

Ulrike von der Lüche, Vorstand der Verbraucherzentrale Rheinland-Pfalz

Konsequenzen aus dem Diesel-Skandal – die Rechte der Verbraucherinnen und Verbraucher

Veranstaltung „Diesel-Debatte – Luftreinhaltung und Verbraucherschutz“

Termin: 18.09.2017, MFFJIV, 19 Uhr

Sehr geehrte Frau Ministerin Höfken
sehr geehrte Frau Ministerin Spiegel,
sehr geehrte Damen und Herren,

viele Verbraucherinnen und Verbraucher werden im Diesel-Skandal doppelt belastet: Sie haben nicht nur unter erhöhter Schadstoffbelastung der Luft zu leiden, sondern sind mit mangelhaften Fahrzeugen betrogen worden. Sie sind die Hauptleidtragenden des Skandals. Dabei sind sie durch ihre Autokäufe mitverantwortlich für die Finanzierung der Automobilindustrie und haben ihren Beitrag an den beträchtlichen Gewinnen der Branche in den letzten Jahren. Es muss jetzt darum gehen, wie Betroffene ihre Rechte durchsetzen können, und was von der Politik, den Aufsichtsbehörden und insbesondere von der Automobilindustrie zu fordern ist.

Marktversagen

Am Anfang steht die nüchterne Erkenntnis, dass der Diesel-Skandal ein Marktversagen darstellt, auf das die bestehende Rechtsordnung nicht vorbereitet war und deswegen keine hinreichenden Antworten bereithält. Auch zwei Jahre nach dem Beginn der Diesel-Krise steht eine abschließende Lösung immer noch aus.

Grundlage allen wirtschaftlichen Handels ist das Vertrauen der Vertragsparteien untereinander. Dazu gehört selbstverständlich das Bemühen beider Seiten, sich grundsätzlich an Recht und Ordnung zu halten. Dieses Grundvertrauen wurde im Diesel-Skandal grundbrechend erschüttert. Nach Anwendung technischer Tricks und möglicherweise auch rechtswidriger Absprachen wurden Verbraucher im guten Glauben gelassen, dass sie Produkte erhalten, die den rechtlichen Vorgaben entsprechen. Jetzt drohen sogar Fahrverbote, die betroffene Fahrzeuge noch stärker entwerten.

Rechte der Verbraucherinnen und Verbraucher

Wenn sich Verbraucher an unsere Rechtsberatung wenden und nach ihren Rechten gegenüber dem Autohändler oder dem Hersteller fragen, dann müssen wir sie oft enttäuschen. Denn die Rechtslage ist – anders als in den meisten anderen Fällen – alles andere als eindeutig. Denken wir zunächst an das Gewährleistungsrecht. Ist eine Ware mangelhaft, dann können Betroffene die Neulieferung des Produkts oder stattdessen eine Reparatur verlangen. So sagt es das Bürgerliche Gesetzbuch. Doch es gibt Ausnahmen. Die Lieferung eines Neufahrzeugs muss mit Blick auf die Höhe des konkreten Schadens für den Händler auch verhältnismäßig sein. Die ist meist nicht der Fall. Ein Rücktritt vom Vertrag ist nur dann möglich, wenn der geltend gemachte Mangel erheblich ist. Ob dies so ist, darüber besteht keine noch klare Rechtslage.

Dazu kommt die Verjährungsfrist. Zur Geltendmachung von Gewährleistungsrechten besteht grundsätzlich eine Frist von zwei Jahren ab Erhalt des Wagens, bei Gebrauchtwagen wird diese Frist – in zulässiger Weise – meist auf nur ein Jahr verkürzt. Das Unternehmen Volkswagen hat sich bereit erklärt, sich bis zum 31.12.2017 nicht auf die Verjährung zu berufen. Für viele drängt jetzt die Zeit. Im Jahr 2018 könnten viele keine Klage mehr vor Gericht einreichen. Deswegen fordern wir das Unternehmen gemeinsam mit unserem Bundesverband auf, diese Frist nochmals zu verlängern, idealerweise bis Ende 2021. Bis dahin, so hoffen wir, hat sich die unklare Rechtslage – zum Beispiel mit Urteilen des Bundesgerichtshofs – weitgehend geklärt. Viele von den bekannt gewordenen Urteilen von Landgerichten, die für Verbraucher positiv sind, befinden sich noch im Stadium der Berufung. Hier gilt es abzuwarten, ob und wie sich die Rechtsprechung verfestigt.

