



Bundesministerium  
der Justiz und  
für Verbraucherschutz

47

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, 11015 Berlin

An die  
Vorsitzende des Ausschusses für  
Recht und Verbraucherschutz  
Frau Renate Künast, MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

**Ulrich Kelber, MdB**

Parlamentarischer Staatssekretär  
beim Bundesminister der Justiz und  
für Verbraucherschutz

HAUSANSCHRIFT Mohrenstraße 37, 10117 Berlin

TEL +49 (030)18 580-

FAX +49 (030)18 580-

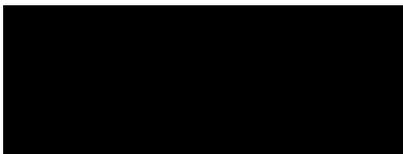
E-MAIL @bmjv.bund.de

15. Dezember 2015

Sehr geehrte Frau Vorsitzende, *liebe Renate,*

in der Anlage übersende ich Ihnen den Bericht der Bundesregierung an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestages zu den Auswirkungen der aktuellen Vorfälle bei Volkswagen auf Verbraucherinnen und Verbraucher mit der Bitte um Kenntnisnahme und Weitergabe an die Mitglieder des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz.

Mit freundlichen Grüßen



**Bericht der Bundesregierung  
an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestags  
zu den Auswirkungen der aktuellen Vorfälle bei Volkswagen  
auf Verbraucherinnen und Verbraucher**

Für die Sitzung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestages am 16. Dezember 2015 hat der Ausschuss um einen Bericht der Bundesregierung zu den Auswirkungen der aktuellen Vorfälle bei Volkswagen für Verbraucherinnen und Verbraucher gebeten.

### **1. Ziele der Bundesregierung**

Die Bundesregierung strebt eine lückenlose Aufklärung der Vorfälle bei der Volkswagen AG an und arbeitet hierfür an einer umfassenden Sachaufklärung. Zu diesem Zweck hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine Untersuchungskommission eingerichtet. Ein Untersuchungsbericht wird derzeit erarbeitet.

Die Bundesregierung verfolgt des Weiteren das Ziel, dass die Rechte der betroffenen Kunden, Verbraucherinnen und Verbraucher uneingeschränkt gewahrt werden und ihnen durch die Vorfälle keinerlei Nachteile entstehen beziehungsweise bei ihnen verbleiben. Die Bundesregierung verfolgt außerdem das Ziel, dass sich vergleichbare Vorfälle künftig nicht wiederholen.

### **2. Sachverhalt**

Die Aufklärung des Sachverhalts im Detail - sowohl bezogen auf die mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestatteten Diesel-Fahrzeuge als auch die möglichen Unregelmäßigkeiten bei weiteren Fahrzeugen mit Folgen für die CO<sub>2</sub>-Werte bzw. Kraftstoffverbrauchsangaben - erfolgt durch die Untersuchungskommission des BMVI. Weiter werden dort auch die technischen Lösungen diskutiert, um einen rechtmäßigen Zustand der betroffenen Fahrzeuge zu erreichen. Die verwaltungsrechtliche Abwicklung erfolgt im Rahmen der Abarbeitung der diesbezüglichen Bescheide des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Das BMVI hat einen Bericht der Untersuchungskommission angekündigt, auf den hier Bezug genommen wird.

Im Zusammenhang mit den bekannt gewordenen Vorwürfen sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren eingeleitet worden. Die Bundesregierung kann zu Ermittlungsverfahren von Landesstaatsanwaltschaften und ausländischen Behörden keine Angaben machen. Sie unterstützt im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Arbeit der Ermittlungsbehörden.

Bei Verstößen gegen die Typengenehmigungsvorschriften sind nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung auch ordnungsrechtliche Maßnahmen möglich. Zur Einschätzung dieser Frage ist der Untersuchungsbericht des BMVI abzuwarten.

