 500X mit der EG-Typengenehmigungsnummer e3*2007/46*0318*. Als Inhaberin dieser Typengenehmigungen ist die Beklagte Herstellerin im Sinne von Art. 3 Ziffer 40 der Verordnung (EU) 2018/858. Sie ist dadurch zugleich Adressatin von Art. 61 Abs. 1, Abs. 4 i.V.m. Anhang X, Ziffer 2.9 der Verordnung (EU) 2018/858 und daher verpflichtet, unabhängigen Marktteilnehmern wie den Klägerinnen die Fahrzeugdiagnose, -reparatur und -wartung über die OBD-Schnittstelle („On Board Diagnostics“-Schnittstelle) nach Maßgabe der o.g. Regelungen zu ermöglichen.

Die Fahrzeugdiagnose über die OBD-Schnittstelle (Steckverbindung, über die Diagnosegeräte mit dem Fahrzeug physisch verbunden werden) ist von essentieller Bedeutung für die Tätigkeit unabhängiger Reparaturbetriebe. Über diese Steckverbindung haben sie Zugriff auf den Fahrzeugdatenstrom und können so z.B. von den Steuergeräten des Fahrzeugs gemeldete Fehlercodes auslesen und auf diese Weise Meldungen zum Fahrzeugzustand auslesen. Mögliche technische Probleme am Fahrzeug werden über die Diagnosegeräte angezeigt, so dass Reparaturbetriebe die notwendigen Reparatur- und Wartungsvorgänge einleiten können. Für die Reparatur selbst ist es häufig erforderlich, dass Anlernprozesse und Kalibrierungen durchgeführt werden. Nach erfolgter Reparatur müssen noch vorhandene Fehlercodes in den Steuergeräten gelöscht werden.

Kern der Fahrzeugdiagnose ist der Zugriff auf den Fahrzeugdatenstrom, d.h. auf die vom Fahrzeug über die OBD-Schnittstelle an das Diagnosegerät (und zurück) übermittelten Informationen. Den Zugang zum Fahrzeugdatenstrom über die OBD-Schnittstelle müssen Reparaturbetriebe nicht nur für Lesevorgänge, sondern auch für Schreibvorgänge nutzen können, d.h. sie müssen bidirektional auf die Schnittstelle zugreifen können. Dies ist z.B. erforderlich, um Fehlercodes nach Behebung des Problems löschen zu können.

Unabhängige Reparaturbetriebe verwenden für ihre Arbeit generische Mehrmarken-Diagnosegeräte verschiedener Anbieter, mit denen sie grundsätzlich in der Lage sind, Fahrzeuge verschiedener Marken zu diagnostizieren, zu reparieren und zu warten.

Die Beklagte rüstet verschiedene Fahrzeugmodelle, z.B. den Fahrzeugtyp Fiat 500X, mit sogenannten „Secure Gateways“ aus. Wenn unabhängige Reparaturbetriebe nicht die von der Beklagten vorgegebenen besonderen Anforderungen erfüllen (dazu sogleich), können sie nur noch einen Bruchteil der typischen Fahrzeugdiagnose, -reparatur und -wartung durchführen. Es ist ihnen lediglich möglich, Fehlercodes und andere Zustandswerte auszulesen (Lesevorgänge). Um Schreibvorgänge durchführen zu können, Fehlercodes zu löschen, Rekalibrierungen vorzunehmen und Fahrzeugteile zu aktivieren, müssen sowohl unabhängige Reparaturbetriebe als auch Vertragswerkstätten der Beklagten zwingend folgende von der Beklagten festgelegten Anforderungen erfüllen:

- Mitarbeiter der Reparaturbetriebe müssen sich zunächst über ein Online-Portal unter <https://www.technicalinformation.fiat.com/> registrieren. Dafür müssen sie zwingend die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten akzeptieren und sich mit der Datenschutzerklärung einverstanden erklären. Die Mitarbeiter müssen zudem diverse persönliche Angaben machen und u.a. ihren Namen und ihr Geburtsdatum mitteilen. Nach durchgeführter Registrierung erhalten die Mitarbeiter einen Benutzernamen und ein Passwort. Mit diesen Daten können sie sich auf dem Portal einloggen und ein kostenpflichtiges Abonnement für die Nutzung generischer Diagnosegeräte erwerben. Nach Bezahlung des Entgeltes kann das Abonnement aktiviert werden.

- Um die Diagnose beginnen zu können, muss sich der registrierte Mitarbeiter über das Mehrmarken-Diagnosegerät mit Benutzernamen und Passwort einloggen und sich so authentifizieren. Hierfür und für

die gesamte nachfolgende Fahrzeugdiagnose muss zwingend eine Internetverbindung zum Server der Beklagten bestehen.

Die Kläger sind der Auffassung, ihnen stehe ein lauterkeitsrechtlicher Unterlassungsanspruch gemäß §§ 8 Abs. 1 S. 1, Abs. 3 Nr. 1 UWG, 3a UWG wegen Verstoßes gegen die marktverhaltensregelnden Art. 61 Abs. 1, Abs. 4 i.V.m. Anhang X, Ziffer 2.9 der Verordnung (EU) 2018/858 zu. Die Beklagte verstoße gegen ihre Verpflichtungen aus den o.g. Normen, indem sie eigenmächtig zusätzliche Anforderungen für die Fahrzeugdiagnose über die OBD-Schnittstelle (also sowohl Lese- als auch Schreibvorgänge) bei Verwendung von Mehrmarken-Diagnosegeräten aufstelle. Die Beklagte greife dadurch in den Anspruch der Klägerinnen auf eine „unbeschränkte“, umfassende Fahrzeugdiagnose im Sinne der genannten Normen ein und verletze dadurch eine Marktverhaltensregelung i.S.v. § 3a UWG. Die Verordnung (EU) 2018/858 sehe weder vor, dass sich Verwender von Mehrmarken-Diagnosegeräten beim Fahrzeughersteller registrieren und authentifizieren müssen, noch, dass während der Diagnose des Fahrzeugs eine Internetverbindung zum Server des Fahrzeugherstellers bestehen muss. Daher seien diese Einschränkungen auch nicht zulässig. Insofern sei die Verordnung (EU) 2018/858 abschließend und erschöpfend im Hinblick darauf, wie Fahrzeughersteller eine uneingeschränkte Fahrzeugdiagnose sicherstellen müssen. Könnten Hersteller nach Belieben den Zugang zum Fahrzeugdatenstrom beschränken oder Bedingungen dafür aufstellen, hielte sie auch nichts davon ab, den Zugang gänzlich zu verweigern oder an derart inakzeptable Bedingungen zu knüpfen, dass praktisch kein unabhängiger Betrieb auf den Fahrzeugdatenstrom zugreifen kann. Nach den o.g. Normen müsse die Beklagte darüber hinaus nicht nur Lesevorgänge, sondern auch Schreibvorgänge ermöglichen.

Die Klägerinnen beantragen,

die Beklagte zu verurteilen, es zu unterlassen, in der Bundesrepublik Deutschland die Fahrzeugdiagnose, -reparatur und -wartung gemäß Art. 61 Abs. 1, Abs. 4 i.V.m. Anhang X, Ziff. 2.9 der Verordnung (EU) 2018/858 mittels Diagnosegeräte

i.S.v. Art. 61 Abs. 7, Anhang X Ziff. 2.6.2 dieser Verordnung über den Datenübertragungsanschluss i.S.v. Anhang X, Ziff. 2.9 dieser Verordnung („OBD-Schnittstelle“) bei Fahrzeugen, die auf ihren Antrag gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typengenehmigt wurden, abhängig zu machen von

a) einer Anmeldung des Anwenders auf einem von der Beklagten bestimmten Server mit persönlichen Anmeldedaten nach vorheriger Registrierung, wie nachfolgend wiedergegeben (es folgt die Einblendung des Screenshots Bl. 3 der Klageschrift; von deren Wiedergabe wird abgesehen)

und/oder

b) einer bestehenden Internetverbindung des für die Diagnose eingesetzten Gerätes zu einem von ihr bestimmten Server;

soweit es nicht um die vollständige Reprogrammierung von Steuergeräten gemäß Anhang X, Ziff. 6.4 der Verordnung (EU) 2018/858 oder Funktionen geht, die unmittelbar mit der Emissionskalibrierung bzw. der Diebstahlsicherung im Sinne von Anhang I, Ziff. 2.3.1 der Verordnung (EU) 2017/1151 zusammenhängen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Auffassung, die Klage sei bereits unzulässig. Das Landgericht Köln sei örtlich nicht zuständig, der Klageantrag sei nicht hinreichend bestimmt.

