

Haftungsfalle Wareneingangsprüfung in der Automobilzulieferindustrie

von Dr. Ekkehard Helmig, Wiesbaden

*Der Autor ist Rechtsanwalt mit dem besonderen Schwerpunkt im Recht der Automobilzulieferindustrie.
helmig.notar-helmig.de*

1 Die handelsrechtliche Wareneingangsprüfung

1.1 Vertragspraxis in der Automobilindustrie

1.2 Unvereinbarkeit mit Unionsrecht

2 Wareneingangsprüfung im Qualitätsmanagementsystem

3 Rückrufe und reduzierte Wareneingangsprüfung

4 Fazit

Die Diskussion über das „Ob“ und den gebotenen Umfang einer Wareneingangsprüfung ist seit jeher eines der heikelsten Themen in der Automobilzulieferindustrie. In der Vertragsgestaltung geht die überwiegende Tendenz dahin, die Verantwortung und die Haftung für eine vor allem aus Kostengründen beim Käufer eines Bauteils unterlassene Wareneingangsprüfung dem Lieferanten aufzuerlegen. Diese kurzsichtige Betrachtungsweise ist mit übergeordnetem europäischem Unionsrecht nicht vereinbar und vernachlässigt daraus folgende erhebliche Haftungsrisiken für Käufer und Verkäufer.

1 Die handelsrechtliche Wareneingangsprüfung

Handelsrechtlich ist die Wareneingangsprüfung nach § 377 HGB als eine Obliegenheit des Käufers dispositiv. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) kann sie jedenfalls durch Allgemeine Geschäftsbedingungen nicht vollständig ausgeschlossen werden.¹ Relativ unproblematisch für die Praxis ist, die Strenge der „Unverzüglichkeit“ der Wareneingangsprüfung und der Anzeige eines entdeckten Mangels zu lockern. Dafür gibt das Gesetz selbst einen hinreichenden Anhalt, weil sich das „Wann“ der Wareneingangsprüfung der Tunlichkeit in „ordnungsmäßigem Geschäftsgange“ anpassen kann. Das ist sachgerecht und meist produktabhängig. Insbesondere im technischen Bereich lässt sich ein Produkt oft erst im Zuge der Weiterverarbeitung prüfen. Es ist deshalb wohl zweckmäßig, von der Wareneingangsprüfung bei Anlieferung und gleichwertig von der prozessbegleitenden Prüfung in einer möglichst frühen Phase der Weiterverarbeitung zu sprechen, wenn die Mangelfreiheit im Zuge der Funktionalitätsprüfung des Zukaufteils tatsächlich geprüft werden kann. Das österreichische

Unternehmensgesetzbuch (UGB), das ebenfalls eine § 377 HGB entsprechende Vorschrift kennt, fordert daher die Wareneingangsprüfung sinnvoll zu einem „angemessenen“ Zeitpunkt. Dazu bedarf es konkreter Vereinbarungen zwischen Käufer und Verkäufer.²

Die Diskussion allerdings über das „Ob“ und das „Wie“ vernachlässigt, dass der Verzicht auf die Wareneingangsprüfung äußerst riskant ist. Wer auf sie verzichtet, nimmt in Kauf, dass sich ein Mangel in der weiteren Wertschöpfungskette fortsetzt und damit das Endprodukt mit dem Mangel behaftet bleibt.

Das OLG Nürnberg hat daher in einer außerordentlich gut begründeten Entscheidung³ festgestellt, dass ein Käufer, der das Risiko einer unterlassenen Wareneingangsprüfung eingeht, seinem Kunden dafür auf Schadensersatz haftet. Dagegen verfährt auch nicht der Versuch, den Verzicht auf die Wareneingangsprüfung damit zu rechtfertigen, die Wareneingangsprüfung des Lieferanten (Verkäufer) ersetze die Wareneingangsprüfung, eine zweite Prüfung sei deshalb nicht notwendig. Das gelte jedenfalls dann, wenn Käufer und Verkäufer über zertifizierte und wirksame Qualitätsmanagementsysteme (QMS) verfügen.⁴ Diese Überlegung ist zu kurz gegriffen, weil nicht auszuschließen ist, dass bei einer noch so gründlichen Wareneingangsprüfung dennoch Mängel übersehen werden. Wareneingangsprüfung und Wareneingangsprüfung sind nicht deckungsgleich.⁵ In der Praxis wird deshalb zutreffend unterschieden zwischen der Verifizierung und der Validierung. Die Verifizierung stellt vor Auslieferung die Übereinstimmung des zu liefernden Produkts mit der vereinbarten Beschaffenheit (Spezifikation) durch den Hersteller (Verkäufer) fest. Die Validierung trifft diese Feststellung auf der nächsten Fertigungsstufe durch den Abnehmer

und schließt dabei zusätzlich die Prüfung der vereinbarten Funktionalität auf der nächsthöheren Systemebene ein.⁶

Im Übrigen spricht gegen die Annahme der Gleichwertigkeit der Wareneingangs- mit der Wareneingangsprüfung oder der prozessbegleitenden Prüfung der schon eingangs genannte Einwand: Bei der Wareneingangsprüfung ist in den meisten Fällen eine Funktionsprüfung, die den Mangel offenbaren könnte, nicht möglich. Das bei einer Wareneingangsprüfung nicht auszuschließende reale Restrisiko soll gerade durch die Wareneingangsprüfung beherrscht werden. Kommt im Produktionsprozess des Käufers ein mangelhaftes Bauteil bei einem Käufer an, muss nicht sicher sein, dass der Verkäufer dafür verantwortlich ist. Auf dem Transport zum Käufer und vor allem bei unsachgemäßer Handhabung durch den Käufer können Mängel oder Fehler auftreten, die zwar beim Käufer festgestellt werden, deren Ursachen aber nicht sicher dem Verkäufer zuzuordnen sein müssen. Häufige Mängel entstehen z. B. durch Korrosionen oder Beschädigungen von Leiterplatten oder Sensoren durch unzureichenden Schutz vor elektrostatischer Aufladung (ESD-Schutz) beim Käufer.

1.1 Vertragspraxis in der Automobilindustrie

Überträgt man diesen Gedanken auf die Lieferkette in der Automobilindustrie, ist es nicht abwegig anzunehmen, dass viele der immer häufiger werdenden Rückrufe vermieden werden könnten, gäbe es an den Schnittstellen der einzelnen Komponenten unterschiedlicher Zulieferer wirksame Wareneingangsprüfungen.

In der deutschen und internationalen Automobilzulieferindustrie reduzieren die meisten Vertragsbedingungen die Wareneingangsprüfung beim Käufer auf eine Überprüfung der Identität, der Verpackung, äußerliche Mängel und die Erkennbarkeit von Transportschäden. Vielfach wird die Wareneingangsprüfung zeitlich in den Herstellungsprozess verlagert und auf Stichproben ohne statistische Signifikanz beschränkt. Nicht selten sind Klauseln, nach denen der

Lieferant verpflichtet ist, dafür einzustehen, dass der Käufer die angelieferten Bauteile unmittelbar und ohne Prüfung durch den Käufer weiterverarbeiten kann. Im Ergebnis übernimmt der Verkäufer damit eine Weiterverarbeitungsgarantie mit uneingeschränkter Haftungsfolge. Ob solche Klauseln jedenfalls nach deutschem Recht wirksam sind, soll hier dahingestellt bleiben. Vieles spricht dagegen. Darauf kann hier im Detail nicht eingegangen werden.

