

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Danyal Bayaz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/12536 –**

Anpassung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 1. September 2018 werden Spritverbrauch und CO₂-Ausstoß bei erstzugelassenen Pkw grundsätzlich nicht mehr auf Grundlage des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), sondern mittels der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt. Das WLTP-Messverfahren bildet im Vergleich zur NEFZ-Messung realitätsnähere und damit oftmals höhere CO₂-Emissionswerte und Spritverbräuche ab. Da die Kfz-Steuer anhand des Hubraums und des CO₂-Ausstoßes berechnet wird, führt das neue WLTP-Verfahren auch zu einer in der Folge oft höheren Kfz-Steuer für erstzugelassene Neuwagen.

Trotz des neuen Messverfahrens müssen Autohändlerinnen und Autohändler gemäß Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) zur Verbraucherinformation weiterhin die oft niedrigeren NEFZ-Werte verwenden. Das betrifft die Angaben zu Spritverbrauch und CO₂-Emissionen auf dem sogenannten Pkw-Label, in Aushängen, in Leitfäden, in der Werbung (Print und Online), in Katalogen sowie für Angebote oder Ausstellungen im Internet. Die Autohändlerinnen und Autohändler haben lediglich die Möglichkeit, die WLTP-Werte freiwillig zusätzlich anzugeben. Diese Angaben müssen aber eindeutig getrennt von den NEFZ-Werten sein (vgl. www.pkw-label.de/pkw-label/umstellung-auf-wltp-informationen-fuer-haendler). Damit die WLTP-Werte zur Verbraucherinformation verpflichtend angegeben werden, muss die Pkw-EnVKV angepasst werden. Die EU-Kommission hat bereits am 31. Mai 2017 eine Empfehlung (2017/948) ausgesprochen. Danach sollten die Mitgliedstaaten bereits ab dem 1. Januar 2019 „dafür sorgen, dass lediglich die WLTP-Werte für Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen zur Verbraucherinformation verwendet werden“ (vgl. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017H0948&from=FR>, Empfehlung 2, Seite 3). Obwohl die Empfehlung der EU-Kommission mehr als zwei Jahre zurückliegt, hat die Bundesregierung die Pkw-EnVKV noch immer nicht angepasst. Dies ist erst für Juli 2020 vorgesehen (vgl. www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/energieverbrauchskennzeichnung-von-pkw.html).

Die derzeitige Pkw-EnVKV täuscht nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller die Käuferinnen und Käufer nicht nur hinsichtlich des Spritverbrauchs und des CO₂-Ausstoßes. Da die Kfz-Steuer größtenteils höher ausfällt, als vor dem Kauf durch die oft zu niedrigen CO₂-Werte suggeriert wird, fußt die Kaufentscheidung für einen Neuwagen dann auch auf falschen Informationen zu den laufenden Kosten.

1. Wie hoch ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der in diesem Jahr bislang erstzugelassenen Neuwagen in Deutschland
 - a) nach WLTP-Messverfahren (bitte in g CO₂/km angeben und wenn möglich bitte zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln) bzw.
 - b) nach NEFZ-Messverfahren bzw. nach der Umrechnung in die Werte nach NEFZ-Messverfahren (bitte in g CO₂/km angeben und wenn möglich bitte zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln)?

Erstzulassungen von Personenkraftwagen in der Zeit von Januar 2019 bis Juli 2019 nach durchschnittlicher CO₂-Emission in g/km gemäß WLTP- sowie NEFZ-Messverfahren:

Monat	Anzahl Personenkraftwagen	durchschnittliche CO ₂ -Emission in g/km nach WLTP	durchschnittliche CO ₂ -Emission in g/km nach NEFZ
Januar 2019	265.702	159	132
Februar 2019	268.867	157	132
März 2019	345.523	157	132
April 2019	310.715	159	134
Mai 2019	332.962	158	133
Juni 2019	325.231	157	132
Juli 2019	332.788	158	133
Insgesamt	2.181.788	158	133

2. Wie hoch ist der CO₂-Ausstoß der fünf in diesem Jahr bislang am häufigsten erstzugelassenen Fahrzeugmodelle in Deutschland
 - a) nach WLTP-Messverfahren (bitte in g CO₂/km angeben und wenn möglich bitte zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln) bzw.
 - b) nach NEFZ-Messverfahren bzw. nach Umrechnung in die Werte nach NEFZ-Verfahren (bitte in g CO₂/km angeben und wenn möglich bitte zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln)?

