



Nun ist der Gesetzgeber gefragt

Wie sich die Rechtsprechung im Diesel-Fall selbst behindert

Die rechtliche Auseinandersetzung um Ansprüche von Käufern nicht gesetzeskonformer Fahrzeuge ist bislang höchst-richterlich nicht entschieden. Das zeigt deutlich die uneinheitliche Rechtsprechung der Landgerichte und der Oberlandesgerichte. Mit richtungsweisenden Entscheidungen des Bundesgerichtshofs oder gar des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zu den Altfällen aus der Diesellaffäre oder wegen sonstiger umwelt- und sicherheitsrelevanter Mängel ist vorerst nicht zu rechnen.

Ekkehard Helmig

WORUM GING ES EIGENTLICH bei der juristischen Auseinandersetzung im Dieselskandal? Zur Erinnerung sei der Fall in Grundzügen dargestellt: Ein Kunde kauft bei einem Händler ein neues Fahrzeug. Der Kaufvertrag bestimmt eine Verjährungsfrist von drei Jahren. Der Hersteller hat für das Fahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 18 Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG erstellt. Diese übergibt der Händler dem Käufer mit dem Fahrzeug. Darin erklärt der Fahrzeughersteller, das Fahrzeug entspreche allen EU-rechtlichen Vorschriften. Dies schließt alle Bestimmungen für die Typgenehmigung des Fahrzeugs ein, also die Übereinstimmung der Produktion mit:

- den harmonisierten Bestimmungen für ein Qualitätsmanagement nach EN ISO 9001:2015 und
- den gesetzlichen Lebensdauererwartungen von mindestens fünf Jahren.

Bei Überprüfungen im Feld stellt die Marktüberwachungsbehörde (in Deutschland das Kraftfahrtbundesamt) ein Jahr nach Ablauf der Verjährungsfrist fest: Das Fahrzeug entspricht nicht den gesetzlichen Emissionswerten oder enthält eine verbotene

Abschalteinrichtung. Die vom Autohersteller ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung war also falsch, das Fahrzeug ist mangelhaft. Der Fahrzeughalter läuft nun Gefahr, sein Fahrzeug zwangsweise stilllegen zu müssen.

Tatsächlich gibt es derzeit keine gesicherte Rechtsgrundlage, die darüber entscheiden würde, ob und welche Ansprüche der Verbraucher hat, wenn sich aufgrund öffentlich-rechtlicher Überprüfungen durch die Marktüberwachungsbehörden nach Ablauf der kaufvertraglichen Verjährungsfrist die Fehler- oder Mangelhaftigkeit eines Fahrzeugs herausstellt. Den Hersteller kann der Zugriff der Marktüberwachungsbehörden zu technischen Abhilfemaßnahmen oder zum Rückruf zwingen. Aus Maßnahmen der Behörden gegen den Hersteller folgt indes kein zwingender Kompensationsanspruch eines betroffenen Fahrzeughalters. Erst recht dann nicht, wenn die kaufvertraglichen Verjährungsfristen abgelaufen sind.

Neues EU-Typgenehmigungsrecht schließt Lücken

Mit der Verordnung (VO) 2018/858 wird das europäische Typgenehmigungsrecht wesentlich verschärft. Die Verordnung

löst die bisherige Rahmenrichtlinie 2007/46/EG ab. Sie etabliert ein engmaschiges System des arbeitsteiligen Zusammenwirkens zwischen den Typgenehmigungsbehörden und den Marktüberwachungsbehörden, das nur noch wenige Schlupflöcher offen lässt: Das Typgenehmigungsrecht regelt verwaltungsrechtlich die Voraussetzungen, unter denen ein Fahrzeug eine Typgenehmigung erhalten, aber auch verlieren kann. Das Recht der Marktüberwachung befasst sich mit der Überprüfung und Sicherstellung im Feld, dass Serienfahrzeuge auch tatsächlich nach dem einmal genehmigten Typ hergestellt wurden und die Bedingungen aus der Typgenehmigung über die zu erwartende Lebensdauer des Fahrzeugs insgesamt, seiner Bauteile, Systeme und selbstständigen technischen Einheiten einhält. Beides zielt auf den Schutz von Leben, Gesundheit, Umweltschutz und öffentlicher Sicherheit.

Die derzeitige Rechtslage nach Bürgerlichem Gesetzbuch (BGB) ist und bleibt vorerst unklar, wie die Rechtsprechung zeigt. Es ist bemerkenswert, dass bisher keines der deutschen Gerichte erwogen hat, von der Möglichkeit der Vorlage an den EuGH Gebrauch zu machen. Die Vorlage an den EuGH drängt sich wegen des maßgeblichen Bezugs auf das europäische Typgenehmigungsrecht mit Auswirkungen auf Haftungsfragen geradezu auf. Der EuGH ist für die maßgeblichen Fragen ausschließlich zuständig, insbesondere für die in Deutschland besonders strittige Frage, ob die Übereinstimmungsbescheinigung lediglich eine öffentlich-rechtliche Funktion oder auch eine zivilrechtliche Bedeutung hat.

Rechtliche Bedeutung der ISO 9001 bleibt unklar

Der EuGH wäre auch dazu berufen, über die Rechtsbedeutung eines Qualitätsmanagementsystems nach EN ISO 9001:2015 zu entscheiden: als Maßstab für die Übereinstimmung der Produktion (die wiederum Voraussetzung für eine korrekte Übereinstimmungsbescheinigung ist) und der Folgen für die Verletzung der aus ihr für Hersteller und Zulieferer folgenden Rechtspflichten. Alle Mängel und Fehler, die durch die Typgenehmigungs- und die Marktüberwachungsbehörden festgestellt und deren Beseitigung von ihnen verlangt werden, beruhen auf Fehlern in der Entwicklung oder in der Produktion. Sie hätten unter einem wirksamen Qualitätsmanagement vermieden werden müssen, so die normativen Forderungen der ISO 9001:2015 und ihrer Vorgänger. Daraus folgt die unmittelbare Haftung für Pflichtverletzungen aus der Missachtung von Bestimmungen der EN ISO 9001:2015 für alle an der Herstellung eines Fahrzeugs beteiligten Wirtschaftsakteure entsprechend ihrer Mit-

verursachung von Mängeln und Fehlern.

Damit und mit der Verhängung von Abstellmaßnahmen durch die Marktüberwachungsbehörden ist der behördliche Nachweis erbracht, dass die Übereinstimmungsbescheinigung falsch ist – und warum. Die Abstellmaßnahme selbst und der damit verbundene genehmigungsbedürftige Mangelbeseitigungsplan entheben den Kläger von der für ihn schwierigen Beweisdarstellung des Mangels oder Fehlers.

Die für Hersteller gefährlichste Bestimmung der VO 2018/858 ist die praktische Beweislastumkehr in Artikel 5, Absatz 2: „Bei Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten gilt, dass sie diese Verordnung insbesondere dann nicht einhalten, wenn [...] c) die Genehmigungsbehörden, die Marktüberwachungsbehörden oder die Kommission nicht in der Lage sind, eine Herstellerangabe im Beschreibungsbogen unter den Bedingungen des einschlägigen Rechtsakts nachzuvollziehen.“ Nachvollziehbarkeit ist schlüssige Plausibilisierung auf der Basis von Fakten und reproduzierbaren Ergebnissen. Der Grad der Nachvollziehbarkeit wird durch die Behörden definiert und ist dehnbar.

Warten auf die finalen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs

Hat der europäische Gesetzgeber diese Möglichkeiten der Beweisführung eröffnet, muss nur noch der deutsche Gesetzgeber die danach gebotenen, nicht abdingbaren gesetzlichen Anspruchsgrundlagen liefern, soweit sie sich nicht bereits durch eine EU-rechtskonforme Auslegung ergeben. Das dient auch

dem Schutz der öffentlichen Ordnung und des individuellen Fahrers: Schließlich ist jeder Fahrer eines Autos, das nicht den gesetzlichen Emissionsbestimmungen entspricht, immer auch Täter einer verbotenen Umweltverschmutzung.

Die gesetzlichen Vorschriften für die Überwachung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge ist zeitlich nicht begrenzt. Maßnahmen der Typgenehmigungs- und der Marktüberwachungsbehörden treffen den Fahrzeughalter in großem Umfang nach Ablauf der für sie geltenden Verjährungsfristen. Die Rechtsfolgen daraus sind weitgehend ungeklärt. Wann und inhaltlich mit welchen finalen Entscheidungen des Bundesgerichtshofs und des Europäischen Gerichtshofs zu rechnen ist, ist unklar. Die Qualität der zu erwartenden Entscheidungen ist allerdings durch den technischen, den notwendig normbezogenen (z.B. die Rechtsrelevanz von harmonisierten Rechtsakten Qualitätsmanagementsystemen) und den gesamten unionsrechtlichen Gehalt des Vortrags der Kläger bedingt, weil die Gerichte nur darüber entscheiden. ■



AUTOR

Dr. Ekkehard Helmig ist Rechtsanwalt in Wiesbaden. Er ist überwiegend beratend in der Automobilzulieferindustrie und in europäischen Organisationen tätig. Schwerpunkte seiner anwaltlichen Tätigkeit sind das Recht der Produkthaftung und der Produktsicherheit. Von 1994 bis 2002 gehörte er dem Vorstand der DGQ an.

KONTAKT

Dr. Ekkehard Helmig
T 0611 778720
helmig@ra-helmig.de

© privat