1.2 Unvereinbarkeit mit Unionsrecht

Jedenfalls für die Automobilindustrie in Europa ist der Verzicht oder die Einschränkung der Wareneingangsprüfung mit Unionsrecht nicht zu vereinbaren und steht auch nicht zur Disposition von Vertragspartnern. Europa hat eine ausgeprägte Sicherheitskultur. Art. 169 AEUV lautet:

„(1) Zur Förderung der Interessen der Verbraucher und zur Gewährleistung eines hohen Verbraucherschutzniveaus leistet die Union einen Beitrag zum Schutz der Gesundheit, der Sicherheit und der wirtschaftlichen Interessen der Verbraucher sowie zur Förderung ihres Rechts auf Information, Erziehung und Bildung von Vereinigungen zur Wahrung ihrer Interessen.“

Von dieser grundlegenden Bestimmung des Unionsrechts leiten sich zahlreiche Rechtsetzungen ab, die unmittelbar mit dem europäischen Produktsicherheits- und Produkthaftungsrecht verknüpft sind. Für die hier zu diskutierenden Fragen ist Ausgangspunkt die Zulassungsrichtlinie (Typengenehmigung) für Fahrzeuge des Europäischen Parlaments und des Rates 2007/46/EG vom 5. September 2007.⁷ Nach Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass die Hersteller von Fahrzeugen und Bauteilen die Bestimmungen der Richtlinie einhalten.

Art. 12 der Richtlinie bestimmt:

„(1) Der Mitgliedstaat, der eine EG-Typgenehmigung erteilt, ergreift die notwendigen Maßnahmen nach Anhang X, um erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden

- 1 BGH Ur. v. 17.9.2002, X ZR 248/00; Lenz, Produkthaftung, 2014, § 3 Rn. 124.
- 2 Ausführlich: Helmig, Die ISO/TS 16949 steuert den Sachmangelregress in der automotiven Zulieferkette, PHI 2011, 82 ff., abrufbar unter <http://www.ra-helmig.de/de/>.
- 3 OLG Nürnberg, Ur. v. 25.11.2009, 12 U 715/09 BeckRS 201, 00067.
- 4 Kessel/Passauer, Einkaufsbedingungen in der Automobilindustrie, Betriebsberater 2004, 1974.
- 5 Ein konkretes Beispiel aus der Praxis: In einem Produktionsprozess ist eine Wärmebehandlung vorgesehen. Der Behälter mit den zu behandelnden Bauteilen kommt auch beim Ofen an. Durch nicht mehr nachvollziehbare Umstände wird dieser Behälter aber in der Nachtschicht von einem Gabelstaplerfahrer unmittelbar in den Versand gebracht, die Bauteile, denen die fehlende Wärmebehandlung nicht anzusehen ist, werden trotz unzutreffender Dokumentenlage der Begleitpapiere versandt. Der Empfänger der Bauteile meint, keine Wareneingangsprüfung durchführen zu müssen. Infolge der nicht wärmebehandelten Bauteile kommt es zu einem Rückruf der betroffenen Fahrzeuge mit Kosten im einstelligen Millionenbereich.
- 6 Verifizierung und Validierung sind Begriffe aus der Normsprache der ISO 9000:2005, dort 3.8.4 (Verifizierung) und 3.8.5 (Validierung).
- 7 ABl. der Europäischen Union v. 9.10.2007 L 263/1. Die Richtlinie wurde mehrfach geändert und durch Verordnungen ergänzt. Ein Überblick dazu unter: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/directive-2007-46-ec_en.htm. Die Richtlinie ist in deutsches Recht umgesetzt durch die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung v. 21.4.2009 BGBl. I S. 872,873.

der anderen Mitgliedstaaten zu überprüfen, ob geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.“

Anhang X der Richtlinie 2007/46/EG wurde durch die Verordnung 371/2010 vom 16. April 2010 aktualisiert⁸ und schreibt als Zulassungsvoraussetzung den Fahrzeug- und Bauteileherstellern die Aufrechterhaltung eines zertifizierten Qualitätsmanagementsystems (QMS) nach DIN EN ISO 9001:2008 vor. Nach Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten die Wirksamkeit des QMS zu überprüfen. Diese harmonisierte Norm ist die Grundlage der Technischen Spezifikation ISO/TS 16949:2009,⁹ in der die ISO 9001 um Besonderheiten der Automobilindustrie ergänzt wurde und die verbindlich – in den meisten Fällen auch vertraglich vereinbart – für die globale Automobilindustrie ist.¹⁰ Die ISO 9001:2008 beschreibt ein geschlossenes System von Prozessen, die in Wechselwirkung zueinander stehen, von denen keiner ohne den anderen Sinn macht oder vernachlässigt werden könnte. Jeder Prozess der Norm optimiert den nächsten, um das Ziel der Fehlervermeidung in der ganzen Wertschöpfungskette zu gewährleisten.¹¹

2 Wareneingangsprüfung im Qualitätsmanagementsystem

Die Existenz eines wirksamen Qualitätsmanagementsystems ist Voraussetzung für eine verlässliche Produktionsorganisation des Massenprodukts Auto. Sie wird – jedenfalls in Europa – als grundlegende Sicherheitsorganisation von der Rechtssetzung als Garant legislativer Sicherheitsbestimmungen vorausgesetzt. Die europäische Rechtssetzung übernimmt legislativ als Rechtsvorschriften, was die Industrie selber dafür angeboten hat: Alle Normen werden zunächst von den privatrechtlichen Normenorganisationen der Industrie und den Vertretern der für den jeweiligen Fachbereich zuständigen Unternehmensvertretern geschaffen.¹² In diese Normsetzungen gehen die Interessen der Industrie ein, in ihr wird technische und rechtliche Lobbyarbeit geleistet. Der europäische Rechtsgeber

greift die Normen auf, adelt sie durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union zu EN-Normen („harmonisierte Normen“)¹³ und adaptiert sie in verbindliche Rechtsvorschriften wie für das Qualitätsmanagement in der Verordnung 371/2010. Die Industrie selber also trägt zu der sie dann auch bindenden Rechtssetzung bei,¹⁴ indem sie die Vorgaben für die Rechtssetzung bietet und zugleich in den Normen fast immer normativ die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften aufnimmt.

Entgegen den von ihr selbst mitgestalteten Rechtsvorschriften wendet jedenfalls die Automobilindustrie in der soweit ersichtlich gesamten Wertschöpfungskette diese Normen in einem der wesentlichsten Bereiche, der prozessbegleitenden Wareneingangsprüfung nach ISO 9001:2008 - 7.4, nicht an. Mit Ausnahme von BMW¹⁵ werden in allen dem Verfasser bekannten Vertragswerken der Fahrzeughersteller und Zulieferer die Obliegenheiten der handelsrechtlichen Wareneingangsprüfung nach § 377 HGB und die gesetzliche Pflicht zur „Verifizierung beschaffter Produkte“¹⁶ reduziert oder darauf ganz verzichtet. Die Risiken daraus werden in der Regel dem Lieferanten auferlegt. Auf die AGB-rechtliche Zulässigkeit kann hier nicht weiter eingegangen werden.¹⁷

Die Prüfpflichten nach der ISO 9001:2008 - 7.4 sind Pflichten, keine Obliegenheiten. Sie unterliegen entgegen der handelsrechtlichen Prüfpflichten dem strikten Zeiterfordernis der Unverzüglichkeit der Prüfung bei Wareneingang wie der Unverzüglichkeit der Mängelanzeige, sondern der sicherheitsorientierten Fehlervermeidung. Das folgt aus der unterschiedlichen Zielsetzung der Bestimmungen: Ziel der Unverzüglichkeit nach § 377 HGB ist es, in der bilateralen Vertragsbeziehung vor allem dem Verkäufer möglichst schnell Gewissheit über die Abwicklung des Handelsgeschäfts zu verschaffen. Ziel der Prüfpflichten in der multilateralen Wertschöpfungskette nach ISO 9001:2008 - 7.4 ist die Fehlerprävention: In der aufsteigenden Wertschöpfungskette soll eine Schadenskaskade vermieden werden, indem ein detektier-

8 ABl. der Europäischen Union v. 1.5.2010 L 110/1.

9 Ausf.: Helmig/Regula, Qualitätssicherungsvereinbarungen unter der ISO/S 16949 – Haftungsrisiken und Vermeidungsstrategien, PHi 2012, 184 ff., abrufbar unter <http://www.ra-helmig.de/de/>.

10 Ebenda, Fn 9.

11 Eingehend: Wappis/Jung, Null-Fehler-Management, Umsetzung von Six Sigma, 4. Aufl. 2013, 5 ff.

12 Ausf.: Helmig, Die Maßgeblichkeit des europäischen Unionsrechts – Produkthaftungs- und Produktsicherheitsrecht auf dem Prüfstand, PHi 2014, 2 ff., abrufbar unter <http://www.ra-helmig.de/de/>.

13 S. http://ec.europa.eu/enterprise/policies/european-standards/faq/index_de.htm.

14 Ausf. Helmig, a. a. O. (Fn. 12).

15 In den seit dem 30.3.2014 geltenden Internationalen Einkaufsbedingungen (IPC) von BMW heißt es: „Der Käufer hat eine Wareneingangsprüfung nur im Hinblick auf äußerlich erkennbare Transportschäden, die Stückzahl der Behälter gemäß Ladeliste sowie Identitätsabweichungen der gelieferten von den in den Lieferpapieren bezeichneten Waren durchzuführen und solche Mängel unverzüglich zu rügen. Im Übrigen hat der Käufer eine Wareneingangsprüfung in Übereinstimmung mit den technischen Spezifikationen ISO/TS 16949 „Qualitätsmanagementsysteme – Anforderungen (ISO 9001: 2008)“ (im Folgenden als „ISO/TS 16949“ bezeichnet) durchzuführen und Mängel der Lieferung zu rügen, sobald diese nach dem ordnungsgemäßen Geschäftsablauf des Käufers festgestellt worden sind.“

16 ISO 9001:2008 -7.4.3.

17 Dazu ausf. Helmig, a. a. O. (Fn. 2).

barer, aber nicht detektierter Mangel eines Zulieferteils in der Folge weitere Systeme, Bauteile oder Aggregate und dann das Endprodukt Auto kontaminiert.

Die Unabdingbarkeit für diese multilaterale Fehlerprävention folgt aus der Komplexität der für die Herstellung eines Autos angewendeten Technologie, die für die etwa 40.000 Einzelteile eines Mittelklassefahrzeugs eingesetzt werden. Sie wird umso dringlicher, je weiter die Konzentration der Zulieferer wird. Die Fahrzeughersteller und die großen Zulieferer (sog. TIER 1) reduzieren die Zahl ihrer eigenen Zulieferer drastisch. Da aber trotz reduzierter Zahl der Zulieferer für die Herstellung eines Fahrzeugs nicht weniger Einzelteile benötigt werden, sondern eher mehr, müssen immer weniger Zulieferer immer komplexere Technologien anwenden, für die ihnen nicht selten die Erfahrung und Kompetenz fehlt: Ein Kunststoffspritzer z. B. der bisher nur Behälter für Hydraulikflüssigkeiten hergestellt hat, muss nun elektrische oder elektronische Komponenten verbauen, prüfen und dafür die gesamte Produktverantwortung übernehmen, ohne dafür gerüstet zu sein. Die Bereitschaft seiner Abnehmer, Risiken abzugrenzen, eindeutige Schnittstellen mit dafür geeigneten Prüfverfahren, Prüfmethoden und Prüfmitteln zu vereinbaren, ist nach der Erfahrung gering und fällt in der Regel dem Kosteneinsparungsinteresse des Abnehmers zum Opfer. Zusätzlich erhöht sich die Zahl der Zulieferer für Komponenten, die nicht originär für Fahrzeuge hergestellt wurden. Das betrifft vor allem Komponenten für Infotainment und vernetzte Fahrzeuge. Sie folgen einem Markttrend, dessen Auswirkung für die Gesamtsicherheit des Fahrzeugs nicht geklärt ist.

3 Rückrufe und reduzierte Wareneingangsprüfung

Das derzeit dramatische RückrufszENARIO in der globalen Automobilindustrie gibt von diesen realen Risiken beredetes Zeugnis: In den ersten vier Monaten des Jahres 2014 wurden global mehr als 20 Mio. Fahrzeuge zurückgerufen. Das ist mehr als das Zehnfache aller im gleichen Zeitraum in Deutschland hergestellten Fahrzeuge¹⁸ oder etwa ein

Drittel aller in 2013 weltweit hergestellten Personenfahrzeuge.¹⁹

Die Gründe für Rückrufe sind vielfältig.²⁰ Kaum einer der Rückrufe allerdings war unvermeidbar. Die Fahrzeughersteller zeigen sich in Demut, wiegeln ab oder bezichtigen ihre Zulieferer als Verursacher. Keiner aber hat sich, soweit ersichtlich, auf die Unvermeidlichkeit berufen. Der Fingerzeig auf die Zulieferer allerdings indiziert die eigene Vernachlässigung der Prüfungen auf der Validierungsebene. Die Rückrufe beruhen sicher nicht selten auf Versagen von Zulieferteilen, die bereits in der Entwicklung unzulänglich oder nicht hinreichend validiert waren, also nicht hinreichend auf ihre Funktion und Funktionalität auf der Fahrzeugebene bewertet wurden. Ein im Feld ausfallendes Zulieferteil muss aber nicht defekt gewesen sein, als es ausgeliefert wurde. Es kann durch Weiterverarbeitung oder Betriebsumstände im Feld defekt geworden sein, ohne dass die Fehlerursache immer reproduziert werden kann.²¹ Nicht selten sind die Fälle, dass minderwertige Bauteile aus Kostengründen in Kauf genommen werden.²²

Im Fokus der öffentlichen Diskussion steht exemplarisch der große Rückruf von General Motors vom März 2014. Er könnte eine Blaupause für systematische Probleme für die Ursachenanalyse von Rückrufen sein. In der Anhörung von General Motors vor dem Kongress wurden diese Unzulänglichkeiten offen angesprochen: In einem Bericht von Handelsblatt-Online vom 12. April 2014 heißt es dazu:

„Ingenieure des größten US-Autobauers sollen in den vergangenen Jahren mehrmals Möglichkeiten für die Beseitigung eines Zündschlossdefekts verworfen haben, der als Ursache einer tödlichen Pannenserie gilt, wie aus Dokumenten hervorgeht, die am Freitag von einem parlamentarischen Untersuchungsausschuss veröffentlicht wurden. Den GM-Mitarbeitern seien die ernstesten Probleme sehr wohl bewusst gewesen. Dennoch hätten sie sich gegen eine Reparatur oder einen Austausch der Zündschlösser entschieden. Dies sei mit dem Verweis auf betriebswirtschaftliche Argumente geschehen. Der Vorsitzende des für die

18 <https://www.vda.de/de/zahlen/monatszahlen/>.

19 <http://de.statista.com/themen/1140/automobilproduktion/>.

20 Beispiele: General Motors rief ca. 6,5 Mio. Fahrzeuge wegen Versagen der Zündschlösser zurück; BMW rief Anfang April ca. 250.000 Fahrzeuge wegen Problemen mit der Motorverschraubung zurück.

21 Ausf. Helmig, „Funktionale Sicherheit nach ISO 26262 und Produkthaftung für No-trouble-found-Fälle“, PHI 2012, 32 ff., abrufbar unter <http://www.ra-helmig.de/de/>.

