

Ergebnisse des Informationsgespräches über das weitere Verfahren im Zusammenhang mit den festgestellten CO₂-Messungen bei Volkswagen am 19.11.2015

Vermerk

Teilnehmer: siehe anliegende Teilnehmerliste

Tagesordnung:

1. Kundenrechte allgemein
2. CO₂- und Steuerfragen
3. CO₂-Messungen
4. Sonstiges

Ergebnisse:

Zu 1. Kundenrechte

VW sagt zu, bis 20.11.2015 Herrn [REDACTED] LA 2 eine Unterlage zur Verfügung zu stellen, aus der sich aus der Sicht VW die Kundenrechte im Zusammenhang mit der NO_x-Problematik im Einzelnen ergeben. Die bisher übersandten Unterlagen werden vom Bund als unzureichend beurteilt. Grundlage der Unterlage soll die von Herrn [REDACTED] (VW) in der Sitzung der UK am 13.11.2015 vorgenommene Darstellung sein. Auf Nachfrage weist VW darauf hin, dass für von dem KBA-Bescheid v. 15.10.2015 betroffene EU-5-Fahrzeuge ein Auslieferungsstopp verhängt worden ist, so lange die Feldmaßnahme nicht umgesetzt worden ist LA 2 weist darauf hin, dass solche Fahrzeuge nicht mehr zugelassen werden können.

Zu 2. CO₂- und Steuerfragen

Die von VW beauftragte Anwaltskanzlei erläutert ihre Auffassung zur Umsetzung der nachträglichen CO₂-Messungen, falls sich erweisen sollte, dass die Vermutung, die Fahrzeuge hätten höhere als in der Typgenehmigung ausgewiesene CO₂-Werte, zutrifft. VW, weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass, nach bisherigem Kenntnisstand, mögliche Abweichungen zwischen Katalogwerten und CoP-Werten vielfältige und sehr unterschiedliche Ursachen haben können, die jeweils einer differenzierten rechtlichen Bewertung bedürften. Es gäbe momentan keine gesicherten Anhaltspunkte dafür, dass es zu zielgerichteten, manipulativen Verfälschungen von Messergebnissen gekommen ist. Es könne bislang nicht geklärt werden, aus welchen Gründen es zu ggf. abweichenden CO₂-Angaben gekommen ist.

Hinsichtlich der Abarbeitung neuer CO₂-Werte unterscheidet die Anwaltskanzlei zwischen drei Fallgruppen:

- a) Neu produzierte Fahrzeuge: Sind von vornherein mit neuen CO₂-Werten zuzulassen.
- b) Produzierte, aber noch nicht zugelassene Fahrzeuge: Sind ebenfalls mit den neuen Werten zuzulassen.
- c) Schon in Verkehr befindliche Fahrzeuge: Hier hängt das Verfahren aus Sicht der Anwaltskanzlei von zwei Gesichtspunkten ab: Kann die Steuer für das Fahrzeug von VW pauschal für die Vergangenheit und für die Zukunft entrichtet werden? VW biete insoweit an, die Steuerdifferenz für das gesamte Fahrzeugleben zu übernehmen. Der zweite Aspekt sei die Transparenz. Sie könne dadurch erreicht werden, dass VW die betroffenen Halter anschreibt und diesen die neuen CO₂-Werte mitteilt. Wenn beides zu erreichen wäre, könne aus Sicht der Anwaltskanzlei § 5 EG FGV angewandt werden und der neue CO₂-Wert nur für die Zukunft festgesetzt werden. Eine Rückwirkung zum Zeitpunkt der Erstzulassung sei unnötig.

BMVI und BMF nehmen diese Erwägungen zur Kenntnis, weisen darauf hin, dass eine Entscheidung jedoch noch nicht getroffen werden könne, was die Steuer anbelangt. Zudem müsse die straßenverkehrsrechtliche Bewertung anhand der Umstände des Einzelfalles dem KBA überlassen bleiben. Der Meinungsaustausch könne sich deshalb nur auf einen Austausch von Erwägungen beschränken. Für BMVI sind folgende Punkte wichtig:

- Es bedarf eines fahrzeugbezogenen Vorgehens im Hinblick auf die Typgenehmigung und die Zulassung. Pauschalregelungen, wie im Gespräch mit Herrn Vorstandsvorsitzenden [REDACTED] am 16.11.2015 diskutiert, seien nicht zielführend. Dem schließt sich VW an.
- Endgültige Entscheidungen können überhaupt erst getroffen werden, wenn die CO₂-Werte ermittelt worden sind. Dafür soll ein sukzessives Vorgehen erfolgen, das Messungen aller betroffenen Fahrzeugtypen vorsieht.
- Aus Praktikabilitätsgründen wird eine Stichtagslösung in Erwägung zu ziehen sein, wobei die Korrektur der Steuer- und Fahrzeugdaten mit einem Stichtag für das Modelljahr 2016 erfolgen sollte und mit einem weiteren Stichtag für die davorliegenden Modelljahre, wobei Letzteres auch durch zwei Stichtage abgedeckt werden könnte, falls sich herausstellt, dass die Ermittlung der betroffenen Fahrzeuge doch länger dauert.
- Es wird erforderlich sein, sowohl die Datenbanken als auch die Fahrzeugpapiere dann zu korrigieren, wenn sich aufgrund der Messungen neue CO₂-Werte für die Typgenehmigung ergeben. Betroffen sind die Datenbanken über die Typgenehmigungen, die Datenbank des zentralen Fahrzeugregisters, die örtlichen Register sowie die Mitteilungen an die Zollverwaltung.

Wie diese abgeändert werden sollen, wird im weiteren Verfahren festzulegen sein. Was die Papiere anbelangt, wäre zu erwägen, dem Halter zwar eine Änderung aufzugeben, um den aktuellen Stand widerzuspiegeln, es aber auch zu akzeptieren, dass die Korrektur erst bei der nächsten zulassungsrechtlichen Behandlung tatsächlich durchgeführt wird.

- Bislang wurde davon ausgegangen, dass es die geltenden Regelungen erfordern, den neuen CO₂-Wert rückwirkend für die Erstzulassung des Fahrzeuges festzulegen. Dafür sprachen zwei Gesichtspunkte: Zum einen der Steuergesichtspunkt, weil es der fahrzeugbezogenen Feststellung des CO₂-Wertes bedarf, bevor die Steuer berechnet werden kann und weil es nach dem derzeit geltenden Recht einen Zusammenhang zwischen Grundlagenbescheid (Zulassung) und Steuerbescheid gibt. Sollte es möglich sein, für den Differenzbetrag die Zulassung und die Steuer zu entkoppeln, wäre dieser Aspekt möglicherweise hinfällig. Zum zweiten sprach dafür die Tatsache, dass VW bislang mitgeteilt hatte, dass der Wert schon im Typgenehmigungsverfahren bewusst falsch erzeugt worden war. Damit könnte die Typgenehmigung nicht mehr nur nachträglich korrigiert werden, wie das der Fall ist, wenn sich im Zuge der Produktion bestimmte Abweichungen ergeben, sondern müsste zu dem Zeitpunkt neu bestimmt werden, zu dem die Falschangabe Auswirkung gezeigt hat, also mit der Neuzulassung. Ob die von VW nunmehr vorgetragene Hinweise, dass es gerade keine gesicherten Anhaltspunkte für manipulative Verfälschungen gäbe, eine andere Beurteilung ermöglichen, wäre seitens des zuständigen KBA näher zu prüfen. Dabei müssen auch die Maßgaben des europäischen Rechts Beachtung finden.
- Es kann zweifelhaft sein, ob das KBA an VW die Daten der betroffenen Fahrzeughalter weitergeben könnte, weil es sich hier nicht um eine Rückrufaktion handelt – für die eine solche Weitergabe gesetzlich vorgesehen ist –, sondern um eine Ergänzung der Typgenehmigung. Das könnte dafür sprechen, dass die Unterrichtung durch das KBA durchgeführt wird. Ein Austausch zu dieser Frage ergibt, dass VW dafür die Kosten übernehmen würde.
- Weiterer Beteiligter im Verfahren ist die Zulassungsbehörde, die die Korrektur der Papiere übernehmen müsste. BMVI macht deutlich, dass auch insoweit eine Kostenübernahme (Gebühr) durch VW erforderlich wäre.

Vereinbarungen werden nicht getroffen. Die Anwaltskanzlei sagt aber zu, ihre Sachverhaltsbeurteilung dem BMVI zu übersenden. Weitere Gespräche werden zwischen der Anwaltskanzlei, VW und dem BMF geführt.

Zu 3. CO₂-Messungen

VW weist darauf hin, dass – entgegen ersten Darstellungen – die Nachmessungen vollumfänglich im Rahmen der zurzeit geltenden Vorschriften stattfinden werden und dass keine schärferen Vorschriften, die gesetzlich nicht gedeckt werden, zu Grunde gelegt werden. BMVI nimmt dies zustimmend zur Kenntnis. Hinsichtlich des Zeithorizontes gibt VW zu bedenken, dass ein Abschluss der Messungen für das Modelljahr 2016 noch im Dezember 2015 möglicherweise aus Kapazitätsgründen nicht zu erreichen ist.

Zu 4. Sonstiges

Keine weiteren Erörterungen

gez. [REDACTED] (nach Diktat verweist)