Für das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) stehen die Rechtslage der betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher im Zentrum und die damit verbundenen Hauptfragen:

- zivilrechtliche Ansprüche von Kraftfahrzeug-Käufern, d.h. Ansprüche aus Kaufvertrag, Garantieansprüche, Schadensersatzansprüche (dazu unter 3.1)
- zivilrechtliche Ansprüche von Anlegern und prozessuale Durchsetzungsmöglichkeiten (dazu unter 3.2)

Diese – und darüber hinausgehende – Fragen haben auch Verbraucherschutz-, Verkehrs- und Automobilverbände an das Ministerium gerichtet. Die Einschätzung der Rechtslage der Verbraucher folgt unter 3.

Darüber hinaus richteten erste EU-Mitgliedstaaten auf Basis der Verordnung über die Zusammenarbeit im Verbraucherschutz (VO (EG) Nr. 2006/2004, sog. CPC-Verordnung; CPC = Consumer Protection Cooperation) Amtshilfeersuchen an das BMJV oder kündigten solche an. Das BMJV ist in Deutschland für Amtshilfeersuchen gemäß § 2 Nr. 1 des EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzes die zuständige Behörde. Ein erstes Ersuchen betrifft Fragen nach Informationen, wie die Rechte der Verbraucher gewahrt werden und welche Maßnahmen die Bundesregierung ergreift.

Die Bundesregierung prüft, welche Konsequenzen aus verbraucherpolitischer Sicht zu ergreifen sind, dazu unter 4.

### **3. Bewertung der Rechtslage betroffener Verbraucherinnen und Verbraucher**

#### **3.1 Zivilrechtliche Ansprüche von Kraftfahrzeug-Käufern**

##### **a) Ansprüche aus Kaufvertrag**

##### **aa) Anspruchsvoraussetzungen**

Es kommen kaufvertragliche Gewährleistungsrechte des Käufers nach §§ 433, 434, 437 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) gegenüber dem Verkäufer in Betracht. In der Regel dürften Verbraucherinnen und Verbraucher ihr Kraftfahrzeug nicht direkt bei der Volkswagen AG, sondern bei einem Händler gekauft haben, so dass die Ansprüche diesem gegenüber geltend zu machen sind.

Der Verkäufer hat dem Käufer die Kaufsache frei von Sach- und Rechtsmängeln zu verschaffen (§ 433 Absatz 1 Satz 2 BGB). Ein Sachmangel liegt nach § 434 Absatz 1 BGB unter anderem vor, wenn die Kaufsache nicht die vereinbarte Beschaffenheit hat oder nicht die Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann. Zur Beschaffenheit im vorgenannten Sinne gehören auch Eigenschaften, die der Käufer nach den öffentlichen Äußerungen des Verkäufers oder des Herstellers erwarten kann (§ 434 Absatz 1 Satz 3 BGB). Im Hinblick auf die Abgaswerte eines PKW wird ein Mangel regelmäßig zu bejahen sein, wenn die vereinbarten oder vom Hersteller öffentlich geäußerten Abgaswerte im vorgeschriebenen Messverfahren ohne Manipulation der Fahrzeugtechnik durch den Hersteller nicht erreicht werden. Ein Sachmangel wegen Abweichung der Kaufsache von der "üblichen Beschaffenheit" kann sich zudem daraus ergeben, dass das Fahrzeug die Vorgaben öffentlich-rechtlicher Vorschriften nicht erfüllt. Werden diese Grenzwerte im vorgeschriebenen Messverfahren nur aufgrund einer Manipulation eingehalten, wird ebenfalls regelmäßig ein Sachmangel zu bejahen sein.

Bei Vorliegen eines Sachmangels kann der Käufer nach §§ 437 Nummer 1, 439 BGB von dem Verkäufer Beseitigung des Mangels verlangen (sog. Nacherfüllung). Ist die Mängelbeseitigung nicht möglich oder erfolgt sie nicht innerhalb einer vom Käufer dafür gesetzten angemessenen Frist, kann der Käufer nach §§ 437 Nummer 2, 441 BGB den Kaufpreis mindern oder – bei einer erheblichen Pflichtverletzung – nach §§ 437 Nummer 2, 440, 323 BGB vom Kaufvertrag zurücktreten. Liegt ein schuldhaftes Verhalten des Verkäufers vor, kann der Käufer darüber hinaus nach §§ 437 Nummer 3, 440, 280, 281 BGB Schadensersatz verlangen.

Die beschriebenen Voraussetzungen der Gewährleistung sind in jedem Einzelfall zu prüfen. Es wird auf die konkrete Ausgestaltung des Rückrufs durch Volkswagen bzw. die Kundeninformation durch Volkswagen ankommen, ob und inwieweit damit Ansprüche nach den vorgenannten Vorschriften erfüllt werden.

#### bb) Problem der Verjährung

Nach derzeitigem Kenntnisstand hat die Volkswagen AG wohl seit dem Jahr 2007 bis 2015 eine Software zur Manipulation von Schadstoffwerten in Fahrzeuge eingebaut. Damit könnte ein Teil der hier in Rede stehenden Gewährleistungsansprüche bereits verjährt sein. Die Verjährungsfrist für kaufrechtliche Gewährleistungsansprüche beträgt grundsätzlich zwei Jahre (§ 438 Absatz 1 Nummer 3 BGB). Hat der Verkäufer den Mangel arglistig verschwiegen, was insbesondere bei Verkäufen durch den Hersteller Volkswagen AG zu bejahen sein dürfte, beträgt die Verjährungsfrist drei Jahre (§ 438 Absatz 3 i.V.m. § 195 BGB). Regelmäßig dürften Verbraucher ihr Kraftfahrzeug bei einem Händler gekauft haben, der keine

Kenntnis von dem Mangel hatte, so dass Gewährleistungsansprüche in einer großen Zahl von Fällen bereits verjährt sind.

Aufgrund der Problematik, dass Ansprüche bereits verjährt sein können oder eine Verjährung droht, hat die Bundesregierung die Volkswagen AG aufgefordert, eine umfassende Verjährungsverzichtserklärung abzugeben.

Mit Pressemitteilung vom 25. November 2015 hat die Volkswagen AG erklärt: *„Die Volkswagen AG verzichtet darüber hinaus ausdrücklich bis zum 31. Dezember 2016 auf die Erhebung der Verjährungseinrede im Hinblick auf etwaige Gewährleistungsansprüche/ Garantieansprüche wegen der in Fahrzeugen mit Motorentyp EA 189 eingebauten Software, sofern diese Ansprüche nicht bereits verjährt sind. Deshalb entstehen Volkswagen Kunden durch Zuwarten keine Nachteile.“*

Die in dieser Form abgegebene Erklärung wird als unzureichend eingeschätzt und dürfte für die betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher kaum Vorteile bringen:

- Sie bezieht sich nur auf Gewährleistungs- und Garantieansprüche.
- Gewährleistungsansprüche gegen die Volkswagen AG haben Verbraucherinnen und Verbraucher, die ihr Kraftfahrzeug bei einem Händler erworben haben, nur, wenn sie ihnen abgetreten worden sind. Soweit solche Gewährleistungsansprüche schon verjährt sind, werden sie vom Verzicht nicht erfasst.
- Wenn die Ansprüche bis zur Versendung der Rückrufschreibens durch die Volkswagen AG noch nicht verjährt sind, können sie während der Rückrufaktion wohl auch nicht mehr verjähren, da die Volkswagen AG spätestens mit dem Rückrufschreiben auch in Verhandlungen mit den angeschriebenen Fahrzeuginhabern über die Ansprüche eintritt, so dass die Verjährung nach § 203 BGB gehemmt ist. Vor dem Hintergrund ist es eher verwirrend, dass die Volkswagen AG auf die Einrede der Verjährung verzichten will, da diese Verzichtserklärung suggeriert, dass nach dem Rückrufschreiben noch Ansprüche verjähren könnten, obwohl die Verjährung nach § 203 BGB gehemmt ist und die Hemmung frühestens drei Monate nach Ende der Verhandlungen eintreten kann.

Damit die Rechtsstellung der betroffenen Verbraucher beachtet wird, ist es nach Ansicht der Bundesregierung erforderlich, dass sich die Volkswagen AG in dem Rückrufschreiben gegenüber den betroffenen Fahrzeuginhabern verpflichtet, die bestehenden Mängel an den Fahrzeugen umfassend zu beseitigen und darauf zu verzichten, auch gegen schon verjährte Ansprüche von Fahrzeuginhabern die Einrede der Verjährung zu erheben.

b) Garantieansprüche

Regelmäßig garantieren Automobilhersteller mit einer Herstellergarantie die Mangelfreiheit des Fahrzeugs für die Garantiezeit und gewähren zumindest Nachbesserungsansprüche bei auftretenden Mängeln, die nicht vom Fahrzeuginhaber durch unsachgemäßen Gebrauch verursacht wurden. Ansprüche aus einer Herstellergarantie können auch Verbraucher haben. Die Volkswagen AG gewährt den Käufern eines Neufahrzeuges eine zweijährige Herstellergarantie hinsichtlich aller Mängel in Werkstoff und Werkarbeit. Die Laufzeit der Garantie beginnt regelmäßig ab Übergabe des Fahrzeuges an den Erstkäufer.

Die Garantiebedingungen der Volkswagen AG variieren nach Modelljahr und Marke (VW, Audi, Skoda, Seat, u.a.). So umfasst die „Volkswagen-Garantie“ (Stand: 28. September 2009) ausschließlich Nachbesserungsarbeiten zur Beseitigung des Mangels. Die „Audi-Garantie“ hingegen umfasst sowohl Nachbesserungsarbeiten als auch die Ersatzlieferung nach Wahl des Herstellers (Modelljahr 2014). Vereinbarungen dazu, ob Ansprüche aus der Garantie bereits dann entstehen, wenn ein Mangel während der Garantiezeit besteht/entsteht oder nur dann, wenn der bestehende Mangel während der Garantiezeit auch angezeigt oder gar festgestellt wird, enthalten die Garantiebedingungen nach hiesiger Kenntnis nicht. Besondere Vereinbarungen über die Verjährung der Ansprüche werden ebenfalls nicht getroffen.

Für Fälle, in denen - wie hier - Vereinbarungen über die Verjährung nicht bestehen, ist streitig, ob für die Ansprüche aus der Garantie die dreijährige Regelverjährungsfrist und die zehnjährige Höchstverjährungsfrist nach § 199 Absatz 4 BGB oder in analoger Anwendung die Verjährungsfrist für Gewährleistungsansprüche nach § 438 BGB gilt. Die wohl herrschende Meinung in der Literatur nimmt an, dass für Garantieansprüche die Regelverjährungsfrist gilt. Die Regelverjährungsfrist beginnt nach § 199 Absatz 1 BGB, wenn der Anspruch entstanden ist und der Gläubiger von den den Anspruch begründenden Umständen und der Person des Schuldners Kenntnis erlangt oder hätte erlangen müssen. Danach dürfte die Verjährungsfrist mit dem öffentlichen Bekanntwerden von Manipulationen an dem jeweiligen Fahrzeugtyp begonnen haben. Ansprüche der Kunden aus einer Herstellergarantie sind danach in der Regel noch nicht verjährt. Wendet man dagegen mit der Gegenauffassung § 438 BGB analog an, hat die Verjährung bereits mit der Übergabe des Fahrzeuges an den Käufer begonnen (§ 438 Absatz 2 BGB). Die Garantie würde danach - von den Fällen des arglistigen Verschweigens des Mangels abgesehen (§ 438 Absatz 3 BGB) - bereits zwei Jahre nach Übergabe des Fahrzeuges ablaufen (§ 438 Absatz 1 Nummer 3 BGB). Da Fahrzeuge mit manipulierter Software schon seit längerer Zeit verkauft worden sind, wäre die Garantie nach dieser Auffassung in zahlreichen Fällen bereits verjährt. Höchstrichterliche Rechtsprechung zu der Frage liegt bisher nicht vor (offengelassen in BGH NJW 2008, 2995). Mit Blick darauf er-

scheint es sinnvoll, dass VW in eine Erklärung zum Verzicht auf die Verjährungseinrede nicht nur die noch nicht verjährten, sondern alle Garantieansprüche wegen der Software-Manipulation einbezieht.

Zu den Auswirkungen der Erklärung zum Verzicht auf die Verjährungseinrede und deren rechtlichen Bewertung, s. unter 3.1.a) bb).

c) Außervertragliche Schadensersatzansprüche

Außervertragliche Haftungsansprüche würden sich vorrangig gegen den Hersteller richten. Ein Anspruch aus der Produkthaftung nach dem Produkthaftungsgesetz oder § 823 Abs. 1 BGB gegen den Hersteller entfällt jedoch, da diese nur Personen- oder Sachschäden, nicht aber – wie hier betroffen – primäre Vermögensschäden ersetzen.

Primäre Vermögensschäden sind über das allgemeine Deliktsrecht ersetzbar, wenn die Voraussetzungen des § 823 Abs. 2 i.V.m. einem Schutzgesetz oder dem § 826 BGB vorliegen: Der Hersteller müsste schuldhaft ein auch den einzelnen PKW-Käufer schützendes Schutzgesetz verletzt oder diesen vorsätzlich und sittenwidrig geschädigt haben. Zudem müsste dem Hersteller das Verhalten seiner Mitarbeiter zurechenbar sein, was ein Handeln seiner Organe oder Repräsentanten erfordert. Haben andere Mitarbeiter gehandelt, haftet der Hersteller, wenn er sie nicht ordnungsgemäß ausgewählt oder überwacht hat oder wenn er sein Unternehmen nicht so organisiert hat, dass solche Schädigungen grundsätzlich ausgeschlossen sind. Für diese Schadensersatzansprüche gilt die dreijährige Regelverjährungsfrist. Sie verjähren nach § 199 Absatz 3 Nummer 1 BGB spätestens 10 Jahre nach Entstehen des Anspruchs. Sofern Schadensersatzansprüche bestehen, sind diese mit dem Kauf bzw. spätestens mit der Übereignung und Übergabe des mangelhaften Fahrzeugs entstanden.

d) Ersatz für Folgeschäden für Verbraucherinnen und Verbraucher

aa) Mietwagen

Ein Anspruch auf Ersatz der angemessenen Kosten eines Mietwagens für die Dauer des Werkstattaufenthalts kann dem PKW-Besitzer gegen den Verkäufer, also in der Regel der Händler, als Schadensersatz im Rahmen des Gewährleistungsrechts zustehen. Ein Anspruch auf Schadensersatz steht dem Käufer gegen den Verkäufer zu, wenn der Verkäufer den Mangel zu vertreten hat. Ob ein Vertreten müssen des Verkäufers vorliegt, hängt insbesondere davon ab, ob dieser den Mangel kannte oder hätte kennen müssen, was in jedem Einzelfall zu prüfen ist.

Ein Anspruch auf Ersatz der angemessenen Kosten eines Mietwagens für die Dauer des Werkstattaufenthalts kann dem PKW-Besitzer zudem als Schadensersatz im Rahmen außervertraglicher Haftung des Herstellers unter den unter c) genannten Voraussetzungen zukommen.

Die Volkswagen AG hat in ihrer Pressemitteilung vom 25. November erklärt, dass sie mit jedem Kunden Kontakt aufnehmen und sich darum bemühen werden, *„die individuellen Kundenbedürfnisse im Rahmen der Umsetzung der technischen Maßnahmen zu berücksichtigen, um etwaige Nachteile für die Kunden, wie z.B. mögliche Mobilitätseinschränkungen, zu vermeiden. So sichert die Marke Volkswagen in diesem Zusammenhang zu, dass allen Kunden eine angemessene Ersatzmobilität kostenfrei angeboten wird.“*

bb) Neue Mängel durch die Reparatur

Treten nach der Durchführung der Rückrufaktion neue Mängel am Fahrzeug auf (wie ein höherer Kraftstoffverbrauch oder eine geringere Leistung), kommen Mängelgewährleistungs- oder Schadensersatzansprüche in Betracht.

cc) Nachzahlung von Kraftfahrzeugsteuern

Durch die Manipulationen und der von Volkswagen selbst festgestellten Unregelmäßigkeiten könnte möglicherweise die Kraftfahrzeugsteuer falsch bemessen sein, so dass den Haltern der Kraftfahrzeuge als Steuerschuldner eine Nachzahlung drohen kann.

Die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw bemisst sich seit 2009 nach dem Hubraum und dem jeweiligen CO<sub>2</sub>-Typprüfwert. Sie gilt im Wesentlichen für alle Pkw, die seit dem 1. Juli 2009 erstmals verkehrsrechtlich zugelassen wurden. Für Erstzulassungen im Zeitraum vom 5. November 2008 bis 30. Juli 2009 findet die vorrangig CO<sub>2</sub>-bezogene Kraftfahrzeugsteuerbemessung Anwendung, wenn sie für den Steuerpflichtigen günstiger ist. Ältere Fahrzeuge werden weiterhin nach Hubraum und Emissionsklasse (sog. Euro-Abgasnorm) besteuert. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist mit den „Euro-Abgasnormen“ nicht limitiert. Sollten sich die Unregelmäßigkeiten hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Typprüfwerte bestätigen, müssten ggf. die feststellenden Verwaltungsakte der Zulassungsbehörden, die für die Kraftfahrzeugsteuerfestsetzung bindende Grundlagenbescheide darstellen, geändert werden. Die Kraftfahrzeugsteuerfestsetzungen würden von den Finanzbehörden nach inhaltlicher und zeitlicher Maßgabe der neuen Feststellungen der Verkehrsbehörden geändert werden. In einem Schreiben an die EU-Finanzminister hat der Volkswagen-Vorstand seine grundsätzliche Bereitschaft mitgeteilt, diese Mehrsteuern zu tragen. Nach Auskunft des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) käme eine vertragliche Verpflichtung durch die Volkswagen AG nach § 48 Absatz 2 i.V.m.

§ 192 Abgabenordnung in Betracht. Für die noch laufenden Prüfungen sind das Ergebnis der Sachverhaltsfeststellungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und der eingesetzten Untersuchungskommission sowie die verkehrsrechtliche Bewertung durch die Verkehrsbehörden erforderlich.

Die Emissionswerte für Stickoxide sind als Bestandteil der „Euro-Abgasnormen“ seit Juli 2009 zwar grundsätzlich nicht mehr maßgeblich für die Berechnung der nun CO<sub>2</sub>-orientierten Kraftfahrzeugsteuer, allerdings galten in den Jahren 2011 bis 2013 befristete Steuerbefreiungen für Diesel-Pkw der Euro-6-Abgasnorm. Sollte sich - wovon zur Zeit nicht auszugehen ist - nach der beabsichtigten Rückrufaktion herausstellen, dass die Euro-6-Abgasnorm oder ggf. infolge der Nachbesserung der CO<sub>2</sub>-Wert nicht mehr eingehalten wird, käme es, sofern eine rückwirkende Änderung der verkehrsrechtlichen Grundlagenbescheide erfolgen würde, auch bei diesen Fahrzeugen zu Nachforderungen von Kraftfahrzeugsteuer.

Ein Anspruch betroffener Fahrzeughalter auf Ersatz von Kraftfahrzeugsteuer gegen den Hersteller könnte sich aus dem außervertraglichen Haftungsrecht ergeben, wenn die Voraussetzungen des § 823 Abs. 2 i.V.m. einem Schutzgesetz oder des § 826 BGB vorliegen sollten: Der Hersteller müsste schuldhaft ein auch den einzelnen PKW-Käufer schützendes Schutzgesetz verletzt oder diesen vorsätzlich und sittenwidrig geschädigt haben. Ein solches Verhalten seiner Mitarbeiter müsste dem Hersteller zurechenbar sein, was ein Handeln seiner Organe oder Repräsentanten erfordert. Haben andere Mitarbeiter gehandelt, haftet der Hersteller, wenn er sie nicht ordnungsgemäß ausgewählt oder überwacht hat (§ 831 BGB) oder wenn er sein Unternehmen nicht so organisiert hat, dass solche Schädigungen grundsätzlich ausgeschlossen sind.

