

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katharina Willkomm, Stephan Thomae, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/14686 –**

Verbraucherschutz und das Kraftfahrt-Bundesamt

Vorbemerkung der Fragesteller

Vor gut vier Jahren begann der „Dieselskandal“ durch die Bekanntgabe, dass die Volkswagen AG eine illegale Abschaltvorrichtung in der Motorsteuerung ihrer Dieselfahrzeuge verwendet hat. Knapp zwei Jahre ist es her, dass Bund und Länder im Rahmen des „Nationalen Forum Diesel“ am 2. August 2017 eine Erklärung verabschiedet haben (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-erklaerung-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile).

Die besagte Erklärung enthielt unter anderem folgenden Spiegelstrich: „Für alle Nachrüstungen gilt zudem: Die Hersteller müssen gegenüber dem Kunden die Gewährleistung auf die Bauteile übernehmen, die durch die Maßnahme beansprucht werden. Für alle in diesem Zusammenhang auftretenden Fragen wird für die Verbraucher ein Verbraucherbeirat beim Kraftfahrt-Bundesamt [KBA] eingerichtet.“

Laut § 1 seiner Geschäftsordnung (GO) umfassen die Aufgaben des Verbraucherbeirats:

- (a) Beratung des KBA bei der Tätigkeit im Zusammenhang mit der Erteilung von Typgenehmigungen und den damit zusammenhängenden Kontrollverfahren sowie der Marktüberwachung;
- (b) Beratung bei der Schwerpunktsetzung für die Durchführung der Marktüberwachung von Fahrzeugen in den Bereichen Umweltschutz und Sicherheit unter Berücksichtigung von Verbraucher-, Datenschutz- und Umweltinteressen und aktuellen kraftfahrzeugtechnischen Entwicklungen;
- (c) Empfehlungen in Bezug auf transparent verbraucherfreundliche Darstellung von Entscheidungen des KBA;
- (d) Empfehlungen zur Umsetzung der vorgenannten Aufgaben durch das KBA;
- (e) Empfehlungen zu auftretenden Verbraucherfragen im Zusammenhang mit Diesel-Fahrzeugen und anhand von eigenen Erkenntnissen sowie zu Themen aufgrund von Bürgeranfragen nach § 18.

§ 17 GO lautet:

Auf der Internetseite des KBA wird eine Rubrik „Beirat“ eingerichtet, in der der Beirat und dessen Mitglieder vorgestellt sowie die Geschäftsordnung, Beratungsergebnisse und Empfehlungen gegenüber dem KBA veröffentlicht werden.

§ 20 GO lautet:

Der Beirat wird zunächst für ein Jahr auf Probe errichtet. Zur Durchführung der Evaluierung für diesen Zeitraum beauftragt der Präsident des KBA im Einvernehmen mit dem für das KBA zuständigen koordinierenden Fachaufsichtsreferat einen unabhängigen Dritten. Nach Vorliegen des Evaluierungsberichts entscheiden die beteiligten Ressorts über die Struktur des Beirats.

Aktuelle Berichterstattung vermittelt nach Ansicht der Fragesteller den Eindruck, dass der Dieselskandal auch im Herbst 2019 noch immer nicht vollständig aufgearbeitet ist. Das Kraftfahrt-Bundesamt als zuständige Aufsichtsbehörde scheint nach wie vor zurückhaltend bei der Durchsetzung von Recht und Gesetz (www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/dieselskandal-audi-kommt-bei-umruestung-manipulierter-autos-nicht-hinterher/24970478.html).

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob, und gegebenenfalls wie der behördliche Verbraucherschutz zu stärken ist.

1. Welche Bundesbehörden haben Verbraucherschutz als Aufsichtsziel?
2. Welche positiven oder negativen Effekte hätte es aus Sicht der Bundesregierung, Bundesbehörden auf Verbraucherschutz als Aufsichtsziel zu verpflichten?
3. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung bislang davon abgesehen, alle Bundesbehörden – jedenfalls unter anderem – auf den Verbraucherschutz als Aufsichtsziel zu verpflichten?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 bis 3 gemeinsam beantwortet.

Soweit es um die Marktbeobachtung und -kontrolle aus Verbraucherperspektive geht, wird exemplarisch auf die Zuständigkeit der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht hingewiesen, die gemäß § 4 Absatz 1a des Finanzdienstleistungsaufsichtsgesetzes innerhalb ihres gesetzlichen Auftrags dem Schutz der kollektiven Verbraucherinteressen verpflichtet ist.

