DREI JAHRE ABGASSKANDAL: BETROFFENEN HELFEN UND KÜNFTIGE SKANDALE VERHINDERN

Forderungen des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv)

Die enge Verknüpfung von Politik und Autoindustrie hat einen massiven Industrieskandal begünstigt. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat an über drei Millionen Fahrzeugen eine illegale Manipulation der Abgasreinigung festgestellt und diese zurückgerufen. Verbraucherinnen und Verbraucher bleiben bislang auf langfristigen Folgeschäden der Updates sitzen und müssen den Wertverlust ihrer Diesel-Pkw hinnehmen. Den von Fahrverboten betroffenen Verbrauchern¹ muss endlich geholfen werden. Verbraucher müssen sich auf die Zusagen der Autohersteller und der Bundesregierung wieder verlassen können.

Autoskandale müssen künftig verhindert werden. Deshalb muss Verbraucherschutz in der Verkehrspolitik einen höheren Stellenwert erhalten. Das Verkehrsministerium muss Verbraucherschutz ernst nehmen und seine Kontrollfunktion gegenüber der Autoindustrie stärker ausüben, auch muss das Kraftfahrtbundesamt als Behörde verbraucherfreundlicher ausgestaltet werden.

1. EINRICHTUNG EINES DIESEL-HILFSFONDS FÜR VON FAHRVERBOTEN BETROFFENE VERBRAUCHER

Vom Fahrverbot betroffene Dieselbesitzer sollten Unterstützung aus einem Hilfsfonds erhalten, der aus Bußgeldern der Hersteller gespeist wird, die nachweislich illegale Abschalteinrichtungen eingesetzt haben.

82 Prozent der Deutschen sind der Meinung, dass die Bundesregierung den Autoherstellern, die nachweislich bei der Abgasreinigung manipuliert haben, Strafzahlungen auferlegen soll. Das hat eine im Auftrag des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) durchgeführte repräsentative Umfrage ergeben.²

Rechtsgrundlagen

Bußgelder können im Dieselskandal gegen diejenigen Autohersteller erlassen werden, die erwiesenermaßen unrechtmäßige („illegale“) Abschalteinrichtungen in der Abgasnachbehandlung verbaut haben (z.B.: Abgase werden nur auf dem erkannten Rollenstand gereinigt). Da Autohersteller illegale Software naturgemäß bei der Zulassung nicht mit angeben, ist eine solche nicht Gegenstand der Typgenehmigung. Das wirkt sich wiederum auf die Übereinstimmungsbescheinigung aus, die die Konformität des einzelnen Fahrzeugs mit der Typgenehmigung erklärt. Nach §

¹ Die gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Doppelbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

² Forsa-Umfrage vom 21. August 2018 zum Thema „Meinungen zum Diesel-Skandal“

27 Abs. 1 S. 1 EG-FGV (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) dürfen neue Fahrzeuge „im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind.“ Da aber die Übereinstimmungsbescheinigung in diesen Fällen nicht gültig ist (denn die Abgasreinigung funktioniert ja gerade nicht so, wie in der Typgenehmigung vorgesehen), liegt eine Ordnungswidrigkeit vor (vgl. § 37 Abs. 1 EG-FGV).

Außerdem stellt es eine Ordnungswidrigkeit dar, wenn Fahrzeugteile, die in einer vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) genehmigten Bauart ausgeführt sein müssen, gewerbsmäßig feilgeboten werden, obwohl sie nicht mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen gekennzeichnet sind (vgl. § 23 Abs. 1 StVG / Straßenverkehrsgesetz).

Ordnungswidrigkeiten können grundsätzlich mit Geldbußen geahndet werden. Bußgelder wegen illegaler Abschaltvorrichtungen für die Abgasnachbehandlung können seit dem 7.12.2016 vom KBA erlassen werden.

❖ Nach § 23 Abs. 3 StVG kann ein Bußgeld bis 5.000 Euro pro Fahrzeug festgesetzt werden.

Dabei muss stets beachtet werden, dass das Bußgeld erforderlich, geeignet und verhältnismäßig ist. Zu berücksichtigen ist auch, dass Sanktionen nach EU-Recht wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen (Art. 46 S. 1, 2 der Rahmen-Richtlinie 2007/46/EG).

Das KBA muss im Rahmen der Verhältnismäßigkeit auch berücksichtigen, dass die Geldbuße den betroffenen Autohersteller nicht in seiner Existenz gefährdet. Insofern kann durchaus berücksichtigt werden, dass der Hersteller einer Vielzahl von zivilrechtlichen Ansprüchen ausgesetzt ist. Diese Erwägungen dürfen aber nicht dazu führen, dass die Geldbuße von vornherein zu niedrig angesetzt wird. Erst wenn erkennbar wird, dass der Hersteller durch ein angemessenes Bußgeld in eine existenzbedrohende Lage versetzt wird, kann das Bußgeld gesenkt werden. Der Bußgeldrahmen muss aber dort ausgereizt werden, wo auch weiterhin noch nach Bekanntwerden des Dieselskandals getäuscht wurde.

❖ Im Fall VW würde eine Geldbuße in Höhe von 3.000 Euro pro Fahrzeug bei 2,5 Millionen Fahrzeugen einen Betrag in Höhe von 7,5 Milliarden Euro abrufen. Diese Summe steht einem Gewinn des Konzerns allein im Jahr 2017 in Höhe von 11 Milliarden Euro gegenüber.

❖ Rechnet man noch etwaige Zahlungen von VW aus zivilrechtliche Verfahren an, kann das Bußgeld ggf. auf 2.000 Euro/Fahrzeug, mithin auf 5 Milliarden Euro insgesamt reduziert werden.

❖ Eine Aufstellung³ des vzbv über sämtliche offizielle Rückrufe des KBA wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen durch mehrere Autohersteller zeigt, dass das KBA Bußgelder in Höhe von 7 bis 13 Milliarden Euro festsetzen könnte.

³ vgl. Anlage

Verwendung der Bußgelder: Diesel-Hilfsfonds einführen

Ziel ist es, die Luftqualität zu verbessern und die Umwelt durch Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und Grenzwerte zu schützen. Gleichzeitig gilt es, die Mobilität von Verbrauchern, die auf die Angaben der Hersteller vertraut haben, zu sichern.

Die Strafzahlungen sollten daher in den **Diesel-Hilfsfonds** fließen, aus dem Unterstützung für Euro-4-Dieselbesitzer, die von Fahrverboten betroffen sind, gewährt wird, und in einem weiteren Schritt die Hardware-Nachrüstungen von Dieselfahrzeugen bezahlt werden.

- ❖ Die jetzt von zonalen Fahrverboten betroffenen Dieselbesitzer brauchen Unterstützung. Jeder Besitzer, der mehr als 30 Tage pro Jahr von Fahrverboten betroffen ist und einen Euro-4-Diesel oder älter besitzt, erhält für das Entsorgen seines Fahrzeugs 5.000 Euro. Er kann entscheiden, ob damit ein Neuwagen oder andere Mobilität finanziert wird.
- ❖ Ab 1.9.2019 könnten auch Euro-5-Diesel ausgesperrt werden, deshalb muss sofort eine Richtlinie mit Anforderungen für eine Hardware-Nachrüstung erarbeitet werden. Die Hardware-Nachrüstung für Euro-5-Diesel-Pkw, die jedoch für den Halter freiwillig sein sollte, kann ebenfalls aus dem Fonds finanziert werden.

2. DAS KRAFTFAHRT-BUNDESAMT MUSS UNABHÄNGIGER, VERBRAUCHERFREUNDLICHER UND TRANSPARENTER WERDEN

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) fungiert als Typgenehmigungsbehörde für Fahrzeuge und Fahrzeugteile. Als Produktsicherheits- und Marktüberwachungsbehörde soll es außerdem zur Sicherstellung gesetzlicher Mindestanforderungen an Straßenfahrzeuge beitragen.

Der vzbv hat sich seit 2015 dafür stark gemacht, dass das KBA zu einer schlagkräftigen und unabhängigen Behörde umgebaut wird und Verbraucherschutz als zusätzliches Aufsichtsziel erhält. Als Zulassungsbehörde muss das KBA finanziell und personell unabhängig von der Autoindustrie sein. Die Behörde sollte ebenso weisungsunabhängig sein wie etwa der Bundesrechnungshof. Im Nachgang des Dieselskandals wurden die KBA-Bereiche Typgenehmigung und Marktüberwachung getrennt, was positiv ist. Eine vollkommen unabhängige Finanzierung würde darüber hinaus Interessenkonflikte verhindern.

Das Nationale Forum Diesel hat vor einem Jahr (2017) dann die Einrichtung eines Verbraucherbeirates eingefordert. Am 27.9.2018 findet die konstituierende Sitzung des Beirates beim KBA in Flensburg statt. Die Schaffung eines KBA-Beirates ist ein wichtiger Schritt, um Verbraucherschutz in der Behörde zu stärken. Der Beirat wird das KBA beraten, um bei Typgenehmigungen und der Marktüberwachung Verbraucherinteressen stärker zu berücksichtigen und mehr Transparenz herzustellen.

Die Europäische Union (EU) hat ein neues Typgenehmigungsverfahren beschlossen (Verordnung (EU) 2018/858). Darin sind unter anderem verpflichtende Nachprüfungen bereits zugelassener Fahrzeuge und strengere Kontrollen von technischen Prüfdiensten und nationalen Genehmigungsbehörden vorgeschrieben.

Eine wirkungsvolle Marktüberwachung durch das KBA, einschließlich Sanktionierung, ist Voraussetzung für die Einhaltung der zulassungsrechtlichen Vorgaben. Ergebnisse der Marktüberwachung, ebenso wie Informationen zu Fahrzeugrückrufen, muss die Behörde verständlich und umfänglich veröffentlichen. Für Probleme von Fahrzeugbesitzern mit ihren Autos muss das KBA eine Beschwerdestelle einrichten und Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten nachgehen.