### **3.2 Zivilrechtliche Ansprüche von Anlegern und prozessuale Durchsetzungsmöglichkeiten**

§ 15 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) enthält Vorgaben zur Ad hoc-Publizität. Die Ad-hoc-Publizitätspflicht sieht vor, dass ein Inlandsemittent von Finanzinstrumenten Insiderinformationen, die ihn unmittelbar betreffen, unverzüglich veröffentlichen muss. Zweck der Ad-hoc-Publizitätspflicht ist, einen gleichen Informationsstand der Marktteilnehmer durch eine schnelle und gleichmäßige Unterrichtung des Marktes zu erreichen, damit sich keine unangemessenen Börsen- oder Marktpreise aufgrund fehlerhafter oder unvollständiger Unterrichtung des Marktes bilden. Sollte Volkswagen gegen die Vorgaben der Ad-hoc-Publizitätspflicht verstoßen haben und Anlegern dadurch ein Schaden entstanden sein, haben diese grundsätzlich die Möglichkeit, nach §§ 37b, 37c WpHG ihre Schäden ersetzt zu verlangen.

Nachdem die Verstöße von VW gegen Abgasvorschriften in den USA bekannt wurden, hat es deutliche Kursveränderungen bei VW-Papieren gegeben. Wie in vergleichbaren Fällen entsprechender Kursveränderungen auch sieht sich die BaFin routinemäßig den Handel in VW-Papieren in Bezug auf Insiderhandel/Marktmanipulation an und prüft zum anderen, ob die Vorgaben zur Ad-hoc-Publizität (§ 15 WpHG) eingehalten wurden.

Zuständig für etwaige Schadensersatzforderungen der Anleger sind in diesem Zusammenhang die Zivilgerichte. Über entscheidungserhebliche Tatsachen und Rechtsfragen kann in einem Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) vor dem Oberlandesgericht entschieden werden, wenn 10 Musterfeststellungsanträge von den Klägern oder Beklagten der Ausgangsverfahren gestellt werden. Wird ein Musterverfahren durchgeführt, werden alle anhängigen Anlegerstreitigkeiten mit gleichen Streitgegenständen bis zum rechtskräftigen Abschluss des Musterverfahrens ausgesetzt. Die Feststellungen im Musterverfahren haben grundsätzlich bindende Wirkung für die Ausgangsverfahren. Anleger, die nicht geklagt haben, können ihre etwaigen Ansprüche beim Klageregister anmelden. Damit ist die Verjährung dieser Ansprüche bis zum rechtskräftigen Abschluss des Musterverfahrens gehemmt.

#### **4. Mögliche Konsequenzen aus verbraucherpolitischer Sicht**

Die Bundesregierung prüft und berät, welche Konsequenzen sich aus den Vorfällen bei der Volkswagen AG ergeben können. Vorbehaltlich dieser Prüfung und Beratung sowie vorbehaltlich des bevorstehenden Untersuchungsberichts des BMVI könnten aus verbraucherpolitischer Sicht die nachfolgenden Optionen beraten werden.

##### **4.1 Prüfung der Einrichtung einer Schlichtungsstelle**

Bislang gibt es keine Schlichtungsstelle für die Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit Verkäufen von Neuwagen. Bislang gibt es nur die Schlichtungsstelle des Bundesverbandes Freier Kraftfahrzeughändler (BVfK-Schiedsstelle), die nur dann tätig wird, wenn es um Probleme zwischen Verbrauchern und BVfK-Händlern geht, sowie die Schiedsstelle für das Kfz-Handwerk, die im Fall von Fahrzeugkäufen nur zuständig ist, wenn es sich um einen Gebrauchtwagenkauf handelt.

Es bietet sich die Prüfung der Einrichtung einer unabhängigen Schlichtungsstelle nach den Anforderungen des Verbraucherstreitbeilegungsgesetzes (VSBG) an. In dieser können Beschwerden von Kunden im Zusammenhang mit Neuwagenkäufen, aber auch andere Beschwerden im Kfz-Bereich geschlichtet werden. Eine solche Verbraucherschlichtungsstelle

kann jedoch nicht nur für VW tätig bzw. eingerichtet werden, da ansonsten die Anforderungen an die Unabhängigkeit der Schlichtungsstelle (§ 1 Absatz 2 VSBG) nicht erfüllt sind.

