

/ Staatliche Kontrolle von Diesel-Abgaswerten – Amtshaftungsrisiko und andere Gefahren

17.08.2017

Regulierung & Governmental Affairs | Energie

Beim Landgericht Freiburg ist im Zusammenhang mit der staatlichen Überwachung von Diesel-Abgaswerten kürzlich erstmals eine Amtshaftungsklage gegen die Bundesrepublik Deutschland eingereicht worden. Die Vorwürfe: Zum einen hätten unzulässige Abschaltvorrichtungen nur aufgrund der Vernachlässigung von Prüfpflichten durch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) und der konsequenten Missachtung von Hinweisen so lange unentdeckt bleiben können. Zum anderen habe die Bundesrepublik Deutschland entgegen der Vorgaben der EU-Typengenehmigungsrichtlinie keine abschreckenden Sanktionen für Verstöße gegen Unionsrecht implementiert.

Mit der Klage wird ein Amtshaftungsanspruch nach deutschem Recht geltend gemacht, der insbesondere die Verletzung einer drittbezogenen Amtspflicht voraussetzt. Die Klage bezieht sich insofern auf die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen nach der EU-Typengenehmigungsrichtlinie, bei der u.a. geprüft wird, ob ein Fahrzeugtyp den einschlägigen Vorschriften zu Abgaswerten entspricht. Gerügt wird eine Verletzung der Amtspflicht, den zugrundeliegenden Sachverhalt von Amts wegen zu ermitteln und die eingereichten Unterlagen eingehend zu prüfen.

Für die Verletzung der Amtsermittlungspflicht gibt es – glaubt man verschiedenen Medienberichten zur Kontroll- und Überwachungstätigkeit des KBA – durchaus Anhaltspunkte. Erhebliche Bedenken bestehen indes mit Blick auf die erforderliche Drittbezogenheit der Amtspflicht. Denn die fragliche Amtspflicht muss nicht nur dem Schutz der Allgemeinheit, sondern zumindest auch dem Schutz der individuellen Klägerinteressen dienen. Die Typengenehmigungsrichtlinie dient ausweislich ihrer Erwägungsgründe mit dem Umwelt- und Gesundheitsschutz indes Allgemeininteressen. In Bezug auf das Zulassungsverfahren nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat der Bundesgerichtshof zudem bereits entschieden, dass die Fahrzeugprüfung durch einen Sachverständigen des TÜV nur dem Schutz der Allgemeinheit vor Sicherheitsgefahren dient, nicht hingegen dem Schutz vor Vermögensschäden, die ein Käufer dadurch erleidet, dass er trotz Zulassung ein mangelhaftes Fahrzeug erwirbt, weil der Sachverständige im Zulassungsverfahren einen Mangel übersieht. Im Fall fehlerhafter Typengenehmigungen wird nichts anderes gelten können.

Neben dem behaupteten Amtshaftungsanspruch macht der Kläger einen ungeschriebenen unionsrechtlichen Staatshaftungsanspruch geltend und wendet sich gegen das Fehlen abschreckender Sanktionen im deutschen Recht bei Pflichtverstößen im Typengenehmigungsverfahren. Auch insofern gilt aber, dass die Typengenehmigungsrichtlinie lediglich dem Schutz von Allgemeininteressen dient und dem Kläger nicht – wie erforderlich – individuelle Rechte verleiht. Zudem müssten die Grenzen des mitgliedstaatlichen Ermessens offenkundig und erheblich überschritten worden sein. Nicht jedes Umsetzungsdefizit soll stets und unmittelbar auch amtshaftungsrechtliche Folgen haben. Einen derart qualifizierten Verstoß bereits unter Verweis auf mangelnde Bußgeldvorschriften zu bejahen könnte sich als voreilig erweisen – wesentlich abschreckender sind Rückrufanordnungen, die schon nach geltendem Recht möglich sind. Auf den schließlich erforderlichen Kausalzusammenhang zwischen der unzureichenden Richtlinienumsetzung und dem entstandenen Schaden dürfte es daher wohl gar nicht mehr ankommen.

Die Erfolgsaussichten der eingereichten Amtshaftungsklage dürften demnach eher gering sein. Gleichwohl ist die Bundesregierung nicht nur wegen des denkbaren Schadensvolumens gut beraten, die in der Amtshaftungsklage erhobenen Vorwürfe ernst zu nehmen. Zum einen, weil der Staat – unabhängig von möglichen Haftungsfolgen – an Recht und Gesetz gebunden ist und sich organisatorisch so aufzustellen hat, dass die Rechtsbindung auch effektiv ist. Insofern könnten die Klage und die in den Medien erhobenen Vorwürfe zum Anlass genommen werden, das KBA einem umfassenden öffentlich-rechtlichen Compliance Check zu unterziehen, der strukturelle Defizite identifiziert und Abhilfemöglichkeiten aufzeigt. Zum anderen aber auch, weil die EU-Kommission aufgrund der wiederholten Überschreitung der Grenzwerte durch Stickstoffdioxid (NO²) in der Luft ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet hat (siehe auch [die Mitteilung der Europäischen Kommission](#)). Sollte es tatsächlich zu einer Anrufung des Europäischen Gerichtshofs durch die EU-Kommission kommen, wäre es äußerst hilfreich, wenn die Bundesregierung auf konkrete Schritte verweisen könnte, die sie zur Reduzierung des Ausstoßes von Stickstoffdioxid unternommen hat. Effektivere Kontrolle im Bereich der EU-Typengenehmigung könnten hier ein Anknüpfungspunkt sein.

Haben Sie Fragen? Kontaktieren Sie uns gerne: [Dr. Max Helleberg](#)

Practice Group: [Regulierung & Governmental Affairs](#) , [Energie](#)

Contact Person



Dr. Max Helleberg

Mitglied der Practice Group Regulierung & Governmental Affairs

Mitglied der Practice Group Energie

Rechtsanwalt

T +49 30 20942039

www.noerr.com twitter.com/NoerrLLP xing.com/companies/NoerrLLP