Darüber hinaus plant die Bundesregierung, in dieser Legislaturperiode im Bereich der verbraucherbezogenen IT-Sicherheit, das Aufgabenspektrum des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik um Belange des Verbraucherschutzes zu erweitern. Derzeit berät die Bundesregierung über die Novelle des bestehenden IT-Sicherheitsgesetzes.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass im deutschen Rechtssystem der Grundsatz gilt, Privatrecht (z. B. Ansprüche von Verbraucherinnen und Verbrauchern) durch Privatrechtssubjekte (z. B. betroffene Verbraucherinnen und Verbraucher, klagebefugte Verbände) und mit Mitteln des Zivil- und Zivilprozessrechts durchzusetzen. Dieses System wurde in der laufenden Legislaturperiode durch Einführung der Musterfeststellungsklage gestärkt. Weitere Verbesserungen, namentlich im Bereich der Verbandsklagen, sind Gegenstand von Verhandlungen auf EU-Ebene über den sog. New Deal for Consumers.

4. Aus welchen Gründen ist das Kraftfahrt-Bundesamt bislang nicht auf das Aufsichtsziel Verbraucherschutz verpflichtet worden?

Die Aufgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) sind in § 2 des Gesetzes über die Errichtung des KBA geregelt. Hierbei handelt es sich um Verwaltungsaufgaben bei der Durchsetzung bestimmter straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und unmittelbar damit verbundene Aufgaben. Das KBA ist hiernach unter anderem zuständig für die Erteilung von Typgenehmigungen, die Durchführung des Produktsicherheitsgesetzes in Bezug auf bestimmte Produkte im Straßenverkehr und die Marktüberwachung. Beim Verbraucherschutz handelt es sich nicht um eine auf straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten begrenzte Materie und ist somit nicht unmittelbarer Gegenstand der Regelungen über die Verwaltungsverfahren, für deren Durchführung das KBA die Zuständigkeit erhalten hat.

Mit der Einrichtung des Beirates beim KBA ist der Stärkung der Gesichtspunkte des Verbraucherschutzes Rechnung getragen worden. Der Beirat unterstützt das KBA beratend und erhöht die Transparenz des Verwaltungshandelns des KBA.

5. Welche Sach- und Personalmittel hat die Bundesregierung dem Verbraucherbeirat jährlich zur Verfügung gestellt?

Für den Beirat entstehen Kosten für die Reisen und Unterbringung der Teilnehmenden sowie Personalkosten für die Geschäftsführung. Die Reisekosten sind bei Kapitel 1211 Titel 526 02 mit jährlich 14.000 Euro veranschlagt. Die Personalkosten für die Geschäftsführung betragen jährlich rd. 11.500 Euro und sind bei Kapitel 1215 Titel 428 01 veranschlagt.

6. Beabsichtigt die Bundesregierung, diese Sach- und Personalmittel beizubehalten oder zu verändern (bitte begründen)?

Es sind keine Änderungen vorgesehen. Die Teilnehmerzahl des Beirats und die Anteile an den Personalkosten für die Geschäftsführung bleiben unverändert.

7. Welche Themen hat der Verbraucherbeirat seit Einrichtung behandelt?

Der Beirat beim KBA hat sich bislang in zwei Sitzungen mit in die Zuständigkeit des KBA fallenden Themen befasst:

- Umsetzung des Regierungsprogramms „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ im Aufgabenbereich des KBA,
- technische Ausstattung des KBA für die Fahrzeuguntersuchungen speziell im Emissionsbereich,
- Internetauftritt des KBA,
- Rückrufdatenbank beim KBA,
- Sachstand zu Software-Updates bei Diesel-Fahrzeugen,
- Informationen zu Hardware-Nachrüstung,
- Veröffentlichung von Rückrufbescheiden durch das KBA,
- Bereitstellung von RDE-Prüfberichten durch das KBA,
- Bereitstellung statistischer Daten durch das KBA.

8. Gibt es bislang Empfehlungen des Verbraucherbeirats an das KBA oder andere Stellen wie Ministerien, Behörden oder Hersteller?
9. Inwiefern sind die Empfehlungen des Verbraucherbeirats durch die Bundesregierung oder nach Kenntnis der Bundesregierung durch Dritte umgesetzt worden?
10. Welche Empfehlungen des Verbraucherbeirats beabsichtigt die Bundesregierung noch umzusetzen, und bis wann jeweils?
11. Aus welchen Gründen haben das KBA oder andere adressierte Stellen nach Kenntnis der Bundesregierung davon abgesehen, die Empfehlungen des Verbraucherbeirats umzusetzen?
12. Warum ist bislang § 17 GO nicht in der Form umgesetzt, auf seiner Internetseite in der Rubrik „Beirat“ (www.kba.de/DE/DasKBA/Beirat/beirat_node.html) Beratungsergebnisse und Empfehlungen gegenüber dem KBA veröffentlicht worden sind?

Die Fragen 8 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Beirat beim KBA hat bislang keine formellen Empfehlungen ausgesprochen, sondern mit dem KBA eine offene Diskussion über die verschiedenen Themen geführt.

13. Wer ist der unabhängige Dritte im Sinne von § 20 GO für bislang durchgeführte Evaluierungen des Verbraucherbeirats?

Die Firma BearingPoint wurde gemäß § 20 GO des Beirates beim KBA mit der Durchführung der Evaluierung beauftragt.

14. Welche Ergebnisse haben die Evaluierungen gemäß § 20 GO jeweils erbracht?
15. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus den Evaluierungen des Verbraucherbeirats bislang gezogen bzw. beabsichtigt sie zu ziehen?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Evaluierungsbericht liegt noch nicht vor.

16. Wird bzw. ist die Befristung der Einrichtung der Verbraucherbeirats auf ein Jahr gemäß § 20 Satz 1 GO aufgehoben (bitte Entscheidung begründen)?

Der Beirat beim KBA wurde verlängert. Über das weitere Vorgehen wird nach Vorlage und Auswertung des Evaluierungsberichts entschieden.

17. Wie beabsichtigt die Bundesregierung bzw. das KBA mit den Fristversäumnissen der Audi AG hinsichtlich ausstehender angeforderter Unterlagen zur Software-Nachrüstung für bezüglich des Schadstoffausstoßes manipulierte Fahrzeuge umzugehen?

18. In welchem Umfang halten sich nach Kenntnis der Bundesregierung andere vom Dieselskandal betroffene Automobilhersteller an in Frage 17 benannte Vorgaben des KBA (bitte differenzierte Angaben nach Automobilhersteller)?
19. Welche Schritte erachtet die Bundesregierung bzw. das KBA für notwendig, um künftig Missachtungen ihrer bzw. seiner Vorgaben durch die Audi AG und gegebenenfalls andere Automobilhersteller zu unterbinden?

Die Fragen 17 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das KBA kann die notwendigen Maßnahmen gegen Zuwiderhandlungen der Hersteller erlassen. Im Fall Audi hat das KBA eine erneute Fristverlängerung vorgesehen und bei Nichteinhaltung der Frist die Verhängung eines Zwangsgelds angedroht. Audi hat in der Zwischenzeit die erforderlichen Unterlagen übermittelt.

20. Hat die Bundesregierung bzw. das KBA in diesem Kontext erwogen, gemäß § 25 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung die Typengenehmigung für noch nicht umgerüstete Fahrzeugmodelle zu entziehen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 18 bis 20 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/12719 verwiesen. Die Sachverhaltsermittlung durch das KBA ist noch nicht abgeschlossen. Es laufen noch Fahrzeugprüfungen.

21. Wie viele Fahrzeuge mit unzulässiger Abschaltvorrichtung sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland in Betrieb (bitte differenzierte Darstellung nach Hersteller)?

Der Bundesregierung liegen Informationen zu Fahrzeugen vor, die aufgrund einer unzulässigen Abschaltvorrichtung gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zurückgerufen wurden. Entsprechende Informationen sind auf der Internetseite des KBA einsehbar (vgl.: www.kba.de/DE/Marktueberwachung/Abgasthema tik/abgasthematik_node.html;jsessionid=475AAF0DFB8B8E139B977D2AFE0B12CB.live11292).

22. In welchen Abständen und welchem Umfang lässt sich der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer über die Arbeit des KBA informieren?
23. In welchen Abständen und welchem Umfang lässt sich der Bundesverkehrsminister insbesondere über Software-Nachrüstungen für manipulierte Fahrzeuge informieren?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur wird bei Bedarf über die Arbeit des KBA sowie die Software-Updates informiert.

