

FAQs zum VW Abgasskandal

1. Welche Fahrzeuge sind vom "VW-Skandal" betroffen?

Laut VW können Fahrzeuge aller Konzernmarken (VW, Audi, Skoda, Seat) der Baujahre 2008 bis 2015 betroffen sein. Im Detail geht es um Dieselmotoren mit 1,2, 1,6 und 2,0 Liter Hubraum mit der Typbezeichnung EA 189, die die Euro 5-Abgasnorm erfüllen. Auch eine geringe Stückzahl von frühen Euro 6-Fahrzeugen ist betroffen. Dabei handelt es sich um VW Passat und Passat CC-Modelle, die als Sonderausstattung mit einem SCR-System ausgerüstet wurden.

Diese Modelle sind laut Hersteller betroffen:

Audi: A1, A3, A4, A5, A6, Q3, Q5 und TT

VW: Polo, Golf VI, Passat VII, Touran, Tiguan I, Beetle, Sharan und Caddy

Skoda: Fabia, Yeti, Rapid, Roomster, Octavia und Superb

Seat: Ibiza, Leon, Exeo, Altea und Alhambra

2. Welche Motoren wurden durch den ÖAMTC (zusammen mit TU) überprüft? Wie geht es mit den Tests weiter?

Folgende Fahrzeuge wurden überprüft:

VW Golf 2.0TDI 103kW, Schaltgetriebe

Audi A4 2.0TDI 88kW, Schaltgetriebe

Audi A4 2.0TDI 100kW, Schaltgetriebe

Audi A4 2.0TDI 105kW, Schaltgetriebe

Die ÖAMTC-Testaktivitäten zu 2.0 Dieselmotoren sind abgeschlossen. Generell kann aufgrund der hohen Kosten nur eine Auswahl an Fahrzeugen getestet werden. Diese Messergebnisse sollen eine Grundsatzaussage zu den Umrüstungen zulassen. Es ist uns nicht möglich, jede Leistungsstufe und Konfiguration zu testen. Weitere Messungen mit dem 1,2 TDI und dem 1,6 TDI sind in Vorbereitung und werden umgehend durchgeführt, sobald das entsprechende Update verfügbar ist.

Die deutsche Bundesanstalt für Straßenwesen prüft in Kooperation mit dem deutschen Kraftfahrbundesamt für jede Fahrzeugtype die vom VW-Konzern vorgeschlagenen Rückruf-Maßnahmen und gibt sie erst dann frei, wenn die Veränderungen im Rahmen der Messtoleranzen liegen und nicht offenkundige Probleme im Langzeitbetrieb erwarten lassen.

Wann weitere Testergebnisse vorliegen, hängt in erster Linie davon ab, wann VW diese Fahrzeuge zurückruft. Außerdem prüft die deutsche Bundesanstalt für Straßenwesen in Kooperation mit dem deutschen Kraftfahrbundesamt für jede Fahrzeugtype die vom VW-Konzern vorgeschlagenen Rückruf-Maßnahmen und gibt erst dann frei, wenn die Veränderungen im Rahmen der Messtoleranzen liegen und nicht offenkundige Probleme im Langzeitbetrieb erwarten lassen.

3. Kann man aus vier getesteten Fahrzeugen überhaupt einen eindeutigen Rückschluss auf die 388.000 betroffenen Autos ziehen?

Die Messergebnisse sollen eine Grundsatzaussage zu den Umrüstungen zulassen. Aufgrund der hohen Kosten ist es dem ÖAMTC nicht möglich, jede Leistungsstufe und Konfiguration zu testen.

4. Sind die aktuellen Testergebnisse auf andere Fahrzeuge mit 2,0-Liter-Dieselmotor, z. B. Skoda Superb oder VW Tiguan, umlegbar? Gelten die Ergebnisse sowohl für Autos mit Schalt- und Automatikgetriebe? Gibt es einen Unterschied zwischen Allrad- oder Frontantrieb?

Der ÖAMTC wird Automatik- und Allradfahrzeuge weiteren Tests unterziehen, um Aussagen treffen zu können, inwieweit das Update hier Auswirkungen hat. Wann die Testergebnisse vorliegen hängt in erster Linie davon ab, wann VW diese Fahrzeuge zurückruft.

5. Hatten die getesteten Fahrzeuge eine AdBlue-Abgasnachbehandlung? Wenn ja, hat sich der AdBlue-Verbrauch geändert?

Die Testfahrzeuge hatten keine AdBlue-Systeme. Weniger als 1% der betroffenen Fahrzeuge sind überhaupt damit ausgestattet. Eine dahingehende Aussage ist also nicht möglich.

6. Kann man sein Auto selbst testen lassen?

Die erforderlichen Prüfstandversuche können in Österreich nur an der TU Wien, TU Graz oder bei Magna durchgeführt werden. Die Kosten für eine vollständige Vorher-Nachher Untersuchung belaufen sich auf ca. 30.000 Euro oder mehr. Der ÖAMTC kann solche Tests nicht direkt durchführen.

7. Warum rät der ÖAMTC von einer Klage ab?

Der ÖAMTC-Test der 2,0-Liter-Dieselfahrzeuge zeigt, dass hinsichtlich Leistung und Verbrauch praktisch kein Unterschied vor und nach der Umrüstung festzustellen ist. Auch die NOx-Werte blieben im neuen europäischen Fahrzyklus praktisch unverändert.

Aufgrund der Ergebnisse dieser Test-Serie lassen sich daher hinsichtlich Verbrauch, Leistung und NOx-Ausstoß nach österreichischem Recht keine Rechtsansprüche hinsichtlich Schadenersatz, Gewährleistung oder Rückabwicklung ableiten. Aus diesem Grund rät der ÖAMTC von Klagen aus diesen Rechtsgründen ab. Davon zu unterscheiden sind etwaige andere Rechtsansprüche (siehe die Punkte 8. und 9.).

8. Empfiehlt der ÖAMTC, sich der Sammelaktion des VKI anzuschließen oder soll man eher einen Rechtsanwalt beauftragen? Plant der ÖAMTC eine Sammelklage?

Der Club hat die Initiative des VKI immer unterstützt und tut das auch weiterhin. Für die betroffenen Kfz-Besitzer ist es risikolos, sich dem Verfahren anzuschließen. Von Klagen auf eigene Faust wegen eines möglichen Wertverlustes rät der ÖAMTC hingegen ab. In einem allfälligen Verfahren obliegt es nämlich dem Kläger nachzuweisen, dass sein Auto bei einem Verkauf einen niedrigeren Wert erzielen würde. Dieser Nachweis ist aufwändig zu erbringen. Daher macht die Sammelklage des VKI wegen eines Wertverlustes Sinn, nicht jedoch Individualklagen. Es ist dennoch darauf hinzuweisen, dass der Ausgang nicht vorhergesagt werden kann.

Im österreichischen Rechtssystem fehlt das Instrument der Sammelklage völlig. Daher wählt auch der VKI den Umweg über eine niederländische Stiftung. Der ÖAMTC tritt dafür ein, das Rechtsinstrument von Sammelklagen in Konsumentenschutzthemen möglichst rasch zu schaffen.

9. Können betroffene Kunden Schadenersatz für den Wertverlust des Autos einklagen?

Ein Schaden ist denkbar, wenn das Fahrzeug im Wiederverkauf einen schlechteren Preis erzielen würde als vor dem "VW-Skandal". Diesen "merkantilen Minderwert" könnte man geltend machen. Die Erfolgsaussichten sind ungewiss und der Schadenersatz kann sich auch nur in der Höhe der Differenz des nun eventuell niedrigeren Verkaufswertes (zum früher möglichen Preis) bewegen. Daher ist es sinnvoll, sich der Sammelklage des VKI anzuschließen. Von Individualklagen wegen Wertverlustes rät der ÖAMTC jedoch ab. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, sich einem vom Verein für Konsumenteninformation geführten Strafverfahren als Privatbeteiligter mit einem Beitrag in der Höhe von 90 Euro anzuschließen.

In diesem Zusammenhang ist hinsichtlich eines allfälligen Wertverlustes aber auch darauf hinzuweisen, dass die derzeitige Abweichung der Preisentwicklung für die betroffenen Fahrzeuge im Vergleich zu anderen Marken nur 1% beträgt. Diese Abweichung könnte durch die nun bekannt gewordene erfolgreiche Verbesserung durch VW jedoch wieder zurückgehen. In einem allfälligen Verfahren obliegt es dem Kläger nachzuweisen, dass sein Fahrzeug bei einem Verkauf einen niedrigeren Wert erzielen würde. Dieser Nachweis ist schwer zu erbringen. Immer gilt es, den begehrten Schaden (also die Wertdifferenz) in Verhältnis zum eingegangenen Risiko (Verfahrenskosten) zu setzen und klar abzuwägen. Außerdem ist für diese Entscheidung relevant, ob eine Rechtsschutzversicherung das Verfahren decken würde, sodass kein Kostenrisiko (bis auf einen etwaigen Selbstbehalt) entstünde. Hier empfiehlt sich die Kontaktaufnahme mit der Rechtsschutzversicherung und die Einholung einer schriftlichen Kostendeckungszusage.

