



Technik und Recht sind untrennbar

Warum unzulässige technische Manipulationen unser Rechtssystem verändern

Gesetze und die von ihnen geschützten Rechtsgüter, also Menschen, Gesundheit oder Umwelt, haben unter dem Regime der ISO 9001:2015 einen hohen Stellenwert. Doch mit der Erosion des Rechtsstaats werden Organisationen gestützt, die nach Wegen suchen, um gültige Regeln zu umgehen. Wenn wir uns an diese Mentalität gewöhnen, hat der Rechtsstaat bald ausgedient.

Ekkehard Helmig

DER QUALITÄTSMANAGEMENTSTANDARD EN ISO 9001:2015 und sein Vorgänger haben als harmonisierte europäische Normen quasi gesetzliche Bedeutung. Das gilt umso mehr für europäische Verordnungen, wie etwa die noch bis 2020 geltende Rahmenrichtlinie 2007/46/EG für die Typgenehmigung von Fahrzeugen oder die ab 2020 geltende Typgenehmigungsverordnung 2018/858. ISO 9001 ist als Absicherung der „Übereinstimmung der Produktion“ der Eckpfeiler des europäischen Typgenehmigungsregimes. Die sogenannte Anfangsbewertung der Qualitätsfähigkeit eines Herstellers liegt in der Verantwortung der nationalen Typgenehmigungsbehörde, die ih-

ren Auftrag in der Regel von einem Technischen Dienst erfüllen lässt.

Doch das System funktioniert offensichtlich nicht wie gewünscht. Weder kann der Staat Gesetze durchsetzen, noch können es Gerichte und auch nicht die Träger, also Organisationen oder Verantwortliche für QM-Systeme. Denn würde das System funktionieren, dürfte es keinen Dieselskandal geben, und auch die jährliche Zahl an Rückrufen in der Autoindustrie wäre nicht so exorbitant hoch.

Dieselskandal und Rückrufe – die Beispiele ließen sich beliebig und auf fast alle Branchen erweitern – haben gemeinsam, dass sie



auf Rechtsverletzungen beruhen, für die es keine Rechtfertigungen und keine Entschuldigungen geben kann. Niemand hat sich bisher darauf berufen, die Ursachen für Rückrufe seien unvermeidbar gewesen.

Defeat Device, also manipulierende Abschalteinrichtungen, sind spätestens seit der EU-Verordnung 715/2007 verboten. Die Tatsache, dass sich der europäische Gesetzgeber im Jahr 2007 überhaupt veranlasst sah, das Verbot in die Verordnung aufzunehmen und den Verstoß dagegen mit drastischen Sanktionen zu belegen (was die meisten EU-Mitgliedsstaaten einschließlich Deutschlands in ihrer nationalen Rechtssetzung unterlassen haben) zeigt, dass man die Wahrscheinlichkeit der Rechtsverletzung als hoch einstufte.

Dennoch wurden seit dem Aufliegen des Dieselskandals in der zweiten Jahreshälfte 2015 noch bis heute immer wieder intelligent versteckte Abschalteinrichtungen gefunden: Die Rechtsverletzung wurde fortgesetzt, obwohl jeder den Verbotsbestand kennt. Das ist dreist.

Lücken im Gesetz sind kein Argument

Es gibt viele Stimmen, auch von verantwortlichen Politikern (die zugleich maßgebend in den Aufsichtsräten von Fahrzeugherstellern wirken), die banalisierend kritisierten, die Fahrzeughersteller hätten doch nur unklare oder schwammig formulierte Gesetzeslücken ausgenutzt. Das ist rechtsverachtend und auch falsch.

Die EU-Verordnung 715/2007 bietet für das Verbot von Abschalt-einrichtungen in Artikel 5 eine klare Legaldefinition, was eine Abschalt-einrichtung ist: „Ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.“ Die Definition mit dem unmissverständlichen Absichtshehalt „um – wodurch“ lässt kaum Spielraum für Manipulationen (oder den Fetisch der „Thermofenster“).

Wer an den in der Legaldefinition angesprochenen Systemkomponenten dreht, hat die Absicht, einen verbotenen Zweck zu erreichen. Alles andere anzunehmen oder gar zu verteidigen, ist auch juristisch unlauter. Man hat sich, unterstützt durch das zur gleichen Zeit von der Lobby der „hochrangigen Gruppe CARS21“ durchgesetzte Selbstprüfungsrecht der Fahrzeughersteller, auf die kompetenzabhängige schwierige Beweislast der Behörden verlassen.

Der Gesetzgeber reagiert mit Beweislastumkehr

Der europäische Gesetzgeber hat darauf vorbildlich reagiert: Die ab September 2020 geltende, aber bereits im Juli 2018 in Kraft getretene Typgenehmigungsverordnung 2018/858EU dreht die Beweislast um: Nach Artikel 5 (2) muss ein Hersteller den Nachweis seiner Rechtmäßigkeit dann so beweisen, dass die Behörden seine Darstellung nachvollziehen können. Das Risiko für die Hersteller liegt jetzt darin, dass die Entscheidung über die Nachvollziehbarkeit bei den Behörden liegt. Sie haben den Grad der Plausibilisierung nicht mehr in der Hand.

Auch bei Rückrufen wird immer wieder das Recht verletzt. Denn alle offiziellen Rückrufe beruhen auf der Feststellung, dass die Fahrzeuge (aus welchen Gründen auch immer) gegen gesetzliche Sicherheitsvorschriften verstoßen. Nach der Produktsicherheitsrichtlinie 2001/95/EG (in Deutschland umgesetzt im Produktsicherheitsgesetz von November 2011) ist das Inverkehrbringen unsicherer Produkte verboten. Das gilt in allen Ländern unter allen Rechtsordnungen.

Alle unter einen Rückruf fallenden Fahrzeuge waren durch Fehler in der Entwicklung oder Produktion im gesetzlichen Sinne unsicher und hätten nicht ausgeliefert werden dürfen. Und deshalb waren alle Übereinstimmungsbescheinigungen der Hersteller falsch, mit denen sie nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG dem individuellen Käufer versichern müssen, dass das von ihm erworbene Fahrzeug allen europäischen Rechtsvorschriften entspreche. Eine falsche Übereinstimmungsbescheinigung wird von der Justiz als *strafbare mittelbare Falschbeurkundung* gewertet, für die ein Vorstandsvorsitzender eines Fahrzeugherstellers mehrere Monate in Untersuchungshaft saß.

Mangelnde Rechtskenntnis schützt vor Strafe nicht

Wie kann es zu derartigen Rechtsverletzungen unter einem funktionierenden Qualitätsmanagementsystem kommen? »»

Zumal es dessen eigener Anspruch ist, die Einhaltung der Gesetze sicherzustellen – und dies vom Gesetzgeber durch die Aufnahme in Verordnungen und Gesetze als geeignet und wirksam angesehen wird? Aus der praktischen Erfahrung heraus gibt es mindestens zwei Erklärungen:

- Es gibt keinen Respekt mehr vor dem Gesetz.
- Es ist Common Sense, dass Gesetze nicht eingehalten werden müssen, weil das Risiko einer Sanktion gering ist.

Respekt vor dem Gesetz setzt voraus, dass Gesetze bekannt sind. Von dieser Voraussetzung kann man aber heute nicht (mehr) ausgehen. Eine der größten Schwierigkeiten in meiner Beratungspraxis ist häufig, dass ich die Kenntnis von branchenspezifischen oder allgemeingültigen Gesetzen nicht voraussetzen kann. Dementsprechend verhalten ist die Begeisterung, wenn ich die Gültigkeit von Gesetzen anspreche und aufgetretene Konflikte sowie die Lösung von Konflikten von der Orientierung an Gesetzen abhängig machen muss.

Auf einen Hinweis zu bestehenden Gesetzen folgt oft nur ein mildes Lächeln, das auf der Einstellung beruht: Wenn man das Gesetz nicht kennt, kann man es auch nicht anwenden. Und weil es bislang keine Probleme gab, kann das Gesetz auch keine so relevante Rolle spielen. Und im Übrigen, so der Hinweis auf Gesetze und Regelwerke (einschließlich der EN ISO 9001:2015), handle man branchenüblich. Man habe schlicht weder die Ressourcen, um Gesetze nachzuschlagen, noch überhaupt die Zeit, sich damit näher zu befassen.

Spätestens seit der Airbag-Entscheidung des Bundesgerichtshofs aus dem Jahr 2008 ist eigentlich manifestiert, dass Branchenüblichkeit im Produktsicherheitsrecht keinen Rechtsschutz verdient.

QM-Systeme verbinden Recht mit Technik

Ein QM-System gemäß EN ISO 9001:2015 verknüpft untrennbar und notwendig Recht und Technik: Es ist ein Instrument, technische Produkte nur im gesetzlich zulässigen Rahmen herzustellen, und es bestimmt dafür die persönlichen Verantwortlichkeiten. Es gibt kein technisches Datum ohne Rechtsrelevanz und umgekehrt: Ein vertraglicher oder gesetzlicher Grenzwert ist ein Grenzwert und steht nicht der Beliebigkeit zur Disposition. Wenn also das QM-System Abweichungen von gesetzlichen oder vertraglichen Festlegungen zulässt, hat es versagt! Und damit ist noch nichts über die Verantwortlichkeit gesagt.

Es gibt viele Gründe für das Versagen eines QM-Systems. Drei Gründe fallen neben dem schon erwähnten Ressourcenmangel besonders auf:

- Nichtbeherrschung immer komplexerer Systeme: Es mangelt zunehmend an der Fähigkeit und Kompetenz der Endhersteller (OEMs), aus einer übergeordneten Perspektive zu entwickeln. Ihre Abhängigkeit von branchenfremden oder konkurrierenden Entwicklungspartnern beschränkt die Möglichkeit, allen gesetzlichen Bestimmungen zu entsprechen. Trotzdem behaupten OEMs, diese Fähigkeit zu besitzen, und müssen sich beim Wort nehmen lassen.
- Komplexität der Lieferantenkette: Diese schränkt vor allem unter Kostengesichtspunkten die Schnittstellenabsicherung zu Bauteilen, Systemen und selbstständigen technischen Einrichtungen ein. Dafür wächst der Druck auf die Zulieferer, denen oft Fehler angehängt werden. Diese entstehen aus der Unfähigkeit der Fahrzeughersteller, Spezifikationen aus der übergeordneten Fahrzeugebene verbindlich vorzugeben.
- Zeitnot und mangelhafte Produktreife: Beispielsweise Functional Safety Manager, die für sicherheitsrelevante Systeme verantwortlich zeichnen, sind aus Kostengründen, aus Zeitknappheit vor Produktionsstart (SOP) oder einfach wegen mangelnder Produktreife gezwungen, einen Sicherheitsstatus zu bestätigen, den es noch nicht gibt. Aus persönlicher Abhängigkeit wird dem Druck mit dem entsprechenden persönlichen Leidensdruck nachgegeben.

Schaut man derzeit auf den Umgang mit diesen offensichtlichen Rechtsverletzungen, wird es schaurig: Die Politik setzt die Rechtsregeln und duldet, dass sie grenzwertig genutzt oder gar umgangen werden. Gegen die Rechtsverletzungen in der Automobilindustrie und in anderen Branchen wird das Totschlagargument der Gefahr für Arbeitsplätze benutzt. Viele Obergerichte sehen in illegalen Abschaltvorrichtungen keine Rechtsverletzung und blockieren mit den kruden Mitteln des Berufsrechts den Weg zum Bundesgerichtshof und (noch schlimmer) zum Europäischen Gerichtshof. Dieser wäre nach dem Grundgesetz auch in Deutschland der gesetzliche Richter, um dem in erster Linie verletzten EU-Recht Geltung zu verschaffen.

Die Schwäche der Justiz stützt die Industrie, die gegen Grenzwerte nur die Forderung nach staatlicher Subvention als Treibstoff für neue Technologien erhebt. Vor Aufdeckung der Rechtsverletzungen im Zusammenhang mit den Dieselmanipulationen schien dieses Argument zu stimmen – bis jetzt das Gegenteil bewiesen wurde.

Gefährliche Erosion des Rechts

Wenn wir uns an diese Mentalität gewöhnen, hat der Rechtsstaat ausgedient. Diese Erosion löst im Ergebnis Wiederholungszwänge aus: Mit der Verflachung des Rechtsempfindens verflacht die Ethik, die Moral und das gesellschaftliche Verantwortungsgefühl, aus dem ja einmal das gesamte Qualitätsbewusstsein entstanden ist. Es gibt keine Qualität ohne ihre wahre Spiegelung im Recht. ■

INFORMATION & SERVICE

AUTOREN

Dr. Ekkehard Helmig ist Rechtsanwalt in Wiesbaden. Er ist überwiegend beratend in der Automobil-zulieferindustrie 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@notar-helmig.de