TAÜHFD, 2022; 4(2): 365-406
Araştırma Makalesi
Forschungsartikel

Makale Başvuru Tarihi: 06.09.2022
Makale Kabul Tarihi: 30.11.2022

Europäisch-türkische Warenverkehrsfreiheit

Avrupa Birliği ile Türkiye Cumhuriyeti Arasındaki Tek Pazarda Malların Serbest Dolaşımı

Rechtsanwalt Prof. Dr. Thomas Wilrich*

ÖZ

Bu makale, Avrupa iç pazarının bir parçası olarak malların serbest dolaşımının arka planını ve yasal dayanaklarını açıklamaktadır. AB-mallarının serbest dolaşımını sağlamanın iki yolu vardır. Birincisi, miktar olarak ithalat ve ihracat kısıtlamalarının yasaklanması sonucunda geliştirilen ve böylece Avrupa birincil hukuku tarafından korunan karşılıklı tanıma ilkesidir. İkincisi ise, ikincil Avrupa Birliği hukuku- yani AB uyumlaştırma mevzuatı, özellikle de çok sayıda "CE direktifi" ve son dönemlerde sayıca artan Tüzükler aracılığıyla mevzuat uyumunun sağlanmasıdır. 1963 tarihli Ortaklık Anlaşması ve 1995 tarihli Gümrük Birliği ile Türkiye, AB ile ilişkilerinde imtiyaz sahibidir. Türkiye, AB iç pazarının bir parçasıdır. Bu nedenle de Avrupa adalet Divanı içtihatlarıyla geliştirilen hukuki ilkeler de dahil olmak üzere iç pazarda Avrupa Birliğinin yasal çerçevesiyle bağlıdır.

Anahtar Kelimeler: *Malların serbest dolaşımı, CE işareti, Cassis de Dijon, Avrupa Birliği- Türkiye Cumhuriyeti Tek Pazarı*

* Rechtsanwalt und Hochschule für angewandte Wissenschaften München, Fakultät für Wirtschaftsingenieurwesen, (thomas.wilrich@hm.edu), ORCID: 0000-0002-8911-4738.

European-Turkish Single Market for Goods

ABSTRACT

The free movement of goods is the most developed fundamental freedom of the European internal market. This paper outlines the background and legal basis of the two ways of achieving the free movement of goods in the European Union. The free movement of goods may be achieved firstly by implementation of the principle of mutual recognition of national laws of the members states and thus the principle of the origin country of the product – developed from the prohibition of quantitative restrictions on imports and exports and thus secured by European primary law, and secondly by approximation of laws through secondary European law-making, especially through harmonizing regulations in regards to CE-labeling. Turkey is part of this internal market. Through the Association Agreement of 1963 and the Customs Union of 1995, Turkey enjoys privileged relations with the EU, participates in the European free movement of goods, but is also bound by the European legal framework for the internal market.

Key Words: *Free movement of goods, CE-Marking, Cassis de Dijon, European Union - Turkey Single market*

1 Einleitung: Der Europäische Binnenmarkt

„Man verliebt sich nicht in einen Binnenmarkt ohne Grenzen" – sagte der langjährige EU-Kommissionspräsident *Jacques Delors*[1]. Dabei ist der gemeinsame Markt durch freien Warenverkehr politisch „eine der Erfolgsgeschichten des europäischen Einigungswerks"[2]. Der Binnenmarkt „zählt zu den größten Errungenschaften Europas"[3]. Der „markanteste Schritt zu mehr Gemeinsamkeit wurde auf den Märkten getan"[4]. Die „Schaffung eines europäischen Binnenmarktes ohne Grenzen ist seit den Römischen Verträgen (1957) Kernbestand und Motor der

[1] Zitiert nach *Haltern*, in: von Bogdandy / Bast, Europäisches Verfassungsrecht Theoretische und dogmatische Grundzüge, 2. Aufl. 2009, S. 308 in Fn. 99.

[2] *Kommission*, Der freie Warenverkehr – Leitfaden zur Anwendung der Vertragsbestimmungen über den freien Warenverkehr, 2010, S. 3 und 8.

[3] *Kommission*, Den Binnenmarkt weiter ausbauen: mehr Chancen für die Menschen und die Unternehmen, 28.10.2015 – COM (2015) 550 final.

[4] *Ulrich Brasche*, Europäische Integration – Wirtschaft, Erweiterung und regionale Effekte, 3. Aufl. 2013, S. 47.

europäischen Integration“[5]. Es heißt, „der gemeinsame Markt legitimierte sich durch seinen Nutzen“[6]. Denn die Zustimmung zur EU beruht „in erster Linie auf ihren Erfolgen“ – durch den „Output“, also dem, was geleistet wird[7]. Europa „ist die Heldin all derjenigen, die sich Bewegungsfreiheit wünschen, um anderswo Dinge zu verkaufen oder zu studieren, um zu reisen oder zu arbeiten“[8].

Nach Art. 26 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) umfasst der Binnenmarkt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gemäß den Bestimmungen der Verträge gewährleistet ist – und „die Union erlässt die erforderlichen Maßnahmen, um nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen der Verträge den Binnenmarkt zu verwirklichen beziehungsweise dessen Funktionieren zu gewährleisten“.

2 Die Warenverkehrsfreiheit

Von den vier in Art. 26 AEUV genannten Grundfreiheiten ist – so das Europäische Parlament – „der freie Warenverkehr die am weitesten entwickelte. Diese Säule beruht auf dem Vertrauen der Verbraucher: Die europäischen Verbraucher müssen darauf vertrauen können, dass die von ihnen erworbenen Produkte sicher und regelkonform sind, und zwar unabhängig davon, wer der Hersteller ist, in welchem Mitgliedstaat sie erworben werden und über welchen Kanal (traditioneller Handel oder Online-Handel) sie vertrieben werden“[9].

---

[5] *Frank R. Pfetsch*, Das neue Europa, 2007, 3.1, S. 69.

[6] *Dieter Grimm*, Auf der Suche nach Akzeptanz – Über Legitimationsdefizite und Legitimationsressourcen der Europäischen Union, in: Leviathan, 43. Heft 3/2015, S. 325, 326.

[7] *Geert Mak*, Große Erwartungen – Auf den Spuren des europäischen Traums (1999-2019), 2020, Kapitel 2005, S. 181.

[8] *Luuk van Middelaar*, Vom Kontinent zur Union – Gegenwart und Geschichte des vereinten Europa, 2017, Vorwort zur deutschen Ausgabe.

[9] *Europäisches Parlament*, Bericht vom 06.09.2018 über den Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung von Bestimmungen und Verfahren für die Konformität mit und die Durchsetzung von Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union für Produkte (A8-0277/2018), S. 112.

Die Verankerung der Warenverkehrsfreiheit im europäischen Primärrecht ist Art. 34 AEUV: „Mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung sind zwischen den Mitgliedstaaten verboten". Art. 34 AEUV ist kurz – und aus mindestens zwei Gründen kompliziert:

> Erstens ist Art. 34 AEUV – wir erleiden es immer wieder – ein „vergleichsweise allgemeines und unterspezifiziertes Normengerüst"[10], nicht mehr als eine „Skelettvorschrift", dessen „blanke Knochen in lebendes Recht" umgewandelt werden müssen[11]. Aber – wir erfahren es immer wieder – „Juristen sind Spezialisten für leere Formeln, die sich langsam mit Inhalt füllen"[12].
>
> Zweitens ist die Vorschrift „so schwierig", weil sie nicht Maßnahmen ihrer Art nach abgrenzen, „sondern nur auf die *Wirkung* der Maßnahmen abstellt"[13] – und was eine „gleiche" Wirkung ist, muss die Rechtsprechung herausfinden.

Hintergrund des Art. 34 AEUV ist, dass „nationale Standards, Produkt- und Produktionsvorschriften" zwar einen „demokratisch bestätigten Zweck" erfüllen, aber „bisweilen können sie – beabsichtigt oder unbeabsichtigt – dazu führen, dass sie ausländische Anbieter benachteiligen und damit zu Instrumenten des Protektionismus werden"[14]. Jede nationale Produktmarktregulierung hat „latent protektionistische Wirkung"[15]. So „können Sicherheitsvorschriften und Kontrollmaßnahmen zur Überwachung ihrer Einhaltung beispielsweise die Einfuhr von Waren aus Mitgliedstaaten mit andersartigen

---

[10] *Ulrich Haltern*, Europarecht – Dogmatik im Kontext, 2. Aufl. 2007, Rn. 1567, S. 730.

[11] *Stephen Weatherill / Paul Beaumont*, EU-Law – The Essential Guide to the Legal Workings of the European Union, 3. Aufl. 1999, S. 193 und 503.

[12] *Luuk van Middelaar*, Vom Kontinent zur Union – Gegenwart und Geschichte des vereinten Europa, 2017, S. 37.

[13] *Albert Bleckmann*, Europarecht, 6. Aufl. 1997, Rn. 1498, S. 553.

[14] *Hanno Beck*, Globalisierung & Aussenwirtschaft, 2016, S. 162 f.

[15] *Wagener / Eger*, Europäische Integration – Wirtschaft und Recht, Geschichte und Politik, 3. Aufl. 2014, S. 20.

Sicherheitsvorschriften erheblich behindern“[16]. Manchmal erfinden Mitgliedstaaten auch Ausnahmeregelungen, die „gezielt vorgenommen werden, um ihre heimischen Produkte zu schützen“ und „passgenau auf inländische Waren zugeschnitten sind und somit die Einfuhr und den Vertrieb ausländischer Produkte erschweren“[17]. Art. 36 AEUV spricht auch ausdrücklich von „verschleierten Beschränkungen des Handels zwischen den Mitgliedstaaten“ (siehe unten 6.). Nicht selten verfolgen Beschränkungen nur „vordergründig“ die Schutzwecke des Art. 36 AEUV, sind aber in Wirklichkeit verschleierte Handelsbeschränkungen[18]. Solche „nichttarifären Handelshemmnisse sind oft viel wirksamer und bei geschicktem Einsatz nur schwer zu identifizieren“[19]. „Technische Mindestvorschriften (Standards) sind die Klassiker der nicht-tarifären Handelshemmnisse und umfassen Normen, technische Vorschriften und obligatorische Anforderungen an die Sicherheit von Produkten oder Produktionsprozessen. Man bezeichnet sie als Maßnahmen gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen“[20]. Das Verwaltungsgericht Stuttgart (siehe noch unten 7.3) spricht von einem „reichen Panorama von offenen und versteckten Diskriminierungen, mit denen die Mitgliedstaaten zum Schutz des heimischen Handels die Wareneinfuhr behindern“[21].

Die Warenverkehrsfreiheit[22]

---

[16] *Bieber / Epiney / Haag*, Die Europäische Union – Europarecht und Politik, 10. Aufl. 2013, § 14 Rn. 10.

[17] *Werner Weidenfeld*, Die Europäische Union, 3. Aufl. 2013, 7.1, S. 182 f.

[18] *Hans-Wolfgang Arndt*, Europarecht, 5. Aufl. 2001, S. 128.

[19] *Hermann Ribhegge*, Europäische Wirtschafts- und Sozialpolitik, 2. Aufl. 2011, 2.2, S. 22.

[20] *Ulrich Haltern*, Europarecht – Dogmatik im Kontext, 2. Aufl. 2007, Rn. 1388, S. 663.

[21] VG Stuttgart, Urteil v. 01.07.2009 (Az. 8 K 1815/08) – Britisches Motorrad mit Carbon-Rädern.

[22] Vgl. etwa *Leible / Streinz*, in: Grabitz / Hilf / Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union, 60. Lieferung 2016, AEUV Art. 34 Rn. 20; *Rudolf Streinz*, Europarecht, 10. Aufl. 2016, Rn. 873, S. 329.

- hat „unmittelbare Wirkung, d.h. sie ist von den mitgliedstaatlichen Gerichten und Behörden – ohne dass es eines weiteren Umsetzungsaktes bedürfte – als geltendes Recht anzuwenden“ und

→ „begründet individuelle Rechte der Marktteilnehmer, auf die sich diese vor den Gerichten und Behörden der Mitgliedstaaten berufen können“ – so entstand der „Marktbürger“.

So erhält der internationale (europäische) Handel eine „neue Qualität“, denn „Verkehrsfreiheit ist mehr als freier Handel, ein gemeinsamer Markt ist mehr als eine Freihandelszone; denn es werden nicht nur Handelshemmnisse beseitigt, sondern Recht geschaffen“[23].

3 Die beiden Wege zum Binnenmarkt

Es gibt zwei Wege zur Verwirklichung des Binnenmarktes, die auch beide im Verhältnis zur Türkei beschritten werden (siehe 4.):

- Primärrechtliche Gewährleistung der Grundfreiheiten durch das ***Prinzip der gegenseitigen Anerkennung*** gemäß Art. 34 AEUV – das wird negative Integration genannt, weil hier nichts weiter getan werden muss außer die Warenverkehrsfreiheit wirken zu lassen. Es fehlt die „positiv-gestaltende Steuerungskraft“[24].

→ Sekundärrechtliche ***Rechtsangleichung*** von produktbezogenen Anforderungen auf der Grundlage des Art. 114 AEUV durch „Maßnahmen zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten, welche die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarkts zum Gegenstand haben“ – das wird Harmonisierung und positive Integration genannt, weil hier eine aktive Politik der EU nötig ist.

Grundaussagen zu den beiden Wegen der Harmonisierung von Rechtsvorschriften und zur Verwirklichung des Binnenmarkts und der Warenverkehrsfreiheit lassen sich in folgender Tabelle zusammenfassen:

---

[23] *Wagener / Eger*, Europäische Integration – Wirtschaft und Recht, Geschichte und Politik, 3. Aufl. 2014, S. 154.

[24] *Haratsch / Koenig / Pechstein*, Europarecht, 8. Aufl. 2012, Rn. 787.

Prinzip der gegenseitigen Anerkennung	**Rechtsangleichung / Harmonisierung**
Liberalisierung durch Legalisierung und Anerkennung der nationalen Vorschriften	Regulierung durch Rechtssetzung und Zentralisierung auf europäischer Ebene
Nationale Vielfalt (dezentral) zugelassen durch EU-Primärrecht	Supranationale Vereinheitlichung (zentral) zustande gebracht durch EU-Sekundärrecht
Negative Integration durch Duldung und Abbau von staatlichen Handelsschranken:	Positive Integration durch Gestaltung und Aufbau von „EU-Handlungsanleitungen“
Herkunftslandprinzip und Akzeptanz der mitgliedstaatlichen Rechtsvorschriften	Harmonisierungsrechtsvorschriften und Abschaffung mitgliedstaatlicher Vorschriften
Rechtsgrundlage: Art. 34 AEUV[25]	Rechtsgrundlage: Art. 114 AEUV[26]
Vorteile: 1. Es wirkt ohne weiteren Rechtssetzungsakt als europäische Grundfreiheit 2. Es werden individuelle Rechte geschaffen (Grundfreiheiten)	Vorteile: 1. Einheitliche Vorgaben in europäischen Vorschriften 2. Warenverkehrsfreiheit gilt (durch “CE”) unmittelbar – und Behörden müssen notfalls einschreiten
Nachteile: 1. Es ist nicht ohne Ausnahmen möglich (siehe Art. 36 AEUV und Art. 7 des Zollunion-Beschlusses) 2. Man muss seine Rechte notfalls in den Staaten einklagen	Nachteile: 1. Es muss erst etwas geregelt werden 2. Es ist unmöglich, alles zu harmonisieren

4 Die Anbindung der Türkei an den EU-Binnenmarkt

Die Europäische Union ist mit Abstand der wichtigste Handelspartner der Türkei – und die Türkei ist der sechstgrößte Handelspartner der Europäischen Union[27]. Das liegt auch an „besonderen und privilegierten Beziehungen“[28] der Türkei zur EU.

Seit fast 60 Jahren sind die EU und die Türkei miteinander verbunden durch ein Assoziationsabkommen, das 1963 nur 6 Jahre nach Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vereinbart wurde[29]. Ziel dieses Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen der EWG und der Republik Türkei[30] ist, „eine beständige und ausgewogene Verstärkung der Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen den Vertragsparteien unter voller Berücksichtigung der Notwendigkeit zu fördern“ (Art. 2) und eine Zollunion (Art. 5).

4.1 Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung durch Zollunion

Seit über 25 Jahren gilt diese Zollunion, durch die die Türkei die europäischen Regelungen zum Binnenmarkt genießt, aber auch an sie gebunden ist.

---

[25] Für die Türkei Art. 5 und 6 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrates EG-Türkei vom 22. Dezember 1995 über die Zollunion (siehe sogleich 4.1).

[26] Für die Türkei Beschluss Nr. 2/97 des Assoziationsrates EG-Türkei vom 4. Juni 1997 zur Festlegung der Liste der gemeinschaftlichen Rechtsakte über die Beseitigung technischer Handelshemmnisse sowie der Bedingungen und Einzelheiten ihrer Anwendung durch die Türkei (siehe sogleich 4.2).

[27] Vgl. Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Die Zollunion zwischen der EU und der Türkei, 13.12.2016 (WD 5 - 3000 - 107/16); vgl. auch *Räthling*, in: Krenzler/Herrmann/Niestedt, EU-Außenwirtschafts- und Zollrecht, 18. Lieferung Oktober 2021, 133d Rn. 10.

[28] So EuGH, Urteil vom 30.09.1987 – C-12/86 Rn. 9 – Demirel/Stadt Schwäbisch Gmünd.

[29] Vgl. auch *Vöneky/Beylage-Haarmann*, in: Grabitz/Hilf/Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union, 75. Lieferung Januar 2022 AEUV Art. 217 Rn. 179 ff.

[30] Amtsblatt Nr. 217 vom 29/12/1964 S. 3687 – 3688.

Durch den Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrates EG-Türkei vom 22. Dezember 1995 über die Durchführung der Endphase der Zollunion[31] gilt – so fasst die Kommission zusammen – „freier Warenverkehr (d.h. Abschaffung von Zöllen und mengenmäßigen Beschränkungen) zwischen beiden Teilen der Zollunion für Waren, die entweder vollständig in der Türkei oder in der EG hergestellt oder dort nach der Einfuhr aus einem Drittland in den freien Verkehr übergeführt wurden“[32]. Dieser Beschluss ist „integrierender Bestandteil der Gemeinschaftsrechtsordnung“[33] – es ist „sekundäres Assoziationsrecht“[34].

In Anlehnung an das Verbot mengenmäßiger Ein- und Ausfuhrbeschränkungen in Art. 34 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden in Art. 5 und 6 des Zollunion-Beschlusses mengenmäßige Beschränkungen im Verhältnis EU und Türkei abgeschafft. Wie in Art. 36 AEUV sind Ausnahmen zugelassen. Art. 7 des Beschlusses Nr. 1/95 lässt Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverbote oder -beschränkungen zu, die aus Gründen der öffentlichen Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit, zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen, des nationalen Kulturguts von künstlerischem, geschichtlichem oder archäologischem Wert oder des gewerblichen und kommerziellen Eigentums gerechtfertigt und weiterhin erlaubt, soweit sie nicht ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Handels darstellen.

Der letzte Artikel des Beschlusses Nr. 1/1995 ist die Verknüpfung des Verbotes mengenmäßiger Beschränkungen mit der hierzu ergange-

---

31 ABl. L 35 vom 13. Februar 1996.

32 So die Europäische Kommission, Türkei: Zollunion und Präferenzregelungen: https://ec.europa.eu/taxation_customs/turkey-customs-unions-and-preferential-arrangements_de.

33 EuGH, Urteil vom 20.09.1990 – C-192/89 Rn. 9 – Sevince.

34 *Rudolf Streinz*, Die Türkei als Partner – Formen der Zugehörigkeit zur EU, in: Bitburger Gespräche Jahrbuch 2005/II = 45. Bitburger Gespräche zum Thema: „Zur Frage einer Mitgliedschaft der Türkei in der Europäischen Union“, S. 111, 130.

nen europäischen Rechtsprechung[35]: „Soweit die Bestimmungen dieses Beschlusses im wesentlichen mit den entsprechenden Bestimmungen des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft übereinstimmen, werden sie für die Zwecke ihrer Durchführung und Anwendung in bezug auf unter die Zollunion fallende Waren im Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften ausgelegt". So gilt der in 5. dieses Aufsatzes näher beschriebene Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung auch für die Beziehungen zwischen der EU und der Türkei – und es gelten die in 6. und 7. geschilderten „Grundsätze, die sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs zu Fragen im Zusammenhang mit den Artikeln 34 und 36 AEUV ergeben, auch für die Türkei"[36]. Die Europäische Kommission legte die Rechte und Pflichten der Wirtschaftsbeteiligten, die den EU-Markt mit Produkten aus der Türkei beliefern, in der Mitteilung zu Auslegungsfragen „Erleichterung des Marktzugangs für Waren in einem anderen Mitgliedstaat: praktische Anwendung des Prinzips der gegenseitigen Anerkennung" fest[37].

4.2 Rechtsangleichung durch Heranführungsstrategie

Art. 8 des Zollunion-Beschlusses Nr. 1/95 bestimmt, dass binnen fünf Jahren die Türkei die EU-Vorschriften über die Beseitigung technischer Handelshemmnisse übernimmt[38]. Dies ist mit Beschluss Nr. 2/97 des Assoziationsrates EG-Türkei vom 4. Juni 1997 zur Festlegung der Liste der gemeinschaftlichen Rechtsakte über die Beseitigung technischer Handelshemmnisse sowie der Bedingungen und Einzelheiten ihrer Anwendung durch die Türkei umgesetzt worden[39]. Die Türkei befindet sich

---

[35] EuGH, Urteil vom 19.10.2017 (Az. C-65/16 – Rn. 38) – Istanbul Lojistik Ltd gegen Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság.

[36] So Arbeitsgrundlage der EU, Leitlinie zum Begriff „rechtmäßig in den Verkehr gebracht" nach der Verordnung (EG) Nr. 764/2008 über die gegenseitige Anerkennung, COM/2013/0592 final – in Fußnote 7.

[37] Amtsblatt C 265 vom 4.11.2003, S. 2.

[38] Vgl. auch *Räthling*, in: Krenzler/Herrmann/Niestedt, EU-Außenwirtschafts- und Zollrecht, 18. Lieferung Oktober 2021, 133d Rn. 27.

[39] Amtsblatt L 191 vom 21.07.1997 S. 1.

seit-dem in einem Prozess, der „Heranführungsstrategie“ genannt wird[40] – ein „Reformprozess, um ihre politische und rechtliche Ordnung nach den Regeln und Standards des EU-Rechts („acquis communautaire“) sowie den politischen und wirtschaftlichen Vorgaben der Kommission auszugestalten“[41].

Der Leitfaden der Europäischen Kommission für die Umsetzung der Produktvorschriften der EU 2016 („Blue Guide“) fasst zusammen[42]: „Daher sollte in den Bereichen, in denen die Türkei ihre Rechtsvorschriften an die der EU angeglichen hat, ein Produkt, das in der Türkei rechtmäßig hergestellt und/oder in Verkehr gebracht wird, ebenso behandelt werden wie ein Produkt, das in der EU rechtmäßig hergestellt und/oder in Verkehr gebracht wird und keiner Einfuhrkontrolle unterliegen“[43]. Im Bereich der Technischen Normung ist das türkische Normungsinstitut TSE seit dem 1. Januar 2012 Vollmitglied von CEN und Cenelec[44].

5 Das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung

Durch die Zollunion wurde die Türkei 1995 in eine Familie aufgenommen, die der EuGH geschaffen hatte. Die Geburt des

---

[40] Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, Empfehlung der Europäischen Kommission zu den Fortschritten der Türkei auf dem Weg zum Beitritt, 06.10.2004, KOM(2004) 656 endgültig; ausführlich zur Heranführungsstrategie https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:e40113&from=ET.

[41] *Schmalenbach*, Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, 6. Aufl. 2022, Art. 217 AEUV Rn. 35.

[42] Siehe auch *Wilrich*, Die rechtliche Bedeutung des Blue Guides und anderen Leitfäden der Europäischen Kommission, in: Zeitschrift Betriebliche Prävention Heft 9/2021, Seite 337.

[43] *Europäische Kommission*, Leitfaden für die Umsetzung der Produktvorschriften der EU 2016 („Blue Guide“) = Amtsblatt C 272 vom 26.7.2016, in Nr. 2.8.4.

[44] Zur Wirkung dieser Regelwerke *Wilrich*, Die rechtliche Bedeutung technischer Normen als Sicherheitsmaßstab – mit 33 Gerichtsurteilen zu anerkannten Regeln und Stand der Technik, Produktsicherheitsrecht und Verkehrssicherungspflichten, 2017.

gemeinsamen Marktes war das Cassis-Urteil von 1979[45]. Die zuständige Behörde verbot Rewe den Verkauf von französischem Johannisbeer-Likör, weil er mit seinem Alkoholgehalt von 15 bis 20 Vol.-% nicht dem vom deutschen Branntweinmonopolgesetz geforderten Alkoholgehalt von 25 Vol.-% für Liköre entsprach. „Mit anderen Worten: Für einen Likör machte Cassis nach Ansicht des deutschen Gesetzebers nicht betrunken genug“[46]. Die deutsche Regierung argumentierte, „derartige Getränke könnten leichter zu einer Gewöhnung führen als Getränke mit einem höheren Weingeistgehalt“. Es wird kommentiert, das „war wohl eher humorvoll gemeint“[47]. Dieser Humor führte zu folgendem Schlüsselsatz im Urteil[48]:

„In Ermangelung einer gemeinschaftlichen Regelung der Herstellung und Vermarktung von Produkten ist es Sache der Mitgliedstaaten, alle die Herstellung und Vermarktung von Produkten betreffenden Vorschriften für ihr Hoheitsgebiet zu erlassen. Hemmnisse für den Binnenhandel der Gemeinschaft, die sich aus den Unterschieden der nationalen Regelungen über die Vermarktung dieser Erzeugnisse ergeben, müssen hingenommen werden, soweit diese Bestimmungen notwendig sind, um zwingenden Erfordernissen gerecht zu werden, insbesondere den Erfordernissen einer wirksamen steuerlichen Kontrolle, des Schutzes der öffentlichen Gesundheit, der Lauterkeit des Handelsverkehrs und des Verbraucherschutzes“.

Das Cassis-Urteil des EuGH „wurde zu einem Grundprinzip des Europäischen Binnenmarkts. Alle Waren, die in einem EU-Land verkauft werden dürfen, müssen auch in allen anderen zugelassen werden“[49]. Das „Prinzip der gegenseitigen Anerkennung stellt die Verkehrsfähigkeit von

---

[45] EuGH, Urteil v. 20.02.1979 (Rs. 120/78) – Rewe-Zentral AG ./. Bundesmonopolverwaltung für Branntwein.

[46] *Hanno Beck*, Globalisierung & Aussenwirtschaft, 2016, S. 160.

[47] *Ulrich Haltern*, Europarecht – Dogmatik im Kontext, 2. Aufl. 2007, Rn. 1595, S. 742.

[48] Im Zitat wurde „Weingeist“ durch „Produkt“ ersetzt.

[49] *Ruth Reichstein*, Die 101 wichtigsten Fragen – Die Europäische Union, 2. Aufl. 2014, Frage 43: Was bedeuten die vier Grundfreiheiten?, S. 69.

Erzeugnissen aus anderen Mitgliedstaaten sicher“[50] und ist letztlich ein „Verbot der Hindernisse der freien Verkehrsströme“[51]. Es ist ein „Herkunftslandprinzip“[52], ein „Ursprungslandprinzip“[53], ein „Prinzip der Äquivalenz“[54], ein „Vertrauensprinzip“[55]. Es ist mit der Cassis-Formel ausreichend, wenn ein Produkt in einem Mitgliedstaat der EU rechtmäßig auf den Markt gebracht worden ist. Mit dem Ausspruch des EuGH im Cassis-Urteil, dass grundsätzlich alle Waren, die in einem Mitgliedstaat legal hergestellt werden, auch in allen anderen Mitgliedstaaten vertrieben werden dürfen, war der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung geboren. So ist die EU „ein hochentwickeltes System der wechselseitigen Einmischung in die inneren Angelegenheiten, bis hin zu Bier und Würsten“[56].

Die Rechtsprechung „spiegelt die Verpflichtung wider, sowohl die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und der gegenseitigen Anerkennung von Erzeugnissen, die in anderen Mitgliedstaaten rechtmäßig hergestellt und in den Verkehr gebracht wurden, einzuhalten als auch Erzeugnissen aus der Union freien Zugang zu den nationalen Märkten zu gewährleisten“[57]. Das Prinzip verhindert auch Handelshemmnisse, die „nur *formell*, nicht aber *materiell* alle Waren treffen“[58].

---

[50] OLG Hamburg, Urteil v. 29.01.2009 (Az. 3 U 54/08) – Nahrungsergänzungsmittel mit einem Extrakt aus Ginkgo Blättern.

[51] *Albert Bleckmann*, Europarecht, 6. Aufl. 1997, Rn. 1505, S. 556.

[52] *Haratsch / Koenig / Pechstein*, Europarecht, 8. Aufl. 2012, Rn. 797 und 834.

[53] *Busch / Matthes*, Der Binnenmarkt – Herzstück der europäischen Integration, in: Becker / Lippert, Handbuch Europäische Union, 2020, S. 701, 704.

[54] *Bernhard Nagel*, Wirtschaftsrecht der Europäischen Union, 3. Aufl. 2001, S. 69.

[55] *Thomas Oppermann*, Europarecht, 3. Aufl. 2005, § 18 Rn. 4 und Rn. 22 und § 19 Rn. 28.

[56] *Robert Cooper*, zitiert nach *Geert Mak*, Große Erwartungen – Auf den Spuren des europäischen Traums (1999-2019), 2020, Kapitel 2005, S. 174.

[57] EuGH, Urteil v. 18.10.2012 (Az. C-385/10) – Elenca Srl gegen Ministero dell'Interno: Ungarische Schläuche in Italien.

[58] *Schweitzer / Hummer*, Europarecht, 3. Aufl. 1990, § 10 B.III.2, S. 268.

Schließlich verwendete der EuGH nur noch den Begriff der Beschränkung[59] – es war eine „Entwicklung vom Diskriminierungsverbot zum Beschränkungsverbot“[60]. Art. 34 AEUV ist ein Beschränkungsverbot[61]. Es werden – so das VG Stuttgart[62] – alle „diskriminierungsfreie Beschränkungen des Handelsverkehrs erfasst, die in- und ausländische Waren gleichermaßen treffen“. So hatte es der EuGH schon 1974 angedeutet für die Dienstleistungsfreiheit, die wegen ihrer wirtschaftlichen Funktion als Produktfreiheit bezeichnet wird[63], denn es geht um „alle Anforderungen, die an den Leistenden gestellt werden und nicht für im Staatsgebiet ansässige Personen gelten oder in anderer Weise geeignet sind, die Tätigkeiten des Leistenden zu unterbinden oder zu behindern“ – und die „schrittweisen Beseitigung der Beschränkungen“[64].

Europarecht verbietet damit auch unterschiedslos geltende und anwendbare Bestimmungen, die geeignet sind, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu behindern. Es ist versteckte oder mittelbare Diskriminierung, wenn eine Regelung unterschiedslos anwendbar ist, sich jedoch unterschiedlich auf nationale und eingeführte Produkte auswirkt[65]. Der EuGH hat das europäische Primärrecht in eine „Wirtschaftsverfassung“ geformt – „immer wieder wird die weitgehende

---

[59] *Waltraud Hakenberg*, Europarecht, 5. Aufl. 2010, Rn. 269, S. 91.

[60] *Franz C. Mayer*, Die Warenverkehrsfreiheit im Europarecht – eine Rekonstruktion, in: EuR 2003, 793, 809; *Alexander Brigola*, Das System der EG-Grundfreiheiten: Vom Diskriminierungsverbot zum spezifischen Beschränkungsverbot, 2004.

[61] *Bieber / Epiney / Haag*, Die Europäische Union – Europarecht und Politik, 10. Aufl. 2013, § 11 Rn. 37.

[62] VG Stuttgart, Urteil v. 01.07.2009 (Az. 8 K 1815/08) – Britisches Motorrad mit Carbon-Rädern.

[63] *Ludwigs*, in: Dauses / Ludwigs, Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts, 42. Lieferung August 2017, E.I. Grundregeln Rn. 4.

[64] EuGH, Urteil v. 03.12.1974 (Rs 33/74) – van Binsbergen.

[65] *W. Schroeder*, in: Streinz, EUV/AEUV, 3. Aufl. 2018, Art. 34 AEUV Rn. 40.

richterliche Rechtsfortbildung durch den EuGH mit Erstaunen und Befremden bemerkt“[66].

Viele EuGH-Urteile zur gegenseitigen Anerkennung betreffen übrigens alkoholische Getränke. Auch zum deutschen Reinheitsgebot für Bier sagte der EuGH: „Ein Erzeugnis, das in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig hergestellt und in den Verkehr gebracht worden ist oder dort herkömmlicherweise hergestellt wird, kann grundsätzlich in dem anderen Mitgliedstaat unter der Bezeichnung, die im Staat der Herstellung verwendet wird, verkauft werden“[67].

Die Cassis-Formel zur Warenverkehrsfreiheit heißt in heutigen Worten[68]: „Nach dem Urteil Cassis de Dijon stellen sich Hemmnisse für den freien Warenverkehr, die sich in Ermangelung einer Harmonisierung der Rechtsvorschriften daraus ergeben, dass Waren aus anderen Mitgliedstaaten, die dort rechtmäßig hergestellt und in den Verkehr gebracht worden sind, bestimmten Vorschriften entsprechen müssen (wie etwa hinsichtlich ihrer Bezeichnung, ihrer Form, ihrer Abmessungen, ihres Gewichts, ihrer Zusammensetzung, ihrer Aufmachung, ihrer Etikettierung und ihrer Verpackung), selbst dann, wenn diese Vorschriften unterschiedslos für alle Erzeugnisse gelten, nach Artikel 30[69] verbotene Maßnahmen gleicher Wirkung dar, sofern sich die Anwendung dieser Vorschriften nicht durch einen Zweck rechtfertigen lässt, der im Allgemeininteresse liegt und den Erfordernissen des freien Warenverkehrs vorgeht“.

6 Einschränkungen des Anerkennungsprinzips

Ein solch weites Freizügigkeitsprinzip kann nicht ohne Einschränkungen funktionieren. „Die Bindung der Europäischen Union

---

[66] *Ulrich Haltern*, Europarecht – Dogmatik im Kontext, 2. Aufl. 2007, Rn. 1567, S. 729.

[67] EuGH, Urteil v. 12.03.1987 (Rs 178/84).

[68] EuGH, Urteil v. 26.06.1997 (Rs C-368/95) – Vereinigte Familiapress Zeitungsverlags- und -vertriebs GmbH ./. Heinrich Bauer Verlag: Wochenzeitschrift Laura.

[69] Heute Art. 36 AEUV.

an ein freiheitliches Ordnungskonzept schließt Marktzugangsregelungen keineswegs aus“[70]. Die Einschränkungen sind erstens in Art. 36 AEUV geregelt: „Die Bestimmungen der Artikel 34 und 35 stehen Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverboten oder -beschränkungen nicht entgegen, die aus Gründen der öffentlichen Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit, zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen, des nationalen Kulturguts von künstlerischem, geschichtlichem oder archäologischem Wert oder des gewerblichen und kommerziellen Eigentums gerechtfertigt sind. Diese Verbote oder Beschränkungen dürfen jedoch weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten darstellen“. Ähnlich sieht es Art. 7 des Beschlusses Nr. 1/95 des Assoziationsrates EG-Türkei vom 22. Dezember 1995 über die Durchführung der Endphase der Zollunion (siehe oben 4.1).

Die Einschränkungen des Prinzips der gegenseitigen Anerkennung sind aber nicht nur in Art. 36 AEUV geregelt. Nationale (Produktsicherheits-) Vorschriften sind zweitens zulässig, wenn sie sich mit den Schutzinteressen des Art. 36 AEUV rechtfertigen lassen oder – so der EuGH im Cassis-Urteil – als ungeschriebene Rechtfertigungsgründe „notwendig sind, um zwingenden Erfordernissen gerecht zu werden“. Es ist wie immer: Bei den „verschiedenen oder gar widersprechenden Umwelt-, Gesundheits-, Sicherheits- oder Verbraucherschutzvorschriften für bestimmte Waren liegt der Teufel im Detail“[71].

7 Rechtsprechung zum Anerkennungsprinzip

Zwei EuGH-Fälle illustrieren, wie sich Wirtschaftsakteure ihre Grundfreiheit – einmal erfolgreich und einmal erfolglos – erkämpfen wollen, können und müssen. Zwei Fälle vor deutschen Gerichten zeigen, dass die Warenverkehrsfreiheit unmittelbar geltendes nationales Recht ist[72].

---

[70] OLG Brandenburg, Beschl. v. 02.06.2020 (Az. 19 Verg 1/20) – Straßenbahnfahrzeuge.

[71] *Wimmer / Müller*, Wirtschaftsrecht: International – Europäisch – National, 2007, C.III.8.a., S. 125.

[72] Weitere Gerichtsurteile in *Wilrich*, Produktsicherheitsrecht und CE-

7.1 EuGH: Ungarische Schläuche in Italien

Das Unternehmen Elenca importiert und vertreibt auf dem italienischen Markt in Ungarn hergestellte aufblasbare hitzebeständige Schläuche für Kamine und Rauchabzüge – das sind Bauprodukte, die nicht CE-kennzeichnungspflichtig sind, weil sie nicht unter eine EU-Harmonisierungsrechtsvorschrift fallen (siehe dazu 9.). Das italienische Decreto legislativo Nr. 152/2006 lässt für Kamine ausschließlich Produkte mit CE-Kennzeichnung zu. Das Innenministerium ist im Rundschreiben Nr. 4853/2009 „auf jeden Fall der Ansicht, dass ausschließlich Produkte mit der CE-Kennzeichnung aufgrund einer europäischen technischen Zulassung entsprechend dem vom Hersteller vorgesehenen Gebrauch verwendet werden dürfen". Dadurch wird die Nutzung der Elenca-Schläuche unmöglich.

Das verstößt nach Ansicht des EuGH gegen die Warenverkehrsfreiheit[73]. Die „CE-Kennzeichnungspflicht ist als eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Einfuhrbeschränkung im Sinne des Art. 34 AEUV anzusehen und behindert somit den freien Warenverkehr". Art. 34 AEUV erfasst „jede Handelsregelung der Mitgliedstaaten, die geeignet ist, den Handel innerhalb der Union unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potenziell zu behindern. So stellt es für den Importeur bereits dann eine Behinderung des freien Warenverkehrs dar, wenn er davon abgehalten wird, die fraglichen Produkte in dem betreffenden Mitgliedstaat in den Verkehr zu bringen oder zu vertreiben". Italien „verbietet jedoch, die fraglichen Bauprodukte, die in anderen Mitgliedstaaten rechtmäßig in den Verkehr gebracht worden sind, in Italien zu vermarkten. Unter diesen Umständen ist die CE-Kennzeichnungspflicht als eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Einfuhrbeschränkung im Sinne des Art. 34 AEUV anzusehen und behindert somit den freien Warenverkehr".

Konformität – Hersteller-, Importeur- und Händler-Pflichten für Technik- und Verbraucherprodukte bei Risikobeurteilung, Konstruktion, Warnhinweisen und Vertrieb, 2021.

[73] EuGH, Urteil v. 18.10.2012 (Az. C-385/10) – Elenca Srl ./. Ministero dell'Interno.

Der EuGH fährt fort: Eine Behinderung des freien Warenverkehrs kann durch die in Art. 36 AEUV aufgezählten Gründe des Allgemeininteresses oder durch zwingende Erfordernisse gerechtfertigt sein. In beiden Fällen muss die innerstaatliche Maßnahme geeignet sein, die Verwirklichung des verfolgten Ziels zu gewährleisten, und darf nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich ist". Italien argumentiert, ihre Regelung sei „durch das Ziel gerechtfertigt, die öffentliche Sicherheit, die Gesundheit und das Leben von Menschen zu schützen, denn sie gewährleiste, dass die Produkte der fraglichen Art die einschlägigen Sicherheitsanforderungen erfüllten". Der EuGH entgegnet, zwar „ist es in Ermangelung von Harmonisierungsvorschriften Sache der Mitgliedstaaten, darüber zu befinden, welches Schutzniveau sie für Gesundheit und Leben der Menschen gewährleisten wollen und ob es erforderlich ist, die betreffenden Produkte bei ihrer Verwendung zu überwachen, doch ist eine Regelung, die die Vermarktung von in anderen Mitgliedstaaten rechtmäßig in den Verkehr gebrachten Produkten im Inland automatisch völlig verbietet, wenn diese Produkte keine CE-Kennzeichnung tragen, mit dem nach dem Unionsrecht geltenden Erfordernis der Verhältnismäßigkeit nicht vereinbar. Dieses strikte Erfordernis der CE-Kennzeichnung, das von vornherein die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Produkten verhindert, für die der europäische Gesetzgeber keine vollständige Harmonisierung vorgenommen oder europäische technische Zulassungen erteilt hat, geht nämlich durch das Verbot einer Kontrolle, ob die fraglichen Produkte die Sicherheitsanforderungen erfüllen, die in den im Ursprungsmitgliedstaat durchgeführten Zulassungs- und Zertifizierungsverfahren an sie gestellt worden sind, über das hinaus, was erforderlich ist, um das angestrebte Sicherheitsziel zu erreichen".

7.2 EuGH: Kradanhänger in Italien

Art. 56 der italienischen Straßenverkehrsordnung verbietet das Ziehen von Anhängern durch Kradfahrzeuge („motoveicoli"). Auf Klage der Kommission hält der EuGH das für europarechtskonform[74].

[74] EuGH, Urteil v. 10.02.2009 (Az. C-110/05) – Kommission ./. Italien.

„Soweit das Verbot dazu führt, den Zugang zum italienischen Markt für Anhänger zu versperren, die eigens für Kradfahrzeuge konzipiert und in anderen Mitgliedstaaten als der Italienischen Republik rechtmäßig hergestellt und in den Verkehr gebracht worden sind, stellt es eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen dar, die nach Art. 34 AEUV verboten ist, sofern sie nicht objektiv gerechtfertigt werden kann. Ein solches Verbot kann durch einen der in Art. 36 AEUV aufgezählten Gründe des Gemeinwohls oder durch zwingende Erfordernisse gerechtfertigt sein. In beiden Fällen muss die nationale Maßnahme geeignet sein, die Erreichung des verfolgten Ziels zu gewährleisten, und darf nicht über das hinausgehen, was dazu erforderlich ist.

Da auf Gemeinschaftsebene Vorschriften zur vollständigen Harmonisierung fehlen, ist es Sache der Mitgliedstaaten, mit Rücksicht auf die Erfordernisse des freien Warenverkehrs innerhalb der EG zu entscheiden, auf welchem Niveau sie die Sicherheit des Straßenverkehrs in ihrem Hoheitsgebiet gewährleisten wollen. Es obliegt den zuständigen nationalen Behörden, nachzuweisen, dass ihre Vorschriften den Kriterien entsprechen. Zur Angemessenheit des Verbots in Art. 56 der Straßenverkehrsordnung macht die Italienische Republik geltend, dass sie diese Maßnahme eingeführt habe, weil es weder auf Gemeinschaftsebene noch auf nationaler Ebene Vorschriften über Bauartgenehmigungen gebe, mit denen die Ungefährlichkeit der Verwendung eines Kradfahrzeugs mit Anhänger gewährleistet werden könne. Ohne ein solches Verbot drohten durch das Fahren eines Gespanns, das aus einem Kradfahrzeug und einem Anhänger bestehe, für die keine Bauartgenehmigung erteilt worden sei, sowohl für seinen Fahrer als auch für andere im Verkehr befindliche Fahrzeuge Gefahren, da der Anhänger die Stabilität und das Bremsverhalten dieses Gespanns beeinträchtige.

Hierzu ist festzustellen, dass das Verbot geeignet ist, das angestrebte Ziel der Gewährleistung der Sicherheit des Straßenverkehrs zu erreichen. Der Mitgliedstaat kann im Bereich der Sicherheit des Straßenverkehrs entscheiden, auf welchem Niveau er diese Sicherheit gewährleisten will und wie dieses Niveau erreicht werden soll. Da dieses

Niveau von einem Mitgliedstaat zum anderen abweichen kann, ist den Mitgliedstaaten ein Beurteilungsspielraum zuzuerkennen. Folglich bedeutet der Umstand, dass ein Mitgliedstaat weniger strenge Vorschriften erlässt als ein anderer Mitgliedstaat, nicht, dass dessen Vorschriften unverhältnismäßig sind.

Die Italienische Republik hat hierzu, ohne dass ihr die Kommission in diesem Punkt widersprochen hätte, vorgetragen, dass der Betrieb eines aus einem Kradfahrzeug und einem Anhänger bestehenden Gespanns im Straßenverkehr die Verkehrssicherheit gefährde. Zwar obliegt dem Mitgliedstaat, der sich zur Rechtfertigung des Hindernisses für den freien Warenverkehr auf ein zwingendes Erfordernis beruft, der Nachweis, dass seine Regelung angemessen und zur Erreichung des angestrebten legitimen Ziels erforderlich ist. Diese Beweislast geht jedoch nicht so weit, dass er positiv belegen müsste, dass sich dieses Ziel mit keiner anderen vorstellbaren Maßnahme unter den gleichen Bedingungen erreichen lasse.

Es ist zwar nicht ausgeschlossen, dass andere Maßnahmen als das Verbot ein gewisses Maß an Verkehrssicherheit beim Betrieb eines aus einem Kradfahrzeug und einem Anhänger bestehenden Gespanns im Straßenverkehr gewährleisten könnten. Dies ändert jedoch nichts daran, dass den Mitgliedstaaten nicht die Möglichkeit abgesprochen werden kann, ein Ziel wie die Sicherheit des Straßenverkehrs durch die Einführung allgemeiner und einfacher Regeln zu verwirklichen, die von den Fahrern leicht verstanden und angewandt und von den zuständigen Behörden einfach gehandhabt und kontrolliert werden können.

Daher ist festzustellen, dass das für Kradfahrzeuge geltende Verbot, einen Anhänger mitzuführen, der eigens für sie konzipiert ist und in anderen Mitgliedstaaten als der Italienischen Republik rechtmäßig hergestellt und in den Verkehr gebracht worden ist, aus Gründen des Schutzes der Sicherheit des Straßenverkehrs gerechtfertigt ist. Somit ist die Klage der Kommission abzuweisen“.

7.3 VG Stuttgart: Britische Motorräder mit Carbonrädern in Deutschland

Der Kläger will sein Kraftrad mit Carbon-Rädern umrüsten, die den „Prüfrichtlinien für Räder zur Verwendung im öffentlichen Straßenverkehr Britisch Standard (BS) AU 50" entsprechen. Die Zulassungsstelle des Landratsamtes versagt die Erteilung einer Betriebserlaubnis. „Ohne Prüfung des Kraftrades nach § 19 bzw. § 21 StVZO einschließlich eines besonderen Eignungsnachweises der Carbon-Sonderräder (Dauerlauftest) sei eine Umrüstung im Rahmen einer deutschen Fahrzeugbetriebserlaubnis nicht zulässig. Eine englische Zulassung der Sonderräder bedinge nicht automatisch deren Anerkennung in Deutschland, da Sonderräder (insbesondere an Krafträdern) ein erhebliches Gefährdungspotenzial darstellen könnten".

Das Verwaltungsgericht gibt der Klage statt[75]. „Der Zulassungsanspruch ergibt sich zwar nicht aus den nationalen Regelungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), aber „aus dem Anwendungsvorrang des Art. 28 EG [heute: Art. 34 AEUV], der hier unmittelbar Anwendung findet".

Das Verbot ‚aller Maßnahmen gleicher Wirkung' ist von zentraler Bedeutung für die Verwirklichung des Binnenmarktes in der EU. Die bisherige Rechtsprechung des EuGH zu diesem Verbot zeigt ein reiches Panorama von offenen und versteckten Diskriminierungen, mit denen die Mitgliedstaaten zum Schutz des heimischen Handels die Wareneinfuhr behindern. Der EuGH versteht den Begriff ‚Maßnahmen gleicher Wirkung' in umfassender Weise. Danach ist jede Handelsregelung der Mitgliedstaaten, die geeignet ist, den innergemeinschaftlichen Handel unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potentiell zu behindern, als Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Beschränkung anzusehen[76]. Die ‚Dassonville-Formel' erfasst zunächst jegliche Diskriminierungen eingeführter Waren gegenüber einheimischen Erzeugnissen. Die besondere Bedeutung der Formel liegt jedoch darin, dass darüber hinaus auch

[75] VG Stuttgart, Urteil v. 01.07.2009 (Az. 8 K 1815/08).

[76] Verweis auf „EuGH, Rs 8/74, Slg. 1974, 837 Rn. 5 – Dassonville".

diskriminierungsfreie Beschränkungen des Handelsverkehrs erfasst werden, die in- und ausländische Waren gleichermaßen treffen.

Im hier zu entscheidenden konkreten Fall der Verweigerung einer Betriebserlaubnis für mit Carbon Fünf-Speichenrädern ausgerüstete Krafträder handelt es sich zwar um keine Handelsregelung, sondern um eine allgemeine Zulassungsregelung für Kfz-Teile, die für alle Hersteller, also in- und ausländische, gleichermaßen gilt. Trotzdem handelt es sich hier um Zulassungsbestimmungen, die den freien Warenverkehr und damit auch Absatzmöglichkeiten in Großbritannien hergestellter und dort ohne Beschränkung zugelassener Kfz-Teile behindern. Eine unzulässige Absatzbehinderung liegt auch dann vor, wenn keine ausdrückliche Diskriminierung bestimmter Hersteller zu erkennen ist[77]. Die Funktion der Warenverkehrsfreiheit in der EU ist neben der Verwirklichung des Binnenmarktes der Abbau spezifischer Zugangshindernisse für den grenzüberschreitenden Warenverkehr auch das Ziel einer möglichst gleichen Einsatzmöglichkeit der Produkte in der EU. Grundsätzlich soll jedes Produkt, das in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig hergestellt und dort in Verkehr gebracht worden ist, in die anderen Mitgliedstaaten eingeführt werden und dort frei zirkulieren können.

Dem steht die Weigerung der Behörde, dem Kläger die beantragte Betriebserlaubnis zu erteilen, entgegen. Während der Kläger in Großbritannien sein mit endlosfaserverstärkten Carbonkunststoffrädern ausgestattetes Kraftrad zulässigerweise fahren und dies sogar besuchsweise nach Deutschland mitbringen kann, wird ihm hier ohne ausreichende Rechtsgrundlage die Erteilung einer Betriebserlaubnis versagt.

Das Gericht vermag auch nicht zu erkennen, dass im hier zu entscheidenden Fall die Weigerung der Behörde, die beantragte Betriebserlaubnis zu erteilen, durch die Ausnahmevorschrift des Art. 30 EG [heute: Art. 36 AEUV] gerechtfertigt ist. Diese Verbote oder Beschränkungen dürfen weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels

[77] Verweis auf „EuGH, Rs 120/78, Slg 1979, 649 Rn. 8 f. – Cassis de Dijon“.

zwischen den Mitgliedsstaaten darstellen. Bei der Rechtfertigung von Beschränkungen des freien Warenverkehrs im Rahmen der immanenten Schranken des Art. 28 EG oder nach Art. 30 EG spielt die Prüfung der Verhältnismäßigkeit eine entscheidende Rolle.

Zwar handelt es sich bei den in der StVZO aufgestellten Voraussetzungen für die Erteilung / das Erlöschen einer Betriebserlaubnis weder um formell, noch materiell diskriminierende Vorschriften, da diese unterschiedslos für einheimische und eingeführte Waren gelten. Trotz alledem führen diese Bestimmungen zu einer Beschränkung des Handels und der Nutzungsmöglichkeiten für Carbon-Kunststoffräder zwischen den Mitgliedsstaaten der EU. Diese wären nach Art. 30 EG u.a. dann zulässig, wenn sie zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Menschen gerechtfertigt sind.

Grundsätzlich ist es zunächst Sache der Mitgliedsstaaten, in den durch den Vertrag gesetzten Grenzen zu bestimmen, in welchem Umfang sie entsprechend Schutz gewähren. Einer Ausuferung des Rechtfertigungsgrundes wird durch die Verpflichtung begegnet, das Bestehen einer Gesundheitsgefahr objektiv zu untermauern. Dies ist der Behörde bislang nicht gelungen. Mit entsprechenden endlosfaserverstärkten Carbon-Kunststoffrädern ausgerüstete Motorräder sind seit Jahren in Großbritannien und anderen Europäischen Ländern im öffentlichen Straßenverkehr und durchweg bei internationalen Motorradrennen im Einsatz. Unfälle die auf eine fehlende Betriebssicherheit (Materialmängel, Herstellungsmängel) zurückzuführen wären, sind dem Gericht bislang nicht bekannt und wurden vom Beklagten auch nicht geltend gemacht. Bei Gebrauchs- und Vermarktungsbeschränkungen, die – wie hier – auf einer unsicheren Tatsachengrundlage dem Gesundheitsschutz dienen (sollen), ist das Verhältnismäßigkeitsprinzip von besonderer Bedeutung. Hier bindet die Verhältnismäßigkeit die zulässige Risikovorsorge an objektivierbare Standards. Der EuGH[78] verlangte für ein derartiges Vermarkungsverbot eine Risikobewertung auf der Grundlage aktueller wissenschaftlicher

[78] Verweis auf „EuGH, RsC-192/01-, Slg. 2003, I-9693 Rn. 45 ff. – Kommission / Dänemark“.

Informationen sowie eine Beurteilung der Wahrscheinlichkeit und der Schwere schädlicher Auswirkungen von Lebensmittelzusätzen.

Im hier zu entscheidenden Fall liegen aktuelle wissenschaftliche Untersuchungen und Feststellungen zu den von der Beklagten und den mit der Problematik befassten Fachausschüssen benannten Einflussgrößen wie Temperaturverhalten, Betriebslasten, Medieneinwirkungen (UV-Strahlung, Feuchte, chemische Einwirkungen), Erkennbarkeit von Vorschädigungen, Dauerhaltbarkeit / Altern des Materials, gleichmäßige Fertigungsqualität, bislang nicht vor. Daher ist, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es bislang noch keine auf endlosfaserverstärkte Carbonräder zurückzuführende Unfälle mit Personenschäden gab, in der Weigerung der Beklagten, eine Betriebserlaubnis zu erteilen eine unverhältnismäßige Beschränkung des Art. 28 EG zu sehen. Zwar stellt jede Teilnahme am Straßenverkehr, gerade mit schweren Krafträdern eine latente Gefahr für Verkehrsteilnehmer dar. Dies rechtfertigt jedoch nicht, auch nicht unter dem Gesichtspunkt des Vorsorgeprinzips, ohne wissenschaftliche Erkenntnis über konkrete Gefährdungen und Gefahren die von der Nutzung der Carbon-Räder ausgehen, dem Kläger die beantragte Betriebserlaubnis für sein im Übrigen vorschriftsmäßiges und mit einer EG-Betriebserlaubnis versehenes Kraftrad nur deshalb zu versagen, weil dieses mit in Großbritannien hergestellten und dort ohne Beschränkung für diesen Motorradtyp zugelassenen Carbon-Rädern ausgestattet wurde.

Der Versuch der Behörde, Prüfkriterien für Carbon-Kunststoffräder zu entwickeln und aufzustellen, entbindet diesen nicht von der Verpflichtung konkrete Gefahren aufzuzeigen, die von der Verwendung dieser Räder ausgehen und eine Nichtzulassung aus Gründen der Sicherheit für Leib und Leben im Straßenverkehr ausnahmsweise nach Art. 30 EG rechtfertigen würden. Der jahrelange problemlose, unfallfreie Einsatz in Großbritannien und Holland im öffentlichen Straßenverkehr und bei internationalen Motorradrennen, machen derartige Nachweise wenig wahrscheinlich.

Es wird daher Aufgabe des europäischen und des nationalen Gesetzgebers sein, entsprechende verbindliche internationale oder

nationale Richtlinien zur Zulässigkeit von Carbon-Kunststoffrädern zu entwickeln. Das Gericht sieht jedenfalls nach derzeitiger Rechtslage keinen Anlass, dem Kläger die beantragte Betriebserlaubnis für sein Kraftrad in Verbindung mit Carbon Fünf-Speichenrädern zu versagen".

7.4 LG und OLG Frankfurt: E-Zigaretten-Verdampfer

Ein deutsches Unternehmen ist der Auffassung, ein luxemburgischer Händler müsse sich gemäß § 22 TabakerzG für den bundesweiten Fernabsatz mit Tabakprodukten in jedem einzelnen Bundesland registrieren.

Das LG Frankfurt bestätigt das[79]. „Dass eine Registrierung in den jeweiligen Bundesländern zu erfolgen hat, lässt sich aus § 22 Abs. 3 TabakerzG herleiten, wonach dann, wenn die Länder für den Zweck der Registrierung eine gemeinsame Stelle einrichten oder beauftragen, diese zuständig ist. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass solange diese gemeinsame Stelle nicht eingerichtet ist – und dies ist derzeit noch der Fall – eine Registrierung bei der zuständigen Behörde des jeweiligen Bundeslandes zu erfolgen hat. Wäre es nach dem Gesetz ausreichend, die Registrierung für den Handel im gesamten Bundesgebiet in einem beliebigen Bundesland durchzuführen, wäre die Regelung in § 22 Abs. 3 TabakerzG obsolet. Soll der Handel im gesamten Bundesgebiet erfolgen, ist daher eine Registrierung in jedem einzelnen Bundesland erforderlich".

Das OLG Frankfurt ist anderer Ansicht[80]: „Anhaltspunkte dafür, dass ein bundesweiter Fernabsatz eine Registrierung in sämtlichen Bundesländern erfordert, lassen sich weder dem Gesetzestext noch den Materialien entnehmen". „Eine Auslegung der Bestimmung, wonach ein Fernabsatzunternehmen aus dem europäischen Ausland sich in jedem einzelnen Bundesland registrieren lassen muss, würde jedenfalls gegen die Warenverkehrsfreiheit nach Art. 34 AEUV verstoßen".

---

[79] LG Frankfurt, Urteil v. 02.04.2019 (Az. 3-06 O 103/18).

[80] OLG Frankfurt, Urteil v. 07.11.2019 (Az. 6 U 61/19).

8 EU-Anerkennungs-Verordnung (2019/515)

Die europäische Integration über das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung hat im Bereich der Warenverkehrsfreiheit seit dem 19. April 2020 eine unmittelbar in den Mitgliedstaaten geltende sekundärrechtliche Grundlage – durch die EU-Verordnung 2019/515 vom 19. März 2019 über die gegenseitige Anerkennung von Waren, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind. Diese Verordnung konkretisiert die verfahrensmäßigen Anforderungen, die bei der Anwendung nationaler technischer Vorschriften aus dem Prinzip der gegenseitigen Anerkennung folgen[81]. Sie enthält drei Grundsätze[82]:

- Der Hersteller kann eine Erklärung[83] zur gegenseitigen Anerkennung (Art. 4) abgeben,

→ die von der Marktüberwachungsbehörde „akzeptiert" werden muss (Art. 5 Abs. 4 a),

- wenn nicht ein erhebliches Risiko für die Sicherheit oder Gesundheit von Menschen oder die Umwelt vorliegt (Art. 6 Abs. 1).

Nach der Verordnung „genügt für den Nachweis des rechtmäßigen Inverkehrbringens im Herkunftsstaat die Erklärung des Unternehmens, wird die wirksame Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten unterstützt und werden den Zielstaaten für den Fall, dass sie unter Berufung auf Rechtfertigungsgründe der Vermarktung der Produkte widersprechen, weitgehende Begründungs- und Transparenzpflichten auferlegt"[84].

---

[81] *Leible/T. Streinz*, Das Recht der Europäischen Union, 75. Lieferung Januar 2022, Art. 34 AEUV Rn. 71.

[82] Siehe *Wilrich*, Produktsicherheitsrecht und CE-Konformität (Fußnote 72).

[83] „Selbsterklärung" – so *Loosen*, in: Streinz/Meisterernst, BasisVO/LFGB; 2021, § 54 LMFG Rn. 12.

[84] *Streinz*, in: Streinz/Kraus, Lebensmittelrechts-Handbuch, 42. Lieferung April 2021, III. Schwerpunkte des Lebensmittelrechts, Rn. 127a.

9 EU-Harmonisierungsrechtsvorschriften

Der zweite Weg zur Schaffung des Binnenmarktes neben dem Prinzip der gegenseitigen Anerkennung ist die Rechtsangleichung. Die EU-Kommission hält fest, heute „gelten die EU-Harmonisierungsvorschriften für Produkte im Wert von über 2.400 Mrd. EUR im Jahr. Das entspricht 69 % des Gesamtwerts der Erzeugnisse des verarbeitenden Gewerbes in der EU. Nicht konforme Produkte sind für die Bürgerinnen und Bürger potenziell gefährlich, schädigen die Umwelt und führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Die Ursachen dafür sind letztlich wenig bekannte Vorschriften, die geringe Abschreckung und die äußerst ineffizienten Durchsetzungssysteme. Dieses Problem dürfte sich durch den wachsenden Online Handel und die zunehmenden Einfuhren aus Drittländern noch verschärfen“[85].

Es gibt natürlich unzählige Varianten der Harmonisierung von Rechtsvorschriften auf europäischer Ebene. Hervorgehoben werden soll hier, dass vor nunmehr 40 Jahren eine neue Technik der Rechtsvereinheitlichung in Europa institutionalisiert wurde. 1982 hob die Europäische Kommission in einer Mitteilung über die Anwendung der für zahlreiche Elektroprodukte geltende Niederspannungsrichtlinie die Vorteile hervor, „die ein auf dem Verweis auf Normen beruhendes System für die Verwirklichung des freien Warenverkehrs in der Gemeinschaft und die Förderung der Innovationsfähigkeit der Unternehmen aufweist“: „Dieses System überlädt nicht die Gesetzgebung mit detaillierten Vorschriften technischen Inhalts und verzögert nicht die Anpassung an den technischen Fortschritt durch wiederholte Gesetzgebungsverfahren“[86]. Eine zentrale Harmonisierungsrichtlinie mit vielen allgemein gültigen Grundaussagen ist die Maschinenrichtlinie 2006/42/EG[87].

---

[85] *Europäische Kommission*, Folgenabschätzung zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Bestimmungen und Verfahren für die Konformität mit und die Durchsetzung von Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union für Produkte, Brüssel, den 19.12.2017 SWD (2017) 467 final.

[86] ABl. EG 1982 C 59, S. 2 ff.

[87] Rechtsprechung zu ihr in *Wilrich*, Maschinenunfälle vor Gericht – 40 Urteilsanalysen zur Herstellerverantwortung mit Produktsicherheits-, Konstruktions- und Instruktionspflichten und Betreiberverantwortung mit

9.1 Das Neue Konzept der Rechtsangleichung

1985 legte die Kommission ein Neues Konzept auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung vor („New Approach“[88]): Die Normung sei ein „wichtiger Beitrag zum freien Verkehr mit Industriewaren“. Angestrebt wird im Regelfall eine „vollständige Harmonisierung“, kein Nebeneinander von nationalem und europäischen Anforderungen, sondern einheitliche Anforderungen. Die Vorschriften sollen an die Stelle einzelstaatlicher Bestimmungen treten. Das neue Konzept stützt sich auf 4 Grundprinzipien:

- **Keine Detailharmonisierung**: Die Harmonisierung der Rechtsvorschriften beschränkt sich auf die **Festlegung der grundlegenden Sicherheitsanforderungen** und nur ausnahmsweise gibt es „ausführliche Spezifikationen“. Die Harmonisierungsrechtsvorschriften sollen „wenn möglich keine technischen Details festlegen“[89].
- **Technische Normen**[90]: Den für die Industrienormung zuständigen Gremien wird unter Berücksichtigung des Standes der Technik die Aufgabe übertragen, technische Spezifikationen auszuarbeiten. Die Normung hat eine „Schlüsselposition“ für die Produktharmonisierung – im Sinne einer „Arbeitsteilung“ zwischen Gesetzgeber und Selbstverwaltungsorganisationen der Wirtschaft im Sinne einer „Staatsentlastung durch Verbände“. Heute gibt es die Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung.
- **Freiwilligkeit**: Die technischen Spezifikationen erhalten keinerlei obligatorischen Charakter, sondern bleiben freiwillige Normen.

Arbeitsschutz-, Organisations- und Aufsichtspflichten, 2022.

88 ABl. EG 1985 C 136, S. 1 ff.

89 So heute Erwägungsgrund 8 des EG-Produktrechtsrahmen-Beschlusses 768/EG.

90 Ausführlich *Wilrich*, Die rechtliche Bedeutung technischer Normen als Sicherheitsmaßstab – mit 33 Gerichtsurteilen zu anerkannten Regeln und Stand der Technik, Produktsicherheitsrecht und Verkehrssicherungspflichten, 2017.

- **Vermutungswirkung**: Die Verwaltungen sind verpflichtet, bei den nach harmonisierten Normen hergestellten Erzeugnissen eine Übereinstimmung mit den in der jeweiligen Richtlinie aufgestellten grundlegenden Anforderungen anzunehmen.

Nach dem Cassis-Urteil als gerichtlicher Antwort auf die Probleme bei der Schaffung des Binnenmarkts war das Neue Konzept nun die politische Antwort[91] – und noch vielmehr die gesetzliche Antwort. So wurde dem „intellektuellen Durchbruch, der mit Cassis erreicht war, nun auch zur tatsächlichen Umsetzung verholfen" und das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung „praktisch durchführbar"[92]. Das Verwaltungsgericht Köln fasste die Vorteile des New Approach so zusammen: „Nach dem ‚neuen Ansatz' (new approach) werden Sicherheitsziele in Rechtsvorschriften nur abstrakt beschrieben und die Einzelheiten bleiben den technischen Normungsverfahren überlassen. Die von den europäischen Normungsgremien erstellten Normen werden regelmäßig aktualisiert und ermöglichen es, ohne Änderung des Rechtsrahmens ein hohes Schutzniveau aufrecht zu erhalten. Dadurch werden der freien Warenverkehr und die technische Innovation erleichtert, ohne dass sicherheitspolitische Anforderungen aufgegeben werden"[93]. Durch das Neue Konzept mit den „nur" grundlegenden Anforderungen und der Inbezugnahme der – zentral wegweisenden, aber nicht zwingenden wirkenden – technischen Normen ist die Harmonisierung zugleich Vereinheitlichung schaffend und Freiraum lassend, nicht mehr „so rigoros"[94]. Und genau das war der Durchbruch:

Die Einheitliche Europäische Akte (EEA) stammt ebenfalls aus der Mitte der 1980er Jahre und trat 1987 in Kraft. Sie legte für die Rechtsangleichung statt des Einstimmigkeits- das Mehrheitsprinzip fest. „Weil die EEA als rein technische Vertragsmaßnahme zur weiteren

---

[91] *Gilles Grin*, The Battle of the Single European Market – Achievements and economics 1945 – 2000, 2003, S. 116.

[92] *Ulrich Haltern*, Europarecht – Dogmatik im Kontext, 2. Aufl. 2007, Rn. 1655, S. 768.

[93] VG Köln, Urteil v. 17.09.2007 (Az. 11 K 4108/06) – Modem.

[94] *Werner Weidenfeld*, Die Europäische Union, 3. Aufl. 2013, 7.1, S. 183.

wirtschaftlichen und fiskalischen Integration dargestellt wurde, fanden alle Mitglieder darin etwas, dass ihren Vorstellungen von ihrer Rolle in der Gemeinschaft entgegenkam“[95]. Die EEA war ein „ganz und gar technokratischer Text ohne Vision“ – „doch gerade die Strategie, auf politische Visionen zu verzichten und sich auf reine Funktionalität zu beschränken, erwies sich einmal mehr als Siegeszug“[96]. Nach Jahren der „Stagnation und der Eurosklerose hauchte die EEA – die erste wesentliche Änderung der Römischen Verträge von 1957 – der Gemeinschaft neues Leben ein“[97]. Die EEA wird sogar in Beziehung gesetzt zu den Umbrüchen 1989/1990: „Auf der Höhe des ‚Neuen Kalten Krieges‘ der achtziger Jahre und an der Schwelle zu folgenreichen Entwicklungen, die sich ein paar dutzend Kilometer östlich von ihnen anbahnten, hielten die Staaten der Europäischen Union den Blick unverwandt auf die inneren Angelegenheiten eines weitgehend gemeinsamen Marktes gerichtet. … So gelang es ihnen, die echte wirtschaftliche Integration der nächsten Dekade einzuleiten und vorwegzunehmen“[98].

Letztlich war das Neue Konzept die Einsicht, dass funktionale Problemlösungen die europäische Einigung bewirken (*„form follows function“*[99]), dass „der Weg das Ziel ist“[100]. Robert Schumann sagte am 5. Mai 1950: „Europa lässt sich nicht mit einem Schlage herstellen und auch nicht durch eine einfache Zusammenfassung. Es wird durch konkrete Tatsachen entstehen, die zunächst eine Solidarität der Tat schaffen“. Die

---

[95] *Jeremy Rifkin*, Der Europäische Traum – Die Vision der leisen Supermacht, 2004, S. 224.

[96] *Ulrich Haltern*, Europarecht – Dogmatik im Kontext – Bd. I, 3. Aufl. 2017, Rn. 131 f., S. 66 f.

[97] *Ian Kershaw*, Achterbahn – Europa 1950 bis heute, 2020, S. 492.

[98] *Tony Judt*, Die Geschichte Europas seit dem Zweiten Weltkrieg, 2006, Kapitel XIV Zeit des Übergangs, S. 603.

[99] *Janna Wolf*, Europäische Integration – politikwissenschaftliche Schlüsseltheorien, in: Liebert/Wolff, Interdisziplinäre Europastudien – Eine Einführung, 2015, S. 69, 74.

[100] *Michael Gehler*, Europa: Ideen, Institutionen, Vereinigung, 2. Aufl. 2010, S. 160.

„Solidarität der Tat" wird *Methode Jean Monnet* genannt[101]. „Europa ist als Projekt konzipiert"[102].

9.2 CE-Recht

Symbol für die Warenverkehrsfreiheit durch Rechtsangleichung auf europäischer Ebene durch das Neue Konzept ist für viele – nicht alle – Produkte geltende CE-Kennzeichnung. Die CE-Kennzeichnung wird „auf zahlreichen Produkten angebracht, die im EWR und in der Türkei in Verkehr gebracht werden unabhängig davon, ob sie im EWR, in der Türkei oder einem anderen Land hergestellt werden"[103]. Die CE-Kennzeichnung ist ein symbolisiertes Ticket zum Freiverkehr in Europa in Form eines technischen Reisepasses[104]. CE wird bezeichnet als „Ausweis"[105], „Schlüssel"[106], „Eintrittskarte"[107], „Reisepass"[108], „Warenpass"[109], „Freifahrtschein"[110], „symbolische Aussage"[111] für den Binnenmarkt.

---

101 *Franz Knipping*, Die „Méthode Monnet" der europäischen Integration: Mythos und Realität, in: Baumann/ Braukmann/ Matthes, Innovation und Internationalisierung, 2010, S. 361, 369.

102 *Ulrich Haltern*, Finalität, in: von Bogdandy/ Bast, Europäisches Verfassungsrecht – Theoretische und dogmatische Grundzüge, 2. Aufl., S. 279, 310.

103 *Europäische Kommission*, Blue Guide (Fußnote 43) in Nr. 4.5.1.1.

104 Siehe *Wilrich*, Produktsicherheitsrecht und CE-Konformität, 2022 (Fußnote 72).

105 *Europäische Kommission*, Leitfaden für die Anwendung der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, Auflage 2.2 – Oktober 2019, § 109.

106 *Schumann*, Bauelemente des europäischen Produktsicherheitsrechts, S. 137.

107 *Janiszewski*, Gerätesicherheitsgesetz (GSG), 1998, § 5 Anm. 10, S. 87.

108 BR-Drs. 360/03 (Beschluss) vom 11.07.2003, S. 2 – abgedruckt in: Geiß/Doll, GPSG, 2005, § 7 Rn. 6 *Hüning/Schulze*, Sichere Maschinen in Europa – Teil 5: Die neue Maschinenrichtlinie, 3.7, S. 66; *Loerzer/ Müller/ Schacht*, Produktkonformität und CE-Kennzeichnung, S. 9.

109 OLG Nürnberg, Urteil v. 17.06.2014 (Az. 4 U 1706/12) – Pappkartonstanze: besprochen in *Wilrich*, Praxisleitfaden Betriebssicherheitsverordnung, 2. Auf. 2020, Fall 20, S. 427 ff.

110 *Geiß/Doll*, GPSG, 2005, § 6 Rn. 3.

111 *Kuntz/ Rost*, EU-Konformität für elektrotechnische und ekektronische Produkte, 2019, S. 3.

Alle Rechtsakte des sekundären Produktsicherheitsrechts enthalten eine Vorschrift mit der Überschrift „Freien Warenverkehr" oder „Freiverkehrsklausel" – etwa Art. 6 Abs. 1 der europäischen Maschinenrichtlinie 2006/42/EG: „Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen und/oder die Inbetriebnahme von Maschinen in ihrem Hoheitsgebiet nicht untersagen, beschränken oder behindern, wenn diese den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen"[112].

Die CE-Kennzeichnung hat auch Vermutungswirkung[113]. Das Landgericht Erfurt spricht von einer „Konformitätsvermutung bei Maschinen, die mit der CE-Kennzeichnung versehen sind und denen die EG-Konformitätserklärung beigefügt ist"[114]. Der EuGH sagt zur Richtlinie 1999/5 – sie „begründet für Geräte mit der CE-Kennzeichnung eine Vermutung der Normenkonformität. Diese Kennzeichnung steht für die Konformität der Geräte mit allen Richtlinienvorschriften einschließlich der Verfahren zur Bewertung der Normenkonformität, wie sie in der Richtlinie vorgesehen sind"[115].

9.3 EU-Akkreditierungsverordnung

Die EG-Verordnung 765/2008 vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung legt – so sagt es Art. 1 Abs. 4 – allgemeine Grundsätze zur CE-Kennzeichnung fest. Die CE-Kennzeichnung wird definiert als Kennzeichnung, durch die der Hersteller erklärt, dass das Produkt den geltenden Anforderungen genügt, die in den Harmonisierungsrechtsvorschriften der Gemeinschaft über ihre Anbringung festgelegt sind (Art. 2 Nr. 20). Art. 30 enthält „Allgemeine Grundsätze der CE-Kennzeichnung":

---

[112] Vgl. auch *Wilrich*, Sicherheitstechnik und Maschinenunfälle vor Gericht (Fußnote 87).

[113] OLG München, Urteil v. 11.12.2014 (Az. 6 U 2535/14) – Kopfhörer; a.A. OLG Nürnberg, Urteil v. 17.06.2014 (Az. 4 U 1706/12) – Pappkartonstanze (siehe Fußnote 109).

[114] LG Erfurt, Urteil v. 07.08.2014 (Az. 10 O 410/12) – Radlader: besprochen in *Wilrich*, Praxisleitfaden Betriebssicherheitsverordnung, Fall 22, S. 453 ff.

[115] EuGH, Urteil v. 30.04.2009 (Az. C 132/08) – Lidl Magyarország.

- „Die CE-Kennzeichnung wird nur auf Produkten angebracht, für die spezifische Harmonisierungsrechtsvorschriften der Gemeinschaft deren Anbringung vorschreiben, und wird auf keinem anderen Produkt angebracht“ (Abs. 2).

→ „Die CE-Kennzeichnung ist die einzige Kennzeichnung, die die Konformität des Produkts mit den geltenden Anforderungen der einschlägigen Harmonisierungsrechtsvorschriften der Gemeinschaft, die ihre Anbringung vorschreiben, bescheinigt“ (Abs. 4).

- „Indem er die CE-Kennzeichnung anbringt oder anbringen lässt, gibt der Hersteller an, dass er die Verantwortung für die Konformität des Produkts mit allen in den einschlägigen Harmonisierungsrechtsvorschriften der Gemeinschaft enthaltenen für deren Anbringung geltenden Anforderungen übernimmt“ (Abs. 3).

9.4 EU-Marktüberwachungsverordnung

Die EU-Verordnung 2019/1020 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten hat das Ziel, „das Funktionieren des Binnenmarktes durch Stärkung der Marktüberwachung von Produkten, die unter die in Artikel 2 genannten Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union fallen zu verbessern, sodass sichergestellt ist, dass nur konforme Produkte auf dem Unionsmarkt bereitgestellt werden, welche die Anforderungen an ein hohes Schutzniveau bei öffentlichen Interessen wie Gesundheit und Sicherheit im Allgemeinen, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Verbraucher- und Umweltschutz sowie der öffentlichen Sicherheit und anderer durch diese Rechtsvorschriften geschützter öffentlicher Interessen erfüllen“.

Die Verordnung gilt für 70 wichtige Harmonisierungsrechtsvorschriften, die im Anhang I Liste der Harmonisierungsrechtsvorschriften und hat 4 Grundpfeiler[116]:

---

[116] Ausführlich *Wilrich*, Produktsicherheitsrecht und CE-Konformität, 2022 (Fußnote 72).

- Fulfilment-Dienstleister werden als Wirtschaftsakteur verpflichtet: Erstreckung des persönlichen Anwendungsbereichs auf (leider kompliziert definierte) Fulfilment-Dienstleister und Anbieter von Diensten der Informationsgesellschaft und Verpflichtung zur Zusammenarbeit aller Wirtschaftsakteure mit Marktüberwachungsbehörden.

→ EU-Wirtschaftsakteur wird Pflicht: Koppelung der Verkehrsfähigkeit der Produkte von Herstellern aus Drittstaaten an einen EU-Wirtschaftsakteur für 18 Richtlinien gemäß Anhang II und Pflichten für diesen EU-Repräsentanten (Art. 4).

- Regelung des Fernabsatzes: Erfassung des Fernabsatzes für die 70 Rechtsakte gemäß Anhang I und zeitliche Vorverlagerung des Inverkehrbringens auf Verkaufsangebot (Art. 6)

→ Zusammenarbeitspflichten auch von Anbietern von Diensten der Informationsgesellschaft und dadurch Zugriff der Marktüberwachungsbehörden auf die „Online-Schnittstelle" (Art. 7).

9.5 EuGH: Lidl Magyarország

Das Urteil des EuGH Lidl Magyarország steht exemplarisch für den abschließenden Charakter des CE-Rechts: Das ungarische Gesetz über die elektronische Kommunikation sagte: „Wenn der Hersteller seinen Sitz nicht auf ungarischem Hoheitsgebiet hat, ist der Importeur des Geräts als Hersteller zu betrachten". Nachdem die von einem belgischen Hersteller ausgestellte Konformitätserklärung nicht akzeptierte wurde, klagte Lidl als Importeur gegen ein Vertriebsverbot.

Das Vertriebsverbot ist rechtswidrig[117]. „Die Richtlinie 1999/5/EG über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität begründet für Geräte mit der CE-Kennzeichnung eine Vermutung der Normenkonformität. Diese Kennzeichnung steht für die Konformität der Geräte mit allen Richtlinienvorschriften einschließlich der Verfahren zur Bewertung der Normenkonformität, wie sie in der Richtlinie vorgesehen sind.

---

[117] EuGH, Urteil v. 30.04.2009 (Az. C 132/08) – Lidl Magyarország.

Die Mitgliedstaaten können von einer Person, die eine Funkanlage in den Verkehr bringt, nicht nach der Richtlinie 1999/5 verlangen, dass sie eine Konformitätserklärung abgibt, obwohl der in einem anderen Mitgliedstaat ansässige Hersteller der Anlage diese mit dem CE-Kennzeichen versehen und eine Konformitätserklärung für sie ausgestellt hat.

Daher können Produkte mit der CE-Kennzeichnung in den Verkehr gebracht werden, ohne dass sie einem Verfahren der vorherigen Genehmigung oder irgendeinem anderen Verfahren unterzogen werden müssen, das zu einer Vervielfachung der zur Anbringung des Konformitätskennzeichens verpflichteten Personen führt".

ÖZET

Bu makale, Avrupa iç pazarının bir parçası olarak malların serbest dolaşımının arka planını ve yasal dayanaklarını açıklamaktadır. AB-mallarının serbest dolaşımını sağlamanın iki yolu vardır. Birincisi, miktar olarak ithalat ve ihracat kısıtlamalarının yasaklanması sonucunda geliştirilen ve böylece Avrupa birincil hukuku tarafından korunan karşılıklı tanıma ilkesidir. İkincisi ise, ikincil Avrupa Birliği hukuku- yani AB uyumlaştırma mevzuatı, özellikle de çok sayıda "CE direktifi" ve son dönemlerde sayıca artan Tüzükler aracılığıyla mevzuat uyumunun sağlanmasıdır. CE işareti, ortak Avrupa pazarı için mallar bakımından bir nevi pasaport niteliğindedir.

Türkiye Cumhuriyeti, Avrupa tek pazarının bir parçasıdır. 1963 tarihli Ortaklık Anlaşması ve 1995 tarihli Gümrük Birliği ile Türkiye, AB ile ilişkilerinde imtiyaz sahibidir. Bu nedenle de Avrupa Adalet Divanı içtihatlarıyla geliştirilen hukuki ilkeler de dahil olmak üzere iç pazarda Avrupa Birliğinin yasal çerçevesiyle bağlıdır. Malların serbest dolaşımına ilişkin içtihatlarda bir dönüm noktası, Avrupa Adalet Divanı'nın 1979'da verdiği Cassis de Dijon kararıdır. Mahkemenin bu konudaki içtihadı, teknik ürünlere ve "CE İşareti" hukukuna ilişkin kararlardan örnekler verilmek suretiyle ortaya konmuştur.

LITERATURVERZEICHNIS

ARNDT Hans-Wolfgang, *Europarecht*, 5. Aufl. 2001.

BECK Hanno, *Globalisierung & Aussenwirtschaft*, 2016.

BIEBER / EPINEY / HAAG, *Die Europäische Union – Europarecht und Politik*, 10. Aufl. 2013.

BLECKMANN Albert, *Europarecht*, 6. Aufl. 1997.

BRASCHE Ulrich, *Europäische Integration – Wirtschaft, Erweiterung und regionale Effekte*, 3. Aufl. 2013.

BRIGOLA Alexander, *Das System der EG-Grundfreiheiten: Vom Diskriminierungsverbot zum spezifischen Beschränkungsverbot*, 2004.

BUSCH / MATTHES, Der Binnenmarkt – Herzstück der europäischen Integration, in: Becker / Lippert, *Handbuch Europäische Union*, 2020.

COOPER Robert, zitiert nach *Geert Mak*, Große Erwartungen – Auf den Spuren des europäischen Traums (1999-2019), 2020, Kapitel 2005.

GEHLER Michael, *Europa: Ideen, Institutionen*, Vereinigung, 2. Aufl. 2010.

GEISS / DOLL, *GPSG*, 2005.

GRIMM Dieter, *Auf der Suche nach Akzeptanz – Über Legitimationsdefizite und Legitimationsressourcen der Europäischen Union*, in: Leviathan, 43. Heft 3/2015.

GRIN Gilles, *The Battle of the Single European Market – Achievements and economics 1945 – 2000*, 2003.

HAKENBERG Waltraud, *Europarecht*, 5. Aufl. 2010.

HALTERN, in: von Bogdandy / Bast, *Europäisches Verfassungsrecht Theoretische und dogmatische Grundzüge*, 2. Aufl. 2009.

HALTERN Ulrich, *Europarecht – Dogmatik im Kontext*, 2. Aufl. 2007.

HALTERN Ulrich, *Europarecht – Dogmatik im Kontext – Bd. I*, 3. Aufl. 2017.

HALTERN Ulrich, *Finalität, in: von* BOGDANDY / BAST, *Europäisches Verfassungsrecht – Theoretische und dogmatische Grundzüge*, 2. Aufl.

HARATSCH / KOENIG / PECHSTEIN, *Europarecht*, 8. Aufl. 2012.

HÜNING / SCHULZE, Sichere Maschinen in Europa – Teil 5: Die neue Maschinenrichtlinie.

JANISZEWSKI, *Gerätesicherheitsgesetz (GSG)*, 1998.

JUDT Tony, *Die Geschichte Europas seit dem Zweiten Weltkrieg*, 2006.

KERSHAW IAN, *Achterbahn – Europa 1950 bis heute*, 2020.

KNIPPING Franz, *Die „Méthode Monnet" der europäischen Integration: Mythos und Realität, in:* BAUMANN / BRAUKMANN / MATTHES, *Innovation und Internationalisierung*, 2010.

KUNTZ / ROST, *EU-Konformität für elektrotechnische und ekektronische Produkte*, 2019.

LEIBLE / T. STREINZ, *Das Recht der Europäischen Union*, 75. Lieferung Januar 2022.

LEIBLE / STREINZ, in: Grabitz / Hilf / Nettesheim, *Das Recht der Europäischen Union*, 60. Lieferung 2016.

LOOSEN, in: Streinz/Meisterernst, BasisVO/LFGB; 2021.

LOERZER / MÜLLER / SCHACHT, Produktkonformität und CE-Kennzeichnung.

LUDWIGS, in: DAUSES / LUDWIGS, *Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts*, 42. Lieferung August 2017.

MAK Geert, *Große Erwartungen – Auf den Spuren des europäischen Traums (1999-2019)*, 2020, Kapitel 2005.

MAYER Franz C., *Die Warenverkehrsfreiheit im Europarecht – eine Rekonstruktion*, in: EuR 2003.

MIDDELAAR Luuk van, *Vom Kontinent zur Union – Gegenwart und Geschichte des vereinten Europa*, 2017.

NAGEL Bernhard, *Wirtschaftsrecht der Europäischen Union*, 3. Aufl. 2001.

OPPERMANN Thomas, *Europarecht*, 3. Aufl. 2005.

PFETSCH Frank R., *Das neue Europa*, 2007.

RÄTHLING, in: KRENZLER/HERRMANN/NIESTEDT, EU-Außenwirtschafts- und Zollrecht, 18. Lieferung Oktober 2021.

REICHSTEIN Ruth, *Die 101 wichtigsten Fragen – Die Europäische Union*, 2. Aufl. 2014.

RIBHEGGE Hermann, *Europäische Wirtschafts- und Sozialpolitik*, 2. Aufl. 2011.

RIFKIN Jeremy, *Der Europäische Traum – Die Vision der leisen Supermacht*, 2004.

SCHMALENBACH, CALLIESS/RUFFERT, *EUV/AEUV*, 6. Aufl. 2022.

SCHROEDER W., *in:* STREINZ, *EUV/AEUV*, 3. Aufl. 2018.

SCHUMANN, *Bauelemente des europäischen Produktsicherheitsrechts*.

SCHWEITZER / HUMMER, *Europarecht*, 3. Aufl. 1990.

STREINZ Rudolf, *Die Türkei als Partner – Formen der Zugehörigkeit zur EU*, in: Bitburger Gespräche Jahrbuch 2005/II = 45. Bitburger Gespräche zum Thema: „Zur Frage einer Mitgliedschaft der Türkei in der Europäischen Union".

STREINZ Rudolf, *Europarecht*, 10. Aufl. 2016.

STREINZ, in: STREINZ/KRAUS, *Lebensmittelrechts-Handbuch*, 42. Lieferung April 2021.

WAGENER / EGER, *Europäische Integration – Wirtschaft und Recht, Geschichte und Politik*, 3. Aufl. 2014.

WEATHERILL Stephen / Paul Beaumont, EU-Law – The Essential Guide to the Legal Workings of the European Union, 3. Aufl. 1999.

WERNER Weidenfeld, *Die Europäische Union*, 3. Aufl. 2013.

WILRICH, *Die rechtliche Bedeutung technischer Normen als Sicherheitsmaßstab – mit 33 Gerichtsurteilen zu anerkannten Regeln und Stand der Technik, Produktsicherheitsrecht und Verkehrssicherungspflichten*, 2017.

WILRICH, *Produktsicherheitsrecht und CE-Konformität – Hersteller-, Importeur- und Händler-Pflichten für Technik- und Verbraucherprodukte bei Risikobeurteilung, Konstruktion, Warnhinweisen und Vertrieb*, 2022.

WILRICH, *Sicherheitstechnik und Maschinenunfälle vor Gericht – 40 Urteilsanalysen zu Produktsicherheit, Hersteller- und Konstruktionspflichten, Arbeitsschutz, Betreiber- und Organisationspflichten*, 2022.

WIMMER / MÜLLER, *Wirtschaftsrecht: International – Europäisch – National*, 2007.

WOLF Janna, *Europäische Integration – politikwissenschaftliche Schlüsseltheorien*, in: LIEBERT / WOLFF, *Interdisziplinäre Europastudien – Eine Einführung*, 2015.

VÖNEKY/BEYLAGE-HAARMANN, in: GRABITZ/HILF/NETTESHEIM, *Das Recht der Europäischen Union,* 75. Lieferung Januar 2022.

RECHTSQUELLEN

AMTSBLATT C 265 vom 4.11.2003.

AMTSBLATT EG 1982 C 59.

AMTSBLATT EG 1985 C 136.

AMTSBLATT L 35 vom 13. Februar 1996.

AMTSBLATT L 191 vom 21.07.1997.

AMTSBLATT Nr. 217 vom 29/12/1964 S. 3687 – 3688.

BESCHLUSS vom 11.07.2003, BR-Drs. 360/03, S. 2 – abgedruckt in: GEISS / DOLL, GPSG, 2005.

BESCHLUSS Nr. 1/95 des Assoziationsrates EG-Türkei vom 22. Dezember 1995 über die Zollunion, Art. 5 und 6.

BESCHLUSS Nr. 2/97 des Assoziationsrates EG-Türkei vom 4. Juni 1997 zur Festlegung der Liste der gemeinschaftlichen Rechtsakte über die Beseitigung technischer Handelshemmnisse sowie der Bedingungen und Einzelheiten ihrer Anwendung durch die Türkei.

EG-Produktrechtsrahmen-Beschlusses 768/EG, Erwägungsgrund 8.

EUROPÄISCHE KOMMISSION, Blue Guide (Fußnote 42) in Nr. 4.5.1.1.

EUROPÄISCHE KOMMISSION, Folgenabschätzung zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Bestimmungen und Verfahren für die Konformität mit und die Durchsetzung von Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union für Produkte, Brüssel, den 19.12.2017.

EUROPÄISCHE KOMMISSION, Leitfaden für die Umsetzung der Produktvorschriften der EU 2016 („Blue Guide“) = Amtsblatt C 272 vom 26.7.2016, in Nr. 2.8.4.

EUROPÄISCHE KOMMISSION, Leitfaden für die Anwendung der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, Auflage 2.2 – Oktober 2019.

EUROPÄISCHES PARLAMENT, Bericht vom 06.09.2018 über den Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung von Bestimmungen und Verfahren für die Konformität mit und die Durchsetzung von Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union für Produkte (A8-0277/2018.

KOMMISSION, Den Binnenmarkt weiter ausbauen: mehr Chancen für die Menschen und die Unternehmen, 28.10.2015.

KOMMISSION, Der freie Warenverkehr – Leitfaden zur Anwendung der Vertragsbestimmungen über den freien Warenverkehr, 2010.

WISSENSCHAFTLICHE DIENSTE DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES, Die Zollunion zwischen der EU und der Türkei, 13.12.2016 (WD 5 - 3000 - 107/16).

VERORDNUNG (EG) NR. 764/2008 über die gegenseitige Anerkennung, Leitlinie zum Begriff „rechtmäßig in den Verkehr gebracht".

URTEILE

EuGH, Urteil v. 30.04.2009 (Az. C 132/08) – Lidl Magyarország.

EuGH, Urteil v. 18.10.2012 (Az. C-385/10) – Elenca Srl ./. Ministero dell'Interno.

EuGH, Urteil v. 10.02.2009 (Az. C-110/05) – Kommission ./. Italien.

EuGH, Urteil v. 03.12.1974 (Rs 33/74) – van Binsbergen.

EuGH, Urteil v. 12.03.1987 (Rs 178/84).

EuGH, Urteil v. 26.06.1997 (Rs C-368/95) – Vereinigte Familiapress Zeitungsverlags- und -vertriebs GmbH ./. Heinrich Bauer Verlag: Wochenzeitschrift Laura.

EuGH, Urteil v. 18.10.2012 (Az. C-385/10) – Elenca Srl gegen Ministero dell'Interno: Ungarische Schläuche in Italien.

EuGH, Urteil v. 20.02.1979 (Rs. 120/78) – Rewe-Zentral AG ./. Bundesmonopolverwaltung für Branntwein.

EuGH, Urteil vom 20.09.1990 – C-192/89 Rn. 9 – Sevince.

EuGH, Urteil vom 19.10.2017 (Az. C-65/16 – Rn. 38) – Istanbul Lojistik Ltd gegen Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság.

EuGH, Urteil vom 30.09.1987 – C-12/86 Rn. 9 – Demirel/Stadt Schwäbisch Gmünd.

EuGH, Rs 8/74, Slg. 1974, 837 Rn. 5 – Dassonville.

EuGH, RsC-192/01-, Slg. 2003, I-9693 Rn. 45 ff. – Kommission / Dänemark.

LG Erfurt, Urteil v. 07.08.2014 (Az. 10 O 410/12) – Radlader: besprochen in *Wilrich*, Praxisleitfaden Betriebssicherheitsverordnung, Fall 22, S. 453 ff.

LG Frankfurt, Urteil v. 02.04.2019 (Az. 3-06 O 103/18).

OLG Brandenburg, Beschl. v. 02.06.2020 (Az. 19 Verg 1/20) – Straßenbahnfahrzeuge.

OLG Frankfurt, Urteil v. 07.11.2019 (Az. 6 U 61/19).

OLG Hamburg, Urteil v. 29.01.2009 (Az. 3 U 54/08) – Nahrungsergänzungsmittel mit einem Extrakt aus Ginkgo Blättern.

OLG München, Urteil v. 11.12.2014 (Az. 6 U 2535/14) – Kopfhörer; a.A. OLG Nürnberg, Urteil v. 17.06.2014 (Az. 4 U 1706/12) – Pappkartonstanze (s.o. Fußnote 106).

OLG Nürnberg, Urteil v. 17.06.2014 (Az. 4 U 1706/12) – Pappkartonstanze: besprochen in *Wilrich*, Praxisleitfaden Betriebssicherheitsverordnung, 2. Auf. 2020, Fall 20, S. 427 ff.

VG Köln, Urteil v. 17.09.2007 (Az. 11 K 4108/06) – Modem.

VG Stuttgart, Urteil v. 01.07.2009 (Az. 8 K 1815/08).

VG Stuttgart, Urteil v. 01.07.2009 (Az. 8 K 1815/08) – Britisches Motorrad mit Carbon-Rädern.

VG Stuttgart, Urteil v. 01.07.2009 (Az. 8 K 1815/08) – Britisches Motorrad mit Carbon-Rädern.

INTERNET QUELLEN

Europäische Kommission, Türkei: Zollunion und Präferenzregelungen: https://ec.europa.eu/taxation_customs/turkey-customs-unions-and-preferential-arrangements_de.

Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, Empfehlung der Europäischen Kommission zu den Fortschritten der Türkei auf dem Weg zum Beitritt, 06.10.2004, KOM(2004) 656 endgültig; ausführlich zur Heranführungsstrategie https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:e40113&from=ET.