10. Sollte man mit der Umrüstung warten, wenn man sich der VKI-Sammelaktion anschließt?

Da die Umrüstung kostenlos ist und es zu keinerlei Verschlechterungen kommt, spricht nichts dagegen, diese durchführen zu lassen. Gegenüber dem Vertragspartner treffen den Käufer aus dem Vertragsverhältnis bestimmte Sorgfaltspflichten, etwa einen Verbesserungsversuch zuzulassen. Dies gilt es zu berücksichtigen.

11. Warum werden VW-Kunden in den USA mit bis zu 10.000 Dollar entschädigt und europäische Kunden nicht?

Die Rechtslage – und überhaupt die Rechtskultur – ist in den USA eine andere als in Österreich und der EU. Amerikanische Gerichte können wesentlich höhere Schadenersatzbeträge aussprechen, da im Gegensatz zu Österreich auch ein Strafbetrag in den Schadenersatz eingerechnet werden kann.

In der EU genießen Verbraucher einen strengeren Schutz durch Vorschriften und Regeln; wenn dennoch herstellerseitig etwas "schiefgeht", kann man im Gegenzug mit wesentlich weniger Schadenersatz rechnen. Man darf aber nicht vergessen, dass die hohen Schadenersatzbeträge in den USA letztlich von den Bürgern selbst in Form von höheren Kosten für viele Produkte und Dienstleistungen gezahlt werden.

12. Kann man geltend machen, von VW "in die Irre geführt" worden zu sein?

Wenn für den Käufer einzelne technische Werte ein wesentliches Kaufkriterium waren (und das auch in irgendeiner Form belegt werden kann) und diese Werte nachweislich falsch sind, wäre es durchaus denkbar, sich rechtlich auf „Irrtum“ zu berufen. Ein solcher Fall wurde vom Landesgericht Linz in erster Instanz vor kurzem zu Gunsten des Klägers entschieden. Das Urteil ist jedoch nicht rechtskräftig. Daher ist es empfehlenswert, zuerst das Urteil zumindest der zweiten Instanz abzuwarten, bevor man sich entscheidet, zu klagen. Die Entscheidung des LG Linz basiert zudem auf technischen Vermutungen – das Gericht kannte die Testergebnisse des ÖAMTC noch nicht.

Damit man in der Zwischenzeit den rechtlichen Anspruch nicht verliert, findet man auf der ÖAMTC-Homepage ein Musterformular für einen Verjährungsverzicht, das der Händler unterschreiben sollte: <http://www.oeamtc.at/media/download/2016.06.14/14659122874960.pdf>

13. Ist eine sofortige Umrüstung Pflicht, wenn man von VW angeschrieben wird?

Die Betriebserlaubnis erlischt in Österreich nicht automatisch, wenn man nicht umrüstet. Nach der Verständigung durch VW sollte aber so bald wie möglich ein Termin für die Umrüstung vereinbart werden. Da der von VW angegebene Verjährungsverzicht bis Ende 2017 befristet ist, raten wir dringend zur Teilnahme am Rückruf bis zu diesem Datum.

14. Was ist zu beachten, wenn man ein Auto, das vom "VW-Skandal" betroffen ist, kauft oder verkauft?

Wichtig ist, dem Käufer nichts zu verheimlichen oder zu verschweigen. Insbesondere sollte diesem mitgeteilt werden, wenn die Umrüstung noch nicht erfolgt ist. Der aktuelle Wert des Fahrzeugs kann der Eurotaxliste entnommen werden. Die Fahrzeugbewertung findet man hier: <http://www.oeamtc.at/portal/eurotax-fahrzeuggewertung+2500+1102558> .

15. Was bedeutet der von VW abgegebene Verjährungsverzicht?

Die Importeure der betroffenen Marken sowie deren Partner des autorisierten Vertriebsnetzes verzichten gegenüber ihren Kunden ausdrücklich bis zum 31.12.2017 auf die Erhebung der Verjährungseinrede im Hinblick auf etwaige Ansprüche, die im Zusammenhang mit der in Fahrzeugen mit dem Motortyp EA 189 eingebauten Software bestehen. Der Verjährungsverzicht für derartige Ansprüche gilt auch, soweit diese bereits verjährt sind. Durch bloßes Zuwarten

entstehen den österreichischen Kunden daher keine Nachteile. Dies bedeutet, dass alle betroffenen Kunden die Durchführung der diesbezüglich erforderlichen technischen Maßnahmen an ihrem Fahrzeug bis zum oben genannten Zeitpunkt abwarten können.

16. Macht man als Konsument Ansprüche beim Verkäufer oder bei der Generalvertretung von VW geltend?

Grundsätzlich ist der Verkäufer Ansprechpartner für Ansprüche aus dem Titel der Gewährleistung oder Irrtumsanfechtung. Was Ansprüche aus dem Titel des Schadenersatzes anbelangt, ist der Hersteller verantwortlich.