3. VERBRAUCHER ERWARTEN MEHR WAHRHEIT UND KLARHEIT AUF DEM AUTOMARKT

Seit dem 1.9.2018 gelten neue Testverfahren für Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß: Ein verbesserter Rollenprüfstandstest (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure – WLTP) und ein Straßentest für den Stickoxidausstoß (Real Driving Emissions – RDE) sollen die Angaben verlässlicher machen. Nachmessungen sind notwendig und entdecktes Fehlverhalten muss in Zukunft streng sanktioniert werden, um wirklich abschreckend zu wirken.

Ein geringer Spritverbrauch ist für viele Verbraucher ein wichtiges Kaufkriterium – mehr Verbrauch heißt im Alltag höhere Kosten. Wie für Luftschadstoffe bereits vorgeschrieben, muss auch der Kraftstoffverbrauch zusätzlich in Straßentests gemessen und realistisch angegeben werden. Die immer größer gewordene Lücke zwischen Normverbrauch auf dem Rollenprüfstand und realem Verbrauch auf der Straße kann so geschlossen werden.

Kraftstoffverbrauch und der damit zusammenhängende CO₂-Ausstoß müssen für Verbraucher einfach erkennbar sein. Das deutsche „CO₂-Label“ für Pkw muss deshalb reformiert werden. Der CO₂-Ausstoß darf nicht mehr in Bezug zum Fahrzeuggewicht gesetzt werden, was schwere und somit verbrauchsintensive Fahrzeuge übermäßig begünstigt. Mittelfristig ist eine europaweit einheitliche Regelung zur Energieeffizienz im Rahmen einer Verordnung notwendig.

4. NEUE VERANTWORTUNGSKULTUR IN DER AUTOINDUSTRIE

Die Erfahrungen im Umgang mit dem Abgasskandal haben das Image und das Vertrauen in die Automobilindustrie erheblich beschädigt. Vor dem Hintergrund, dass nicht nur die Volkswagen AG, sondern auch andere Autohersteller die Abgasreinigung von Dieselfahrzeugen manipuliert haben, geben etwa zwei Drittel der Befragten bei einer forsa-Umfrage im Auftrag des vzbv im August 2018 an, dass ihr Vertrauen in die Autoindustrie allgemein eher stark (32 Prozent) oder sehr stark (31 Prozent) abgenommen hat. Die bisher erfolgsverwöhnte Autoindustrie muss diesen Vertrauensverlust ernstnehmen und eine neue Verantwortungskultur entwickeln.

Die Automobilindustrie steht vor der Herausforderung, sich neu aufstellen zu müssen, um die Transformation in die Zukunft zu bewältigen. Diese Veränderungen haben starke Auswirkungen auf die Mobilität der Verbraucherinnen und Verbraucher. Die Herausforderung der Transformation in die Mobilität der Zukunft können die deutschen Automobilhersteller nur gewinnen, wenn die Verbraucher weiterhin auf die Zuverlässigkeit, Qualität und Sicherheit der Produkte vertrauen können.

ANLAGE

Höhe der Bußgelder wegen Abschaltvorrichtungen (eigene Berechnung)

(vom KBA als unzulässig eingestuft)

Stand: 28.8.2018

Datum	Hersteller/Fahrzeug/Anzahl	Höhe Bußgeld*		
		2.000 €	3.000 €	4.000 €
09/2015	VW-Dachmarke/diverse Modelle/ca. 2,5 Mio.			
		5 Mrd. €	7,5 Mrd. €	10 Mrd. €
07/2017	Porsche/Cayenne/22.000	3.000	4.000	5.000
		66 Mio. €	88 Mio. €	110 Mio. €
12/2017	VW/Touareg/57.600		4.000	5.000
			230 Mio.	288 Mio.
01/2018	Audi/V6/V8 TDI/127.000	3.000	4.000	5.000
		381 Mio.	508 Mio.	635 Mio.
02/2018	BMW/750, M550/9.300		4.000	5.000
			37 Mio.	47 Mio.
05/2018	Porsche/Cayenne/6.755		4.000	5.000
			27 Mio.	34 Mio.
05/2018	Porsche/Macan/ 52.831		4.000	5.000
			211 Mio.	264 Mio.
05/2018	Daimler/Vito/6.300		4.000	5.000
			25 Mio.	32 Mio.
06/2018	BMW/5er,7er/11.700		4.000	5.000
			47 Mio.	59 Mio.
08/2018	Daimler/div./270.000		4.000	5.000
			1,1 Mrd.	1,3 Mrd.
Bußgeld gesamt		geringstes	höchstes	
		7,124 Mrd.	13,3 Mrd.	

* Die jeweils obere Zeile gibt die möglichen Bußgelder pro Fahrzeug an. Die untere Zeile gibt das Gesamtbußgeld, also das Produkt der möglichen Bußgelder/Fahrzeug mit der Anzahl der betroffenen Fahrzeuge an.

Kontakt

Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.
Markgrafenstraße 66
10969 Berlin
www.vzbv.de

Team Mobilität und Reisen
mobilitaet@vzbv.de