

Worauf sich Flotten einstellen müssen

Aufarbeitung | Die Krise rund um die manipulierten Abgaswerte wirft gerade bei Fuhrparkbetreibern viele Fragen auf. Auch wenn noch Weniges konkret ist, geben die Reaktionen von VW und Audi erste Aufschlüsse.



Foto: Ricardo Hinae/Laifstudio

Anpassung | Die Marke wird sich ändern müssen, erste Schritte folgten schon

Das automobilen Kraftzentrum liegt in diesem Herbst nicht in Wolfsburg, sondern gut 330 Kilometer nördlich: in Flensburg. Das dortige Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) nimmt nun die Fäden im VW-Abgas-Skandal (siehe S. 34) in die Hand und setzt damit sowohl den VW-Konzern und die betroffenen Marken (VW, VW Nutzfahrzeuge, Audi, Seat, Škoda) als auch die Autobesitzer und Flottenbetreiber unter Druck. Die betroffenen Fahrzeuge sind zwar verkehrssicher, müssen dennoch zwingend umgerüstet werden – was wohl im Fall des 2.0 TDI mit einem Software-Update ausreicht, wohingegen die 1,6- und 1,2-Liter-Diesel mehr als neue Software brauchen, um die Stickoxid-Grenzwerte auch im Realeinsatz einhalten zu können.

Reaktionen | Der Wind weht nun also vom Norden. Ebenso frostig-geschockt ist die Stimmung bei jenen, die mit dem viel zitierten

Motor EA 189 zu tun haben. Nach den teilweise spektakulären Personal-Rochaden im VW-Imperium versucht nun allen voran der neue VW-Boss Matthias Müller, die Wogen zu glätten. So halten es auch die Großkundenabteilungen von VW und Audi. Unter der Prämisse „Genauigkeit geht vor Schnelligkeit“ will man die entstandene Verunsicherung abbauen und Vertrauen zurückgewinnen. Auf Nachfrage von Autoflotte sicherten sowohl VW als auch Audi zu, dass momentan analysiert werde, wie viele Fahrzeuge bei gewerblichen Kunden tatsächlich betroffen seien. Da sich nicht mehr alle Fahrzeuge im aktuellen Bestand der gewerblichen Kunden befinden, dauere dies noch ein wenig. Flottenbetreiber, die unsicher sind, ob und welche Modelle vom Rückruf betroffen sein könnten, können entweder mit der jeweiligen Fahrgestellnummer auf das entsprechende Portal der VW-Marken gehen (siehe S. 34) und selbst prüfen oder sich an die

„Wir werden die Mobilität sicherstellen“, verspricht Audi seinen Großkunden.

Großkundenbetreuer wenden, die beim Klären dieser Fragen helfen, wie es aus Wolfsburg und Ingolstadt heißt. Zur weiteren Informationspolitik gefragt, erklärte ein VW-Sprecher: „Alle Kunden werden von Volkswagen informiert. Dies erfolgt im Bedarfsfall über verschiedene Kanäle und kann gegebenenfalls auch Informationen, die direkt von Seiten des KBA ausgehen, umfassen. Uns geht es an erster Stelle darum, unsere Großkunden zuverlässig und schnellstmöglich zu informieren – dabei geht für uns Verlässlichkeit vor Tempo!“

bleiben die Kosten-Fragen, sprich, wer zahlt für den Werkstatt-aufenthalt und für mögliche restwertbasierende Verluste am Auto? „Wir werden die Mobilität sicherstellen. Da je nach Modell der Aufwand variieren kann, konnten wir die Details jedoch noch nicht festlegen“, versicherte Audi gegenüber Autoflotte, was zumindest für den ersten Teil der Frage die Brisanz nehmen würde. Zudem startet VW aktuell für seine Großkunden mit dem Programm „Ersatzwagen Plus“ (S. 9) ein neues Mobilitätskonzept für Werkstattaufenthalte.

Restwert-Angst | Schwieriger bleibt die Prognose der Restwerte. „Derzeit sind uns keine Auswirkungen auf den Fahrzeugrestwert bekannt, wir gehen auch davon aus, dass dies keinen Einfluss haben wird“, beschwichtigt die Großkundenabteilung von VW. Diese Einschätzung deckt sich mit den Prognosen der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) und von Schwacke. „Die Entwicklung der Marktpreise hängt aus unserer Sicht direkt mit der Geschwindigkeit zusammen, in der es der Volkswagen AG, ihren Konzernmarken und den Automobilbetrieben gemeinsam gelingt, das beschädigte Vertrauen der Fahrzeughalter zurückzugewinnen. Erst während der letzten Wirtschafts- und Finanzkrise haben die vorgenannten Parteien bewiesen, dass sie gemeinsam große Herausforderungen erfolgreich bewältigen können“, gab sich Jens Nietzsche, Sprecher der DAT-Geschäftsführung, Ende September optimistisch. Bis November könnten erste valide Daten vorliegen, die dies bestätigen oder widerlegen würden.

Dies sieht auch der Marktbeobachter Schwacke so: „Es besteht kein Grund zur Panik. Bis heute sehen wir keine negativen Einflüsse auf den

Restwertverlauf gebrauchter Diesel-Pkw außerhalb normaler Marktschwankungen“, kommentierte Christoph Ruhland, Direktor Marketing & Presse bei Schwacke, die Marktlage Anfang Oktober.

Mindestens so spannend ist die Frage, ob nach dem Update die Motoren gleich viel Sprit verbrauchen werden. Schließlich fußen nicht nur die meisten Car Policies auf CO₂-Grenzwerte, sondern entscheidet der Kohlendioxidausstoß – zusammen mit der Hubraumgröße – auch über die Höhe der Kfz-Steuer. Aus Wolfsburg heißt es dazu: „Die technische Maßnahme wird derzeit unter Hochdruck erarbeitet. Unser Ziel ist es, diesbezüglich keine Fahrverhaltensänderungen hervorzurufen.“ Einen Mehrverbrauch soll es also möglichst nicht geben. Dafür will VW frühestmöglich seine Diesel-Aggregate auf die SCR-Technik umstellen, sodass Adblue künftig zum ständigen Begleiter der Dienstfahrer wird. Seine Verunsicherten Händler will Audi mit Paketen für den Neu- und Gebrauchtwagenbereich unterstützen, um „Vertrauen zu stärken“. Das ist erst der Anfang, der aber zeigt, dass nach dem Schock das automobilen Kraftzentrum von Flensburg wieder gen Süden wandern könnte. |rs

Rechtliche Fragen | Hinweise der Verbraucherzentrale Bayern (Stand: 15. Oktober 2015)**Welche Rechte habe ich?**

Aufgrund der Manipulationen könnte ein Mangel der Kaufsache (des Autos) vorliegen. Käufern der betroffenen Autos stehen dann die üblichen Mängelgewährleistungsansprüche (Nacherfüllung, Rücktritt, Minderung, Schadensersatzansprüche) zu. Die bekannt gewordenen Pressemeldungen allein reichen jedoch nicht aus, um abschließend beurteilen zu können, ob und in welcher Höhe entsprechende Ansprüche tatsächlich bestehen. Ein Kunde, der Ansprüche geltend machen möchte, müsste beweisen, ob die vertraglich zugesicherten Abgaswerte von den tatsächlichen abweichen. Wenn man davon ausgeht, dass die betroffenen Autos mangelhaft sind (z. B. wegen der erhöhten Stickoxidwerte), haben die Kfz-Halter in erster Linie ein Recht auf Nacherfüllung, das heißt, die Sache muss repariert oder ausgetauscht werden. Häufig wird jedoch der Austausch des Autos in keinem Verhältnis zum entstandenen Schaden stehen, sodass dem Verbraucher zunächst nur ein Recht auf Nachbesserung (Reparatur) zusteht. In bestimmten Fällen, wenn also z. B. die Nacherfüllung fehlgeschlagen oder unzumutbar ist oder wenn eine angemessene Frist zur Nacherfüllung abgelaufen ist, kann sich der Käufer grundsätzlich auf weitere Rechte berufen:

- ▶ **Rücktritt:** Prinzipiell kommt ein Rücktrittsrecht der Verbraucher in Frage. In diesem Fall müsste der Käufer sein Auto an den Verkäufer zurückgeben. Dieser würde den Kaufpreis abzüglich eines Nutzungersatzes erstatten. Dieser Rücktritt setzt jedoch einen erheblichen Mangel voraus. Ob der Mangel hier erheblich ist, lässt sich noch nicht abschätzen. Ein erheblicher Mangel könnte gegebenenfalls dann vorliegen, wenn die Betriebserlaubnis des betroffenen Autos erlöschen würde.
- ▶ **Minderung:** Grundsätzlich kann der Verbraucher ein Minderungsrecht geltend machen. In diesem Fall würde er das Auto behalten und einen Teil des Kaufpreises zurückverlangen.
- ▶ **Schadensersatz:** Ein Schadensersatzanspruch setzt ein Verschulden des Verkäufers voraus. Inwiefern ein Verschulden der einzelnen Verkäufer anzunehmen ist, kann derzeit noch nicht beurteilt werden.

Sollte ich bereits vor der Rückrufaktion tätig werden?

Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass sich Volkswagen kulant zeigen wird und alle betroffenen Fahrzeuge von sich aus im Rahmen einer Rückrufaktion nachbessern wird. Ungeachtet einer VW-Kulanzlösung können Kunden aber grundsätzlich bestehende Ansprüche gegen die Verkäufer geltend machen. Ob der Verbraucher selbst tätig werden sollte, hängt insbesondere davon ab, ob die Verjährung der Ansprüche gegen den Verkäufer unmittelbar bevorsteht. Die Verjährung hängt in erster Linie davon ab, welches Recht gilt. Zurzeit kann noch nicht abschließend beurteilt werden, ob die Vorschriften des Gewährleistungsrechts oder die regelmäßige Verjährungsfrist greift. In der Regel werden die Ansprüche gegenüber dem Verkäufer frühestens zwei Jahre nach Übergabe des Autos an den Käufer verjähren. Allerdings kann es hiervon Ausnahmen geben. Beim Kauf eines Gebrauchtwagens darf der Verkäufer beispielsweise die Verjährungsfrist auf ein Jahr herabsetzen. Sollten Verbraucher von der drohenden Verjährung ihrer Ansprüche betroffen sein, sollten sie sich im Zweifelsfall rechtlich beraten lassen.

Wird die Umweltplakette aberkannt, wenn mein Auto betroffen ist?

Im Fokus des Skandals stehen die Manipulationen einer Software, die Einfluss auf den Ausstoß von Stickoxiden hat. Der vermehrte Ausstoß von Stickoxiden wird voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Umweltplakette haben. Denn durch die Umweltplaketten soll in erster Linie der Feinstaub verringert werden.



Foto: Barcho Foto/Fotolia

Einigung? | Welche tatsächlichen Ansprüche der Kunde hat, ist noch offen

Erhöht sich die Kfz-Steuer, wenn mein Auto betroffen ist?

Für die Kfz-Steuer sind insbesondere Hubraum und CO₂-Wert entscheidend. Beim VW-Skandal geht es nach derzeitigem Kenntnisstand jedoch lediglich um die Stickoxid-Werte. Stickoxide haben auf den CO₂-Wert grundsätzlich keinen Einfluss.

e| Mehr Hinweise von der Verbraucherzentrale Bayern zum Abgas-Skandal finden Sie im kostenfreien E-Paper der Autoflotte 11/2015.

Anzeige

w wash-app

**Sauberer Fuhrpark.
Sauberer Auftritt.
Saubere Rabatte.**

Glänzen Sie mit günstigen Preisen
und unserem deutschlandweiten
Waschstraßen-Netz.

Jetzt Informationen anfordern!
info@meine-waschstrasse.de

www.meine-waschstrasse.de