

## für Kfz-Reparaturbetriebe, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte

### **Abgasskandal – und kein Ende**

Noch immer ist der tatsächliche Umfang des Abgasskandals nicht klar. Zwar dürfte davon auszugehen sein, dass nun zumindest die betroffenen Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns identifizierbar sind, aber es mehren sich Verdachtsmomente, dass hier nicht nur Volkswagen betroffen ist, sondern möglicherweise auch andere Automobilhersteller und die Politik selbst.

Häufig wird in der Diskussion allerdings aus dem Auge verloren, dass die Erkenntnisse im Hinblick auf die Schadstofffreiheit der Fahrzeuge so neu nicht sein können und wohl keiner ernsthaft geglaubt hat, dass die Fahrzeuge, die sich heute im Straßenverkehr bewegen, im praktischen Fahrbetrieb die Werte erreichen, die auf dem Prüfstand festgestellt wurden.

Allerdings hat Volkswagen offenbar eine Software verbaut, die weder in Deutschland noch in den Vereinigten Staaten hätte verbaut werden dürfen. Möglicherweise sind andere Hersteller hier deutlich geschickter vorgegangen.

Diese Aussage soll keinesfalls das Fehlverhalten einiger Spitzenmanager bei Volkswagen bagatellisieren, aber zumindest darf auch darauf hingewiesen werden, dass die beanstandeten Fahrzeuge – und dies dürfte für alle Automobilhersteller gelten – im Fahrbetrieb immer schon andere Messwerte aufgewiesen haben als auf dem Prüfstand.

Dass nun Volkswagen eine Lösung gefunden hat, die zumindest bei den meisten europäischen Fahrzeugen eine Nachrüstung bzw. Nachbesserung ermöglicht und die wenig kostenintensiv zu sein scheint, wirft zwar auch wieder Fragen auf, aber das Kraftfahrtbundesamt scheint diese Art der Nachbesserung anzuerkennen.

Sollte diese Nachbesserung durchgeführt werden können, wäre zumindest davon auszugehen, dass die Horrorszenarien massiver Klagewellen in Deutschland nicht Realität werden.

Dennoch bleiben viele Fragen offen, die gleichermaßen für die Kfz-Betriebe wie auch für den Eigentümer eines betroffenen Fahrzeugs eine Belastung darstellen.

Nachfolgend wird versucht, die unterschiedlichen Fallkonstellationen darzustellen. Im Prinzip hat man es als Jurist mit vier Kategorien zu tun:

CO<sub>2</sub>-Werte, NO<sub>x</sub>-Werte, Verbrauch und Leistung könnten in irgendeiner Form betroffen sein.

Fahrzeuge wurden über einen relativ langen Zeitraum mit der beanstandeten Software verkauft. Zumindest können Fahrzeuge ab dem Jahr 2005 betroffen sein. Die Software, die zu einer Veränderung der Stickoxide im Testlauf geführt hat, ist aufgrund einer amtlichen Rückrufaktion des KBA nachzubessern.

Diese Verpflichtung trifft Volkswagen unabhängig vom Fahrzeugalter, sodass die Thematik Verjährung hier grundsätzlich zuerst einmal keine Rolle spielt.

Die Fahrzeuge sind in ihrer Funktionsfähigkeit nicht gemindert, sodass sich lediglich die Frage stellt, ob neben dem Nachbesserungsanspruch aufgrund der Rückrufaktion des KBA möglicherweise weitere Ansprüche gegeben sind.

## für Kfz-Reparaturbetriebe, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte

2 / 4

### **Erhöhte Stickoxidwerte- Ansprüche im Rahmen des Gewährleistungsrechts**

Möchte ein Kunde wegen der höheren Stickoxidwerte auf dem Prüfstand beispielsweise den Kaufpreis mindern oder gar vom Kaufvertrag zurücktreten, muss er dies gegenüber dem Verkäufer unter Beachtung der zweijährigen Gewährleistungsfristen geltend machen. Selbst wenn man die Auffassung vertreten sollte, dass eine Verkürzung der Verjährungsfristen bei Gebrauchtfahrzeugen auf ein Jahr nicht zulässig ist, ist nicht auszuschließen, dass bei Fahrzeugen, die im Laufe des Jahres 2013 übergeben wurden, möglicherweise bestehende Ansprüche bereits verjährt sind oder abzulaufen drohen.

Dem Kfz-Betrieb, der als Verkäufer betroffen ist, kann nur geraten werden, sich bei der Frage, ob er möglicherweise auf die Einrede der Verjährung verzichtet, äußerst zurückhaltend zu verhalten und in jedem Fall Erklärungen mit dem Hersteller abzustimmen.

So hat beispielsweise der ADAC Formulare vorbereitet, vor deren Unterzeichnung man nur ausdrücklich warnen kann, da der ADAC-Text dafür spricht, dass die Verzichtserklärung auf Erhebung der Einrede der Verjährung sämtliche Gewährleistungsansprüche umfasst und nicht nur die, die sich auf die Abgaswerte beziehen können.

Sollten also etwaige Ansprüche noch nicht verjährt sein, so muss dem Verkäufer vor Geltendmachung oben genannter Ansprüche zuvor das Recht eingeräumt werden, im Rahmen einer Nachbesserung den Mangel zu beseitigen, sofern die Autos nicht ohnehin schon von der Rückrufaktion des KBA betroffen sind. Wird nun unterstellt, dass die von Volkswagen vorgeschlagene Maßnahme dazu führt, dass die NO<sub>x</sub>-Grenzwerte infolge der Nachbesserungsmaßnahme eingehalten werden, so läge kein die Minderung oder den Rücktritt begründender Mangel mehr vor.

Unabhängig von der Frage des Vorliegens eines Mangels stellt sich darüber hinaus die Frage, ob überhaupt ein Schaden vorliegt und wie sich dieser Schaden konkret bemisst. Ein Schaden läge beispielsweise dann vor, wenn das Fahrzeug infolge des Mangels einen Kraftstoffmehrerverbrauch oder einen höheren Wertverlust aufweisen würde. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass nicht jedweder Schaden zum Rücktritt berechtigt und die Hürde für einen solchen relativ hoch ist. So wird beispielsweise erst bei einem 10%igen Mehrverbrauch von einem erheblichen, also den Rücktritt begründenden Mangel gesprochen. Unbenommen bliebe es jedoch dem Käufer, die Minderung des Kaufpreises zu verlangen, da es hier nicht auf die Erheblichkeit eines Mangels ankommt.

Sollte der Käufer Ansprüche dieser Art geltend machen wollen, so wäre dieser als Anspruchsteller für das Vorliegen eines Mangels beweispflichtig.

### **Worum geht es beim CO<sub>2</sub>-Skandal?**

Etwas komplizierter wird die Situation bei den manipulierten CO<sub>2</sub>-Werten.

Die auf dem Prüfstand ermittelten CO<sub>2</sub>-Werte sind die Grundlage einer möglicherweise erteilten Steuerbefreiung – mit der Folge, dass der einzelne steuerpflichtige Kfz-Halter gegebenenfalls rückwirkend belangt werden kann, sollte der Tatbestand der Steuerbefreiung aufgrund der tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Werte nicht mehr gegeben sein.

Zwar hat der Hersteller erklärt, dass er die möglicherweise entstehenden steuerlichen Mehrbelastungen selbst tragen würde, aus Sicht des betroffenen Fahrzeughalters dürfte eine derartige Erklärung allerdings genauso wenig ausreichend sein wie aus Sicht der Finanzbehörden. Notwendig wäre hier vielmehr eine entsprechende vertragliche Regelung

## für Kfz-Reparaturbetriebe, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte

3 / 4

zwischen den Steuerbehörden und Volkswagen, in der sich Volkswagen verpflichtet, durch unmittelbaren Ausgleich höhere Steuern aus den sich gegen die Fahrzeughalter richtenden möglichen rückwirkenden Steuerbescheiden zu übernehmen.

Im Hinblick auf die Verjährung gilt das Vorgenannte in gleicher Weise. Hier ist allerdings wichtig, dass Volkswagen erklärt hat, alle betroffenen Fahrzeuge gleich zu behandeln und insoweit nicht den Verjährungseinwand zu erheben. Auch hier ist also dem Kfz-Betrieb dringend zu raten, die Verjährungsverzichtsabgabe nur unter Berücksichtigung der textlichen Vorgaben des Automobilherstellers zu tätigen.

Anderen gewerblichen Fahrzeughändlern kann derzeit nur geraten werden, nicht auf die Verjährung zu verzichten, sondern stattdessen den Kunden unmittelbar auf Volkswagen zu verweisen.