22 „Viele Fahrzeughersteller verdienen kein Geld, müssen deshalb auf die Kostenbremse treten, auch wenn das zulasten der Sicherheit geht. Nach einer Statistik der Universität Duisburg-Essen machen FIAT, Renault, Seat, PSA, General Motors/Opel und Ford Europa pro Fahrzeug erheblich Verluste“; FAZ v. 12.4.2014, S. 20.

23 <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/rueckrufskandal-gm-steht-wegen-toedlicher-pannenserie-unter-druck/9755232.html>.

24 Zur ähnlichen Verantwortung des Functional Safety Managers: Helmig, ISO 26262 Funktionale Sicherheit in Personenfahrzeugen, zur Verantwortlichkeit der Funktionalen Sicherheitsmanager, InTER 2013, 28 ff., abrufbar unter <http://www.ra-helmig.de/de/>.

Untersuchung zuständigen Handelsausschusses im Repräsentantenhaus, Fred Upton, sagte, die internen Dokumente von GM, des Zündschloss-Herstellers Delphi und der Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA belegten „Fehler im System“. Andere Abgeordnete warfen zuletzt die Frage auf, ob sich GM strafbar gemacht habe. Der Kongress untersucht, warum GM mit dem Rückruf von 2,6 Mio. Fahrzeugen bis 2014 wartete, obwohl die Probleme mit den Zündschlössern seit mehr als zehn Jahren bekannt waren. Der Defekt soll zu mindestens 13 Todesfällen geführt haben. Weil die Zündschlüssel während der Fahrt in die Aus-Position zurückspringen können, kann der Motor ausgehen und sich Servolenkung, Bremskraftverstärker und Airbags abschalten. GM droht eine Klagewelle und ein Vertrauensverlust. Für die Reparatur rechnet der Konzern zudem mit Sonderkosten im ersten Quartal von 1,3 Mrd. Dollar.⁴²³

Bemerkenswert ist in diesem Fall, dass General Motors mit der Beurlaubung von für verantwortlich gehaltenen Ingenieure reagiert. Soweit ersichtlich ist die Personalisierung selten und setzt diese Ingenieure persönlichen Haftungen aus, sei es aus gutem Grund oder als Bauernopfer.²⁴

Bei aller gebotenen Zurückhaltung und ohne Verallgemeinerung im Detail offenbaren die Feststellungen im US-Kongress, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen für und durch ein wirksames Qualitätsmanagement einschließlich insbesondere der Verifizierung beschaffter Produkte (prozessbegleitende Wareneingangsprüfung nach ISO 9001:2008 - 7.4) vernachlässigt wurden – das zeigt die Vertragsgestaltung – oder versagt haben. Das ist in Europa nicht anders als in den USA. Beides sind jedenfalls nach Unionsrecht Rechtsverletzungen, die geahndet werden können. Art. 32 der Zulassungsrichtlinie 2007/46/EG verknüpft die Einhaltung aller für die Automobilindustrie geltenden Bestimmungen einschließlich des Vollzugs eines wirksamen QMS unmittelbar mit dem Produktsicherheitsrecht nach der Produktsicherheits-Richtlinie 2001/95/EG. Sind die Maßnahmen der Hersteller im Falle eines Rückrufs und der Vermeidung eines Rückrufs nicht

ausreichend, kann es sogar zum Entzug der Typgenehmigung kommen, auch wenn davon, soweit dem Verfasser bekannt, noch nicht Gebrauch gemacht wurde. Art. 32 Abs. 3 der Richtlinie 2007/46/EG bestimmt:

„(3) Sind die betreffenden Behörden der Ansicht, dass die Maßnahmen nicht ausreichen oder zu langsam umgesetzt werden, so teilen sie dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde mit, die die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt hat. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet daraufhin den Hersteller. Betrachtet die Genehmigungsbehörde, die die EG-Typgenehmigung erteilt hat, ihrerseits die Maßnahmen des Herstellers als unbefriedigend, so ergreift sie alle erforderlichen Schutzmaßnahmen bis hin zum Entzug der EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge, wenn der Hersteller keine wirksamen Abhilfemaßnahmen vorschlägt und durchführt. Im Falle des Entzugs der EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge unterrichtet die betreffende Genehmigungsbehörde innerhalb von 20 Arbeitstagen per Einschreiben oder mit gleichwertigen elektronischen Mitteln den Hersteller, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission.“

Mögen auch die Haftungsfolgen in den USA noch gravierender sein als in Europa oder gar in Deutschland: Die Haftungsfalle nach übergeordnetem Unionsrecht besteht in jedem Fall. Wer jedenfalls auf die prozessbegleitenden Wareneingangsprüfungen nach ISO 9001 oder ISO/TS 16949:2009 - 7.4 trotz ihrer vertraglichen und gesetzlichen Geltung verzichtet und deshalb Mängel in Kauf nimmt, riskiert seine Regressansprüche gegen seinen Lieferanten. Der Lieferant kann sich auf den Einwand der Verletzung der Schadenminderungspflicht und des Mitverschuldens nach § 254 BGB berufen. Von diesen Sanktionen abgesehen besteht das Risiko, nach einschlägigen Ausschlussstatbeständen den Versicherungsschutz zu verlieren. Auch die Händler von Fahrzeugen, die Mängel erkennen oder kennen müssten, stehen nach § 6 Produktsicherheitsgesetz in der Haftung (§ 280 BGB). In der Vernachlässigung der präventiven Wareneingangsprüfung und damit dem Inkaufnehmen von Risiken für den Endverbraucher als

eine der Mangelursachen ist die Konformitätserklärung des Herstellers falsch. Solches, vergleichsweise auf den Rückruf von Genral Motors bezogen „grenzt schon an Betrug am Kunden“, wie in der Automobil Woche vom 22. April 2014, S. 12 „Autoindustrie steckt in der Rückruffalle“ berichtet wird.

4 Fazit

Die handelsrechtliche Wareneingangsprüfung nach § 377 HGB ist eine Obliegenheit des Käufers. Verzichtet er darauf, nimmt er das Risiko der Nichtentdeckung eines Fehlers in Kauf und macht sich gegenüber seinem Kunden schon deswegen schadensersatzpflichtig. Sein Lieferant kann sich auf die Verletzung der Schadenminderungspflicht berufen.

Die prozessbegleitende Wareneingangsprüfung nach ISO 9001:2008 - 7.4 ist unionsrechtlich eine Rechtspflicht, deren Einhaltung, Reduzierung oder Verzicht darauf wegen der unmittelbaren Verknüpfung zum unionsrechtlichen Produktsicherheitsrecht nicht zur Disposition der Vertragspartner einer Wertschöpfungskette der Automobilindustrie steht. Eine Vernachlässigung dieser Rechtspflicht ist mit den Bestimmungen des Typgenehmigungsrechts nach der Richtlinie 2007/46/EG und der Verordnung 371/2010 nicht vereinbar und verstößt unmittelbar gegen übergeordnetes Produktsicherheitsrecht in Europa. Nach Art. 32 Abs. 3 der Richtlinie 2007/46/EG kann sogar die Typgenehmigung entzogen werden.

Die vertragliche Beschränkung dieser prozessbegleitenden Wareneingangsprüfung nach ISO 9001:2008 - 7.4 und die Überbürdung der Haftung daraus auf den nachgeordneten Zulieferer sind unzulässig und können wegen der darin liegenden vertraglichen Haftungserweiterung den Versicherungsschutz beeinträchtigen.

Der Verzicht auf die prozessbegleitende Wareneingangsprüfung begründet unmittelbare Ansprüche gegen den fehlgeleiteten Fahrzeugkäufer. Der Verzicht ist eine Haftungsfalle von unkalkulierbarem Ausmaß.