Verbraucher, die vor Gericht gehen, müssen ein hohes Risiko in Kauf nehmen. Rechtsschutzversicherungen sollen das Prozessrisiko verringern. Doch manche Versicherungen verweigern die Kostendeckung in Diesel-Fällen, mangels Aussicht auf Erfolg. Dann müssen Betroffene zunächst ein Verfahren gegen ihre Versicherung anstrengen. Außerdem kann schon die einmalige Inanspruchnahme der Versicherung zur Kündigung oder Tarifierhöhung führen. Die Verbraucher können aber auch im Erfolgsfall nicht sicher davon ausgehen, dass eine Reparatur die Probleme löst, oder dass ein Neuwagen die geltenden Grenzwerte tatsächlich einhält. Außerdem ist nicht klar, inwieweit sich Reparaturen, insbesondere durch Software-Updates, nachteilig auf die Leistung, den Spritverbrauch oder die Haltbarkeit der Fahrzeuge auswirken.

Neben der Gewährleistung ist noch an Schadensersatz oder die arglistige Täuschung der Verbraucherinnen und Verbraucher zu denken. In beiden Fällen müssen aber vor Gericht gegebenenfalls Beweise zum Verhalten des Verkäufers vorgelegt werden, was meist nicht möglich ist. Auch das Produkthaftungsrecht gibt Verbrauchern keine klare Rechtsposition. Es regelt nur Schäden an andere Sachen als dem betroffenen PKW oder Schäden am Körper. In beiden Fällen muss die Verantwortlichkeit des Herstellers genau bewiesen werden, was schwer möglich ist.

Anders als die Betroffenen in den Vereinigten Staaten erhalten die deutschen Verbraucher von Volkswagen keinen einmaligen Entschädigungsbetrag. Vergeblich haben wir bislang gefordert, dieses Zwei-Klassen-Denken zu beenden.

Kurzum: Bezogen auf die Rechtsdurchsetzung im Einzelfall sind die Verbraucher auf sich alleine gestellt und müssen sich den Risiken eines Gerichtsverfahrens aussetzen. Alternativ können sie sich den laufenden Initiativen von spezialisierten Rechtsdienstleistern und Anwaltskanzleien anschließen. Diese Initiativen betreiben entweder die Durchsetzung von Gewährleistungsrechten oder versuchen, freiwillige Entschädigungszahlungen zu verhandeln. Im Falle des Erfolgs fällt eine Provision an, die bis zu 35 Prozent des Ergebnisses betragen kann.

Einführung der Musterfeststellungsklage

Den Betroffenen können wir derzeit nur raten, die weitere Entwicklung der Rechtslage abzuwarten, das Auslaufen ihrer Gewährleistungsrechte im Blick zu behalten und sich vor

einer Klage ausführlich rechtlich beraten zu lassen. Aufgrund der Beschränkungen nach dem Rechtsdienstleistungsgesetz darf die Verbraucherzentrale Verbraucher nicht in Gerichtsverfahren begleiten. Die Betroffenen müssen selbst zu Gericht gehen. Verbraucherverbände können zwar gerichtlich durchsetzen, dass Unternehmen bestimmte Verstöße in der Zukunft zu unterlassen haben. Dies bedeutet aber nicht, dass die geschädigten Verbraucher ihr Geld zurückerhalten.

Während des laufenden Bundestagswahlkampfs schon sehr viel über die Einführung einer „Musterklage“ oder, wie von uns vorgeschlagen, einer „Musterfeststellungsklage“ diskutiert. Dies ist eine Klagemöglichkeit, bei der in Massenfällen ein einziges Gerichtsurteil für eine Vielzahl von Vorfällen bindend wirkt. In einem einzigen Verfahren können alle zentralen Rechtsfragen geklärt werden. Das Verfahren verhindert auch, dass Forderungen der geschädigten Verbraucher verjähren. Es kann allen Betroffenen Klarheit und Rechtssicherheit über den behandelten Sachverhalt geben. Wenn ein rechtskräftiges Urteil gesprochen wurde, können sich die Verfahrensteilnehmer verbindlich darauf berufen und ihre individuelle Entschädigung geltend machen und – wenn erforderlich – gerichtlich einklagen.

Diese Klageart wäre dazu geeignet, den Verbrauchern in Massenfällen das Risiko der individuellen Rechtsverfolgung zu ersparen. Außerdem würde ein solches kollektives Verfahren auch die Gerichte deutlich entlasten. Schließlich ist sie auch für die Unternehmen effizienter. Jahrelang schon fordern wir die Einführung der Musterfeststellungsklage. Mit Freude nehmen wir zur Kenntnis, dass man sich auch in der aktuellen Regierungskoalition einig ist, eine solche Klageart nun zuzulassen. Im Detail wird noch zu klären sein, wer eine solche Klage letztlich anstoßen kann. Wir halten es für geboten, dass auch die Verbraucherverbände klageberechtigt sind. Ferner ist zu bedenken, dass die Urteile einen möglichst breiten Anwendungsbereich aufweisen sollten. Das Urteil sollte sich nicht nur auf einen eng umrissenen Sachverhalt beschränken. In keinem Fall wollen auch wir US-amerikanische Verhältnisse, wo mitunter überzogene Schadensersatzforderungen gestellt werden. Das kollektive Verfahren soll individuelle Ansprüche der Verbraucher abdecken und dient nicht gleichzeitig als Instrument für die Bestrafung rechtswidrigen Handelns.

Kurz möchte ich auch auf das Kartellrecht eingehen. Bestätigt sich der Vorwurf, dass zwischen den Automobilherstellern Kartellabsprachen getroffen wurden, könnte sich daraus möglicherweise ein Schadensersatz zugunsten der Betroffenen ergeben. Wer sich darauf berufen möchte, muss zunächst die Ergebnisse des Verfahrens beim Bundeskartellamt abwarten. Dann muss im Einzelfall aber noch der individuelle Schaden nachgewiesen werden, was kaum möglich ist. Insoweit verlangen wir Beweiserleichterungen für Verbraucher im Kartellrecht. In jedem Fall sollten die Kartellvorwürfe schnell geklärt werden.

Rechte der Aktionäre

Verbraucher sind nicht nur als Konsumenten betroffen, sondern mitunter auch als Kapitalanleger, also als Aktionäre der Automobilunternehmen. So hat beispielsweise die Volkswagen-Aktie zu Beginn des Skandals fast die Hälfte ihres Wertes verloren. Die Aktionäre haben von den Abgas-Problemen meist erst über die Medien erfahren, obwohl vieles dazu im Unternehmen zuvor bekannt war. Zwar können sich aus dem

Wertpapierhandelsgesetz für die Anteilseigner Schadenersatzansprüche ergeben, dazu müssen aber Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen werden. Dies erschwert die Rechtsdurchsetzung.

Politik und Aufsicht / Diesel-Gipfel

Schon im Juli dieses Jahres hatte eine repräsentative Umfrage von forsa im Auftrag des Verbraucherzentrale Bundesverbands ermittelt, dass sich Verbraucher im VW-Skandal unzureichend vertreten fühlen. Fast ein Drittel, nämlich 63 Prozent, sind der Auffassung, dass die Politik eher die Interessen der Automobilindustrie als die der Betroffenen vertritt.

Eine besondere Rolle bei der Einhaltung von Grenzwerten kommt den Aufsichtsbehörden und dabei vor allem dem Kraftfahrt-Bundesamt zu. Mit der Arbeit dieser Behörde sind wir unzufrieden. Im Rahmen des Absprache-Skandals ist der Eindruck entstanden, dass das Kraftfahrt-Bundesamt stark im Interesse der Automobilindustrie handelt. Die grundsätzlich unabhängige Behörde muss Kompetenzen bei der Zulassung und der Marktüberwachung ernst nehmen. Insoweit sollte der Verbraucherschutz auch als ein Ziel ihrer Aufgaben verankert werden.

Sehr enttäuscht blicken wir auf das Ergebnis des ersten Diesel-Gipfels der Bundesregierung im August. Die dort vereinbarten Maßnahmen sind nicht dazu geeignet, um das Abgasproblem in den Griff zu bekommen und um insbesondere Fahrverbote zu vermeiden: Wie bereits erwähnt, werden sehr viele mangelhafte PKW auch nach den freiwilligen Software-Updates der Hersteller voraussichtlich mangelhaft bleiben. Die Umtauschprämie der Hersteller sehen wir ebenfalls nicht als eine taugliche Lösung an. Selbst Neufahrzeuge könnten die Grenzwerte überschreiten, und viele Verbraucher sind finanziell gar nicht in der Lage, jetzt einen Neuwagen zu erwerben.

Forderungen

Wir legen unsere Hoffnungen auf die gemäß dem ersten Diesel-Gipfel eingerichteten Expertengruppen. Unser Bundesverband ist dabei in drei von vier Gruppen vertreten. Anders als noch im ersten Gipfel sitzen die Betroffenen jetzt mit am Tisch. Dies begrüßen wir sehr. Wir wollen an mittel- und langfristigen Maßnahmen mitarbeiten, die zu einer signifikanten Reduzierung der Emissionen in den Städten führen. Wir brauchen belastbare Informationen darüber, welcher Aufwand mit dem Umbau von betroffenen Fahrzeugen verbunden ist. Wir hoffen, dass schließlich doch die Nachrüstung der Hardware statt nur das Aufspielen von Software-Updates vorgenommen wird. Es darf aber nicht sein, dass die entstehenden Kosten von den Verbrauchern getragen werden. Hier sehen wir die Hersteller in der Verantwortung. Unternehmen sollten den Betroffenen außerdem umfassende Garantien für die Umrüstungsmaßnahmen geben. Zeigen sich die Maßnahmen als fehlerhaft oder untauglich, dann sollten die Hersteller die Funktionstauglichkeit der Fahrzeuge in jedem Fall sicherstellen müssen.

Dem Automobilmarkt fehlt Transparenz. Kaufinteressenten für Neuwagen müssen zuverlässig ermitteln können, ob ein Fahrzeug die geltenden Grenzwerte einhält. Wir setzen uns deswegen für die Veröffentlichung der Prüfdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes ein. Dies

gilt ebenso für die Daten zur Wirksamkeit von Umrüstmaßnahmen bei der Soft- und Hardware.

Von der neuen Bundesregierung verlangen wir, dass die erarbeiteten Vorschläge schnell umgesetzt werden. Fahrverbote sind zu vermeiden. Dies würde bei einer Vielzahl von Betroffenen zu erheblichen Härten führen. Auch sollte die neue Bundesregierung keine Blockadehaltung mehr zeigen bei der Festlegung von angemessenen Vorgaben für die Typengenehmigung bei der EU.

Ausblick: Elektromobilität

Der Diesel-Skandal und die Innovationen am Markt für Elektroautomobile weisen den Weg: weg vom Verbrennungsmotor, hin zum E-Auto. Dieser Weg ist langwierig und kostspielig. Wir meinen, dass Politik und Unternehmen hier zusammenarbeiten müssen. Elektromobilität benötigt ein dichtes und einfach zu nutzendes öffentliches Netz von Ladesäulen mit einheitlichen Anschlüssen. Außerhalb der städtischen Gebiete muss ebenfalls eine ausreichende Anzahl von Ladesäulen vorhanden sein. Und um auch längere Fahrten weitgehend problemlos möglich zu machen, sind an Fernstraßen vermehrt Schnellladesäulen aufzustellen.

Auch der Einbau privater Ladepunkte in gemeinschaftlich genutzten Garagen sollte einfacher werden. Denn noch können Vermieter oder Eigentümer den Einbau verhindern. Dies ist auch dann der Fall, wenn E-Autobesitzer die Kosten selbst tragen wollen.

Bezogen auf die Luftreinheit muss aus unserer Sicht auch darauf geachtet werden, dass die Elektromobilität die Emissionen nicht bloß verlagert, nämlich in die fossilen Kraftwerke. Auch die Erzeugung von Energie muss sich der neuen Antriebsart zwangsläufig anpassen.