### **CO<sub>2</sub>-Problematik behoben – und dann?**

Die CO<sub>2</sub>-Thematik ist jedoch auch aus einem anderen Grund weitaus komplexer: Selbst wenn man unterstellt, dass die vorgeschlagenen Nachbesserungsmaßnahmen des Herstellers zum Einhalten der CO<sub>2</sub>-Vorgaben führen, bleibt die Frage, ob nach Einführung der geänderten Software bzw. anderer Maßnahmen die Fahrzeuge über die Leistungen verfügen, die Grundlage des Kaufvertrages waren.

Will ein Kunde hier einen Anspruch geltend machen, wäre er beweispflichtig dafür, dass es zu einer relevanten Abweichung gekommen ist, was er letztlich nur beweisen kann, wenn er eine entsprechende Messung vor und nach der Umrüstung durchführt. Dies gilt auch für die Befürchtung eines Mehrverbrauchs nach Durchführung der Maßnahmen.

Im Hinblick auf (noch) eventuell bestehende Gewährleistungsrechte dürfte bei einer von einer Vereinbarung abweichenden Schadstoffklasse ein Rücktrittsrecht regelmäßig ausscheiden, da die steuerlichen Nachteile im Verhältnis zum Kaufpreis nicht so gravierend sein dürften, dass die Erheblichkeitsschwelle überschritten wäre. Aber auch hier käme dann gegebenenfalls eine Kaufpreisminderung in Betracht.

### **Folgeprobleme nicht ausgeschlossen**

Weitere Rechtsfragen bleiben zuerst einmal ungeklärt. So wird sicherlich geklärt werden, unter welchen Voraussetzungen ein Grund für den Rücktritt vom Kaufvertrag vorliegt. Ist es beispielsweise unzumutbar, auf eine Nachbesserungsmaßnahme monatelang zu warten oder kann man über eine entsprechende Fristsetzung den Rücktritt vom Kaufvertrag auslösen?

Wäre es möglicherweise ein Grund für einen Rücktritt vom Kaufvertrag, dass nach der Veröffentlichung der Manipulationsvorwürfe das Vertrauen in die Marke entfallen ist, was wiederum die Frage aufwirft, inwieweit das Verhalten des Herstellers überhaupt dem Händler, der ja der tatsächliche Veräußerer ist, zugerechnet werden kann.

Beide Seiten sollten überdies daran denken, dass regelmäßig ein Schadenersatzanspruch gegen den Veräußerer ausgeschlossen sein kann, da die Geltendmachung eines Schadenersatzanspruchs Verschulden voraussetzt. Der Händler dürfte jedoch regelmäßig nicht für ein Verschulden des Herstellers haften – es sei denn, dass der Mangel für ihn im Rahmen einer von ihm erwarteten Untersuchung erkennbar gewesen wäre.

## für Kfz-Reparaturbetriebe, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte

4 / 4

Da ein Verschulden des Automobilverkäufers ausgeschlossen sein dürfte, taucht am Ende der Überlegungen noch die Frage auf, ob möglicherweise ein direkter Anspruch aus dem Produkthaftungsgesetz gegen Volkswagen besteht. Ein solcher Anspruch hätte den Vorteil, dass ein Verschulden des Herstellers nicht vorausgesetzt wird. Derzeit ist jedoch zweifelhaft, ob überhaupt ein von diesem Gesetz geschütztes Rechtsgut der Kunden oder Dritter betroffen ist, sodass ein Anspruch ausgeschlossen sein dürfte.

### **Anforderungen an den Kfz-Sachverständigen**

Inwieweit der Kfz-Sachverständige in dieser Thematik überhaupt tätig werden kann, ist weitestgehend offen. Insbesondere die Überwachungsorganisationen sind sicher unter Umständen mit der Frage der offiziellen Abgasmessung befasst. Darüber hinaus steht zu erwarten, dass sich Kfz-Sachverständige in zivilrechtlichen Verfahren mit der Frage einer möglichen Wertminderung oder auch mit Fragen des Mehrverbrauchs bzw. der Minderleistung befassen müssen.

Derartige Gutachten sind außerordentlich aufwendig und vor Annahme eines solchen Auftrages sollte sich der Sachverständige vergewissern, dass er die technischen Möglichkeiten besitzt, derartige Gutachtenaufträge auch auszuführen.