Das Verbraucherstreitbeilegungsgesetz, mit dem die Richtlinie 2013/11/EU über die alternative Streitbeilegung in Verbrauchersachen umgesetzt wird, ist vom Bundestag am 3. Dezember 2015 beschlossen worden und wird demnächst in Kraft treten. Es sieht ein System von privatwirtschaftlichen, vorwiegend branchenspezifischen Verbraucherschlichtungsstellen und ergänzend von Universalschlichtungsstellen vor, die auf Antrag von Verbrauchern bei Streitigkeiten aus Verbraucherverträgen mit Unternehmen ein außergerichtliches Schlichtungsverfahren anbieten.

#### **4.2 Aufsichtsstrukturen**

Die Beobachtung und Verfolgung systematischer Unregelmäßigkeiten bei bestimmten Fahrzeugtypen oder Herstellern dient der Rechtsdurchsetzung, die auch im Interesse der Verbraucher ist. Verkehrssicherheit und die Einhaltung von Grenzwerten zum Schadstoffausstoß sind zwei von vielen Aspekten, die für Verbraucher im Zusammenhang mit dem Kauf und dem Betrieb von Kraftfahrzeugen von Bedeutung sind. Weitere Verbraucherinteressen sind z.B. Fragen der Abwicklung und der Kosten von Rückrufaktionen, die Weiterentwicklung von Kraftfahrzeugen in Bezug auf das automatisierte und vernetzte Fahren oder in Bezug auf die Elektromobilität, insbesondere auch hinsichtlich Datenschutz und Datensicherheit.

Das KBA ist neben den zuständigen Behörden der anderen europäischen Mitgliedstaaten Genehmigungsbehörde für Typpenehmigungen. Zudem ist das KBA zuständige Behörde für die Produktsicherheit bei Kraftfahrzeugen sowie Marktüberwachungsbehörde. Die Aufgaben des KBA beziehen sich gegenwärtig insbesondere auf Rechtsvorschriften zur Einhaltung der rechtlichen Anforderungen an die technische Gestaltung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen. Der Bundesregierung ist die Berücksichtigung der kollektiven Verbraucherinteressen bei der Wahrnehmung der Verwaltungsaufgaben durch Behörden des Bundes ein wichtiges Anliegen. Es wird zu prüfen sein, ob und welche Konsequenzen sich für den Aufgabenbereich des KBA ergeben.

#### **4.3 Realistischere Testverfahren auf EU-Ebene**

Im Rahmen der Euro 5/6-Verordnung (VO (EG) Nr. 715/2007) und der sogenannten CO2-Verordnung (VO Nr. 443/2009/EG) ist die Europäische Kommission von Rat und Europäischem Parlament aufgefordert, das derzeitige NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) Messverfahren hinsichtlich seiner Realitätsnähe zu überprüfen und ggf. anzupassen bzw. neue Messverfahren auszuarbeiten. Die mit den Arbeiten zur weltweit harmonisierten Test-

prozedur (WLTP) verbundene Neuentwicklung des Fahrzyklus sowie die Fortentwicklung der Messprozeduren dienen dabei der möglichst realitätsnahen Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs (bzw. des Verbrauchs an elektrischer Energie). Die Arbeiten erfolgten zudem mit dem Ziel größtmöglicher Realitätsnähe auch mit Blick auf das weltweite Verkehrsgeschehen und Fahrverhalten. Weiterhin laufen auf EU-Ebene Arbeiten für ein zusätzliches Messverfahren zur Sicherstellung der Einhaltung der Schadstoffemissionsgrenzwerte im realen Betrieb auf der Straße (Real-driving emissions, RDE). Aber auch das europäische Typpergenehmigungsrecht sollte unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse und mit Blick auf die gesetzten Ziele überprüft werden. Dabei sollten auch die Kontrollmechanismen überprüft und zielgerichtet gestärkt werden.