Die Klage sei auch unbegründet.

Ein Schreibzugriff werde nach Art. 61 Abs. 1, Abs. 4 i.V.m. Anhang X, Ziffer 2.9 der Verordnung (EU) 2018/858 bereits nicht geschuldet.

Sie, die Beklagte, gewähre unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten Zugang zu OBD-Informationen sowie Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen. Das Merkmal des uneingeschränkten Zugangs im Sinne des Art. 61 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/858 beziehe sich ausschließlich auf den Inhalt der bereitzustellenden Informationen, wie der Gerichtshof der Europäischen Union (Urteil vom 19.09.2019 – Rs. C-527/18 – ZIP 2019, 2162 ff., Rn. 28) sowie ihm folgend der Bundesgerichtshof (Urteil vom 30.01.2020 – I ZR 40/17 -, ZIP 2020, 630, Rn. 21) bereits zur früheren Norm des Art. 6 Abs. 1 Satz 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 entschieden hätten. Das Merkmal „uneingeschränkt“ im nunmehr geltenden Art. 61 Abs. 1 Verordnung (EU) 858/2018 sei ebenso auszulegen wie in der früheren Norm. Die Modalitäten des Zugangs, also die Form der Bereitstellung, werde nicht vom Merkmal „uneingeschränkt“, sondern vom Merkmal „standardisiert“ erfasst. Dass die Beklagte den Zugang standardisiert gewähre, stellten auch die Klägerinnen nicht in Abrede.

Die Implementierung des Secure Gateway in den Fahrzeugen der Beklagten, die unter Beachtung der Anforderungen und Vorgaben des technischen Standards EN ISO 18541 erfolgt sei, sei aus legitimen Gründen erforderlich und geboten, um etwaigen Risiken, die sich über die OBD-Schnittstelle für die Fahrzeugsicherheit ergäben, auszuschließen. Insbesondere bestehe die Gefahr, dass von unbefugten Personen im Rahmen der physischen Verbindung eines Diagnosegerätes mit der OBD-Schnittstelle des Fahrzeugs fahrzeugsicherheitsrelevante Manipulationen vorbereitet und vorgenommen oder über die direkte Datenverbindung Schadprogramme aufgespielt würden. Fahrzeugherstellern wie der Beklagten obliege es, die allgemeine Sicherheit der Fahrzeuge zu gewährleisten (Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 bzw. Art. 4 Abs. 4, Abs. 5 der ab dem 06. Juli 2022 geltenden Verordnung (EU) 2019/2144). Die Notwendigkeit einer Registrierung und Authentifizierung beruhe auf dem legitimen Interesse der Beklagten, keine anonymen Zugriffe über die OBD-Schnittstelle auf das OBD-System eines Fahrzeugs zu ermöglichen, da dies ein erhebliches Cyber-Security-Risiko darstelle. Durch die fortwährende Internetverbindung solle sichergestellt werden, dass die im Schreibmodus arbeitende Person auch diejenige ist, die sich zu Beginn authentifiziert hat. Die Arbeit im Lesemodus setze dagegen keine dauerhafte Verbindung zum Server der Beklagten voraus.

II.

Den rechtlichen Rahmen für die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits bilden die folgenden Bestimmungen aus dem Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG):

„§ 8 Beseitigung und Unterlassung

(1) 1 Wer eine nach § 3 [...] unzulässige geschäftliche Handlung vornimmt, kann auf Beseitigung und bei Wiederholungsgefahr auf Unterlassung in Anspruch genommen werden.

[...]

(3) Die Ansprüche aus Absatz 1 stehen zu:

[...]

1. jedem Mitbewerber

[...]

„§ 3 Verbot unlauterer geschäftlicher Handlungen

(1) Unlautere geschäftliche Handlungen sind unzulässig.

[...]

„§ 3a Rechtsbruch

Unlauter handelt, wer einer gesetzlichen Vorschrift zuwiderhandelt, die auch dazu bestimmt ist, im Interesse der Marktteilnehmer das Marktverhalten zu regeln, und der Verstoß geeignet ist, die Interessen von Verbrauchern, sonstigen Marktteilnehmern oder Mitbewerbern spürbar zu beeinträchtigen.“

III.

Notwendigkeit der Klärung durch den Gerichtshof der Europäischen Union

Der Erfolg der Klage hängt von der Auslegung der Art. 61 Abs. 1, Abs. 4 i.V.m. Anhang X, Ziff. 2.9 der Verordnung (EU) 2018/858 ab. Die Klage ist begründet, wenn ein Verstoß gegen die o.g. Normen vorliegt. In diesem Fall steht den Klägerinnen der geltend gemachte Unterlassungsanspruch gemäß §§ 8 Abs. 1 S. 1 UWG, 3 Abs. 1, 3a UWG zu.

1. Zuständigkeit

Das Landgericht Köln ist gemäß Art. 7 Nr. 2 der Verordnung (EU) 1215/2012 für den Rechtsstreit zuständig.

2. Bestimmtheit des Unterlassungsantrags

Nach § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO darf ein Verbotsantrag nicht derart undeutlich gefasst sein, dass Gegenstand und Umfang der Entscheidungsbefugnis des Gerichts (§ 308 Abs. 1 ZPO) nicht erkennbar abgegrenzt sind, sich der Beklagte deshalb nicht erschöpfend verteidigen kann und letztlich die Entscheidung darüber, was dem Beklagten verboten ist, dem Vollstreckungsgericht überlassen bleibt (vgl. BGH, Urteil vom 02.03.2017 – I ZR 194/15, GRUR 2017, 537 – Konsumgetreide, mwN). Aus diesem Grund sind Unterlassungsanträge, die lediglich den Wortlaut eines Gesetzes wiederholen, grundsätzlich als zu unbestimmt und damit unzulässig anzusehen. Abweichendes kann gelten, wenn entweder bereits der gesetzliche Verbotstatbestand selbst entsprechend eindeutig und konkret gefasst oder der Anwendungsbereich einer Rechtsnorm durch eine gefestigte Auslegung geklärt ist, sowie auch dann, wenn der Kläger hinreichend deutlich macht, dass er nicht ein Verbot im Umfang des Gesetzeswortlauts beansprucht, sondern sich mit seinem Unterlassungsbegehren an der konkreten Verletzungshandlung orientiert. Die Bejahung der Bestimmtheit setzt in solchen Fällen allerdings grundsätzlich voraus, dass sich das mit dem selbst nicht hinreichend klaren Antrag Begehrte im Tatsächlichen durch Auslegung unter Heranziehung des

Sachvortrags des Klägers eindeutig ergibt und die betreffende tatsächliche Gestaltung zwischen den Parteien nicht in Frage gestellt ist, sondern sich der Streit der Parteien ausschließlich auf die rechtliche Qualifizierung der angegriffenen Verhaltensweise beschränkt (vgl. BGH, GRUR 2017, 542 – Konsumgetreide).

Nach diesen Grundsätzen ist der Unterlassungsantrag hinreichend bestimmt. Insbesondere steht die Verwendung von Rechtsbegriffen aus der Verordnung (EU) 2018/858, auf die der Unterlassungsanspruch gestützt wird, nicht entgegen, da über den Sinngehalt dieser Begriffe keine Zweifel bestehen, so dass die Reichweite des Antrags wie auch eines etwaigen Urteilstenors feststehen.

3. Aktivlegitimation der Klägerinnen

Die Klägerinnen sind im Ausgangsrechtsstreit gemäß § 8 Abs. 3 Nr. 1 UWG zur Geltendmachung des in Rede stehenden Wettbewerbsverstoßes berechtigt. Dies ist zwischen den Parteien unstrittig.

4. Passivlegitimation der Beklagten

Als Inhaber von Typengenehmigungen gemäß Art. 3 Ziff. 2 der Verordnung (EU) 2018/858 ist die Beklagte Herstellerin gemäß Art. 3 Ziff. 40 der Verordnung (EU) 2018/858. Sie ist damit Adressatin der einschlägigen Marktverhaltensregelungen (Art. 61 Abs. 1, Abs. 4 der Verordnung (EU) 2018/858) und im Falle eines Verstoßes Anspruchsgegnerin des Unterlassungsanspruchs nach §§ 8 Abs. 1 S. 1 UWG, 3 Abs. 1, 3a UWG. Auch dies ist zwischen den Parteien unstrittig.

5. Marktverhaltensregelung im Sinne des § 3a UWG

Art. 61 Abs. 1, Abs. 4 der Verordnung (EU) 2018/858 stellen Marktverhaltensregelungen im Sinne des § 3a UWG dar. Verstöße können grundsätzlich unter dem Gesichtspunkt des lauterkeitsrechtlichen Wettbewerbsverstoßes zum Schutze der Verbraucher, der Mitbewerber oder

der sonstigen Marktteilnehmer im allgemeinen Interesse an einem unverfälschten Wettbewerb im Wege des Unterlassungsanspruchs nach §§ 8 Abs. 1 S. 1 UWG, 3 Abs. 1, 3a UWG geltend gemacht werden. Der Bundesgerichtshof hat dies in Bezug auf Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der gleichgerichteten Vorgängervorschrift des Art. 61 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/858 bereits entschieden (BGH Urt. v. 21. Juni 2018 – I ZR 40/17- Ersatzteilinformation II, Rn. 11). Diese Wertung ist auf Art. 61 Abs. 1, Abs. 4 der Verordnung (EU) 2018/858 zu übertragen. Damit liegt eine Regelung vor, die unmittelbar im Interesse der unabhängigen Marktteilnehmer das Marktverhalten begrenzt.

6. Verstoß gegen Marktverhaltensregelung

Maßgeblich für das Bestehen des im Ausgangsrechtsstreit geltend gemachten Unterlassungsanspruchs nach §§ 8 Abs. 1 S. 1 UWG, 3 Abs. 1, 3a UWG ist, ob vorliegend ein Verstoß gegen die marktverhaltensregelnden Art. 61 Abs. 1, Abs. 4 i.V.m. Anhang X, Ziff. 2.9 der Verordnung (EU) 2018/858 gegeben ist. Die in diesem Zuge entscheidungserhebliche Auslegung der o.g. Normen ist mit Zweifeln behaftet, die Fragen von allgemeiner Bedeutung für die einheitliche Anwendung des Unionsrechts aufwerfen und die durch die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union bislang keine eindeutige Klärung erfahren haben.

Zur Vorlagefrage:

a) Entscheidungserheblich ist zunächst die Frage, wie das Merkmal des „uneingeschränkten“ Zugangs in Art. 61 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/858 auszulegen ist.

Vom Wortlaut her liegt eine Auslegung nahe, dass die Beklagte als Fahrzeugherstellerin den unabhängigen Marktteilnehmer umfassend und in jeder Hinsicht Zugang zum direkten Fahrzeugdatenstrom über die OBD-Schnittstelle zu gewähren hat, d.h. sowohl inhaltlich sämtliche Informationen zur Verfügung zu stellen hat (hierüber streiten die Parteien nicht) als auch im Vorfeld die Verwendung und den Einsatz der Diagnosegeräte nicht von der

Erfüllung bestimmter Voraussetzungen abhängig machen darf, wie vorliegend

- die Anmeldung des Anwenders auf einem von der Beklagten bestimmten Server mit persönlichen Anmeldedaten nach vorheriger Registrierung

und

- eine während des Diagnosevorgangs bestehende Internetverbindung des für die Diagnose eingesetzten Gerätes zu einem von der Beklagten bestimmten Server.

Hierfür spricht auch Sinn und Zweck der Verordnung, sicherzustellen, dass der unabhängige Markt der Fahrzeugreparatur und Fahrzeugwartung insgesamt mit Vertragshändlern konkurrieren kann. Eine Einschränkung des Zugangs in jeglicher Hinsicht zu Daten schädigt nicht nur die unabhängigen Reparaturbetriebe, sondern letztlich auch den Verbraucher. So würden nicht nur die Kosten für Reparaturdienste steigen. Auch die Verfügbarkeit von und Auswahl der Werkstätten würde erheblich eingeschränkt, wenn Fahrzeughersteller beliebig den Zugang zu den für die Diagnose, Reparatur und Wartung unerlässlichen Daten einschränken dürften. Dies gilt nicht nur inhaltlich, sondern auch für den Fall, dass Fahrzeughersteller die Nutzung der Diagnosegeräte an bestimmte Bedingungen knüpfen. Könnten Hersteller nach Belieben den Zugang zum Fahrzeugdatenstrom beschränken oder Bedingungen dafür aufstellen, hielte sie auch nichts davon ab, den Zugang gänzlich zu verweigern oder an derart inakzeptable Bedingungen zu knüpfen, dass praktisch kein unabhängiger Betrieb auf den Fahrzeugdatenstrom zugreifen kann.

Demgegenüber hat der Gerichtshof der Europäischen Union (Urteil vom 19.09.2019 – Rs. C-527/18 – ZIP 2019, 2162 ff., Rn. 28) zur früheren Norm des Art. 6 Abs. 1 Satz 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausgeführt:

„Zweitens sind die Hersteller nach dem Wortlaut von Art. 6 Abs. 1 Satz 1 VO Nr. 715/2007 zwar verpflichtet, „uneingeschränkten ... Zugang“ zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge zu

gewähren. Deren Bereitstellung durch einen bloßen Lesezugriff kann jedoch entgegen dem Vorbringen des Gesamtverbandes und der Kommission nicht als Beschränkung des Zugangs zu den Informationen angesehen werden. Da diese Bestimmung zwischen dem zu gewährenden Zugang, der „uneingeschränkt“ sein muss, und dem Format, in dem er zu gewähren ist, unterscheidet, bezieht sich die Nichtbeschränkung nämlich auf den Inhalt der Informationen, die den unabhängigen Marktteilnehmern bereitgestellt werden müssen und nicht auf die Modalitäten der Bereitstellung.“

Würde man diese Rechtsprechung in gleicher Weise auf das Merkmal des „uneingeschränkten“ Zugangs in Art. 61 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/858 übertragen, würde das bedeuten, dass das Merkmal „uneingeschränkt“ den von der Beklagten aufgestellten Voraussetzungen für die Nutzung der Diagnosegeräte, nämlich

- die Anmeldung des Anwenders auf einem von der Beklagten bestimmten Server mit persönlichen Anmeldedaten nach vorheriger Registrierung

und

- eine während des Diagnosevorgangs bestehende Internetverbindung des für die Diagnose eingesetzten Gerätes zu einem von der Beklagten bestimmten Server

nicht entgegenstünde.

Fraglich ist jedoch, ob die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union zur früheren Norm des Art. 6 Abs. 1 Satz 1 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auf Art. 61 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/858 übertragen werden kann, handelt es sich bei der Verordnung (EU) 2018/858 doch zum einen um eine Neuregelung. Zum anderen betraf die o.g. Entscheidung die Bereitstellung von Reparatur- und Wartungsinformationen über eine Webseite des Fahrzeugherstellers und nicht – wie vorliegend – den Zugang zum Fahrzeugdatenstrom über die OBD-Schnittstelle, die der Fahrzeughersteller uneingeschränkt gewähren muss. Es ist daher fraglich,

ob die Ausführungen des Gerichtshofs der Europäischen Union zur Unterscheidung zwischen Inhalt und Modalitäten des Zugangs auf den hiesigen Fall übertragbar sind und zudem, ob es sich bei den o.g. von der Beklagten aufgestellten Voraussetzungen überhaupt um bloße „Modalitäten der Bereitstellung“ handelt.

In dieser Hinsicht verbleiben mithin erhebliche Auslegungszweifel, die einer Klärung durch den Gerichtshof der Europäischen Union bedürfen.

b) Bezieht sich das Merkmal des „uneingeschränkten“ Zugangs nicht nur auf den Inhalt der Informationen, sondern grundsätzlich auch auf die Voraussetzungen für die Nutzung der Diagnosegeräte, welche die Beklagte aufgestellt hat, nämlich

- die Anmeldung des Anwenders auf einem von der Beklagten bestimmten Server mit persönlichen Anmeldedaten nach vorheriger Registrierung

und/oder

- eine während des Diagnosevorgangs bestehende Internetverbindung des für die Diagnose eingesetzten Gerätes zu einem von der Beklagten bestimmten Server,

so stellt sich die Frage, ob das Merkmal „uneingeschränkt“ im Hinblick auf die Gewährleistung der allgemeinen Fahrzeugsicherheit in Anhang II, Teil 1, Position 63 der Verordnung in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 im Hinblick auf vor dem 6. Juli 2022 typengenehmigte Fahrzeuge, dort insbesondere Art. 5 Abs. 1 und in Verbindung mit der ab dem 6. Juli 2022 geltenden Verordnung (EU) 2019/2144, dort insbesondere Art. 4 Abs. 4 und 5 einschränkend auszulegen ist, wie die Beklagte vorträgt. Ein Interesse der Beklagten, keine anonymen unbefugten Zugriffe über die OBD-Schnittstelle auf das OBD-System eines Fahrzeugs zu ermöglichen, kann ihr jedenfalls nicht abgesprochen werden. Dies könnte auch im Wege einer normativen Wertung der UN/ECE-Regelung Nr. 155 Anhang 5 Tabelle A1 Nr. 4.3.5 (18) entnommen werden.

Dieses Interesse ist gegenüber dem Interesse der unabhängigen Marktteilnehmer, einen uneingeschränkten Zugang zu den Fahrzeuginformationen zu erhalten, abzuwägen.

Mit dieser Frage hat sich der Gerichtshof der Europäischen Union bislang – soweit ersichtlich – nicht befasst.

c) Schließlich lässt sich den o.g. Normen nicht eindeutig entnehmen, ob die Beklagte auch den Schreibzugriff schuldet. Eine diesbezügliche ausdrückliche positive Regelung findet sich in der Verordnung nicht. In Anhang X, Ziff. 2.9 der Verordnung (EU) 2018/858 heißt es lediglich:

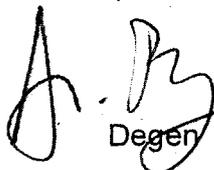
„Befindet sich das Fahrzeug in Bewegung, so darf auf die Daten nur im Lesemodus zugegriffen werden.“

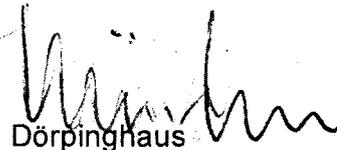
Im Umkehrschluss könnte das bedeuten, dass bei einem stehenden Fahrzeug auf die Daten auch im Schreibmodus zugegriffen werden kann.

Demgegenüber regelt nach Art. 61 Abs. 4 der Verordnung (EU) 2018/858 Anhang X dieser Verordnung den Zugang zu den Fahrzeug-OBID-Informationen. Dieser Begriff ist in Art. 3 Nr. 49 der Verordnung legaldefiniert. Dabei handelt es sich um Informationen, die das Fahrzeug generiert („... anzuzeigen sowie diese Informationen nach außen zu übermitteln“) und nicht um im Schreibmodus generierte Informationen, die an das Fahrzeug übertragen werden sollen.

Auch in dieser Hinsicht verbleiben daher erhebliche Auslegungszweifel, die einer Klärung durch den Gerichtshof der Europäischen Union bedürfen.


Dr. Kreis


Degen


Dörpinghaus