Die fünf zulassungsstärksten Modellreihen von Personenkraftwagen, die seit Januar 2019 bis Juli 2019 erstmals zugelassen wurden, nach durchschnittlicher CO₂-Emission in g/km gemäß WLTP- sowie NEFZ-Messverfahren sind:

Fabrikat	Modellreihe	Monat	durchschnittliche CO ₂ -Emission in g/km nach WLTP	durchschnittliche CO ₂ -Emission in g/km nach NEFZ	Anzahl Personenkraftwagen
Ford	Focus	Januar 2019	139	116	3.878
		Februar 2019	140	117	5.469
		März 2019	139	116	6.801
		April 2019	141	117	5.208
		Mai 2019	142	118	5.362
		Juni 2019	144	118	5.159
		Juli 2019	145	122	5.373
		Gesamt	142	118	37.250
Mercedes	C-Klasse	Januar 2019	168	146	6.218
		Februar 2019	169	147	4.774
		März 2019	171	150	4.941
		April 2019	171	150	5.662
		Mai 2019	168	147	5.792
		Juni 2019	165	144	4.745
		Juli 2019	162	139	6.420
		Gesamt	168	146	38.552
VW	Golf	Januar 2019	137	112	14.399
		Februar 2019	141	115	16.066
		März 2019	143	116	20.430
		April 2019	141	116	18.514
		Mai 2019	142	117	18.265
		Juni 2019	141	115	18.692
		Juli 2019	137	112	16.364
		Gesamt	140	115	122.730
	Polo	Januar 2019	137	110	6.821
		Februar 2019	133	107	5.749
		März 2019	133	109	5.966
		April 2019	134	111	5.032
		Mai 2019	134	112	4.916
		Juni 2019	135	112	5.026
		Juli 2019	134	110	4.960
		Gesamt	134	110	38.490
	Tiguan	Januar 2019	172	140	6.480
		Februar 2019	176	141	6.345
		März 2019	176	142	7.894
		April 2019	179	144	7.313
		Mai 2019	180	144	7.349
		Juni 2019	179	144	8.012
		Juli 2019	182	146	9.518
		Gesamt	178	143	52.901
Insgesamt	Insgesamt	Januar 2019	148	122	37.796
		Februar 2019	149	123	38.403
		März 2019	150	123	46.042
		April 2019	151	125	41.729
		Mai 2019	152	125	41.684
		Juni 2019	151	124	41.634
		Juli 2019	151	125	42.635
		Gesamt	150	124	289.923

3. a) Wie hoch ist die durchschnittliche Kfz-Steuer für die in diesem Jahr bislang erstzugelassenen Neuwagen in Deutschland (bitte zusätzlich nach Pkw mit Dieselmotor und Pkw mit Ottomotor aufschlüsseln)?

Der Mittelwert der tariflichen Kraftfahrzeugsteuer für in diesem Jahr bislang erstzugelassene Pkw beträgt 217 Euro/Jahr (Stichtag: 22. August 2019). Begünstigte Fahrzeuge sind nicht berücksichtigt (z. B. reine Elektrofahrzeuge). Für Pkw mit Selbstzündungsmotoren beträgt die durchschnittliche Kraftfahrzeugsteuer 338 Euro/Jahr und für Pkw mit Fremdzündungsmotoren 154 Euro/Jahr.

- b) Wie hoch wäre die durchschnittliche Kfz-Steuer für die in diesem Jahr bislang erstzugelassenen Neuwagen in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung, wenn die CO₂-Werte nach dem NEFZ-Verfahren zugrunde gelegt würden (bitte zusätzlich nach Pkw mit Dieselmotor und Pkw mit Ottomotor aufschlüsseln)?

Die zur Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw heranzuziehenden CO₂-Prüfwerte stellen die Zulassungsbehörden verbindlich fest und übermitteln diese an den Zoll. Es handelt sich um Grundlagenbescheide. Im automatisierten Massenverfahren der Kraftfahrzeugsteuer wird daher jeweils nur der steuerlich relevante CO₂-Wert erfasst. Dies ist für erstzugelassene Pkw seit dem 1. September 2018 regelmäßig der CO₂-Prüfwert nach WLTP. Der aus diesem Wert für einen neuen Pkw errechnete Wert entsprechend NEFZ ist für die Besteuerung ohne Belang.

4. a) Wie hoch ist die durchschnittliche Kfz-Steuer für die fünf in diesem Jahr bislang am häufigsten erstzugelassenen Fahrzeugmodelle in Deutschland (bitte zusätzlich nach Pkw mit Dieselmotor und Pkw mit Ottomotor aufschlüsseln)?

Gegenstand der Kraftfahrzeugsteuer ist das Halten eines Fahrzeugs in seiner jeweils konkreten Ausführung. Zu jedem Fahrzeugmodell existieren verschiedene Ausführungen, deren ausstattungsbedingte Bandbreite und Motor-Getriebe-Varianten unterschiedliche CO₂-Prüfwerte zur Folge haben. Die Hubräume variieren bei einem Modell ebenfalls. Die Kraftfahrzeugsteuer entsteht demgemäß in unterschiedlicher Höhe. Angaben zur Kraftfahrzeugsteuer für Fahrzeugmodelle liegen nicht vor.

Auf der Grundlage einer Auswertung des KBA ergibt sich rein rechnerisch für die fünf in diesem Jahr am häufigsten erstzugelassenen Pkw-Modelle folgende durchschnittliche Kraftfahrzeugsteuer:

Pkw-Modell	Rechnerische Kraftfahrzeugsteuer für Erstzulassungen Januar bis Juli 2019 (gewogener Durchschnitt in Euro/Jahr)		
	Gesamt	Diesel	Otto
Ford Focus	165	240	124
Mercedes C-Klasse	247	295	209
VW Golf	179	252	135
VW Polo	131	226	104
VW Tiguan	300	350	210

- b) Wie hoch wäre die durchschnittliche Kfz-Steuer für die fünf in diesem Jahr bislang am häufigsten erstzugelassenen Neuwagen in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung, wenn die CO₂-Werte nach dem NEFZ-Verfahren zugrunde gelegt würden (bitte zusätzlich nach Pkw mit Dieselmotor und Pkw mit Ottomotor aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

5. Warum hat die Bundesregierung die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung bisher noch nicht angepasst, sodass die Autohändlerinnen und Autohändler nicht mehr die NEFZ-Messwerte, sondern die WLTP-Werte für Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen zur Verbraucherinformation angeben müssen?
6. Wie sah der ursprüngliche Zeitplan der Bundesregierung für die Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung aus, und warum ist sie von diesem Zeitplan abgewichen (vgl. www.presseportal.de/pm/22521/4318502 und www.presseportal.de/pm/59243/4146355)?

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Ursprünglich sollte die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (PKW- EnVKV) zum 1. April 2019 veröffentlicht werden. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat einen Referentenentwurf zur Novellierung der PKW-EnVKV mit wesentlichen Veränderungen erarbeitet, der über die das Label betreffenden Fragen hinausgeht. Die Verzögerung ergibt sich aus den daraus erforderlichen erheblichen inhaltlichen Prüfungen und Abstimmungserfordernissen. Darüber hinaus stehen noch Ressortabstimmung, Länder- und Verbändeanhörung und ein Notifizierungsverfahren bei der Europäischen Kommission an. Danach ist die Kabinetttbefassung vorgesehen. Die Verordnung muss auch dem Bundesrat zur Zustimmung vorgelegt werden. Bislang hat noch kein EU-Land den WLTP-Zyklus im Rahmen der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnung umgesetzt.

7. Wie viele Autohändlerinnen und Autohändler machen nach Kenntnis der Bundesregierung von der freiwilligen zusätzlichen Angabe der WLTP-Werte zur Verbraucherinformation Gebrauch (bitte die absolute Anzahl und den prozentualen Anteil an allen Autohändlerinnen und Autohändlern angeben)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor.

8. a) Welche Möglichkeiten haben Autokäuferinnen und Autokäufer vor dem Autokauf nach Kenntnis der Bundesregierung, um sich über Spritverbrauch und CO₂-Emissionen von Neuwagen nach WLTP-Messverfahren zu informieren?

Autokäuferinnen und Autokäufer haben die Möglichkeit sich beim Händler zu erkundigen.

- b) Wie bewertet die Bundesregierung den Aufwand der potenziellen Autokäuferinnen und Autokäufer, um diese Möglichkeiten wahrzunehmen?

Der Aufwand ist gering. Es wird auf folgende Internetseite verwiesen: www.pkw-label.de/pkw-label/umstellung-auf-wltp-informationen-fuer-haendler.

9. Inwiefern ist es für Käuferinnen und Käufer von Neuwagen nach Ansicht der Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass das Pkw-Label laut dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie dazu dient, die „langfristigen Betriebskosten in die Kaufentscheidung einbeziehen zu können“ (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/energieverbrauchskennzeichnung-von-pkw.html), mit diesem Label möglich, die langfristigen Betriebskosten abzusehen, obwohl die Kfz-Steuer für neuzugelassene Pkw und der Spritverbrauch nicht auf den von den Autohändlerinnen und Autohändlern angegebenen NEFZ-Werten, sondern auf den nicht verpflichtend anzugebenden WLTP-Werten basieren?
10. Werden die Käuferinnen und Käufer von Neuwagen durch die Angabe der NEFZ-Werte anstatt der für die Kfz-Steuer und den Spritverbrauch ausschlaggebenden WLTP-Werte zur Verbraucherinformation nach Pkw-EnVKV nach Einschätzung der Bundesregierung getäuscht?
Wenn nein, warum nicht?
11. Sind der Bundesregierung Beschwerden von Käuferinnen und Käufern von Neuwagen bekannt, die sich für ein anderes Fahrzeug entschieden hätten, wenn sie die der Kfz-Steuer zugrunde gelegten WLTP-Werte anstatt der von Autohändlerinnen und Autohändlern veröffentlichten NEFZ-Werte vor Abschluss des Kaufes gekannt hätten (vgl. www.presseportal.de/pm/22521/4318502)?

Die Fragen 9 bis 11 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Einschätzung der Bundesregierung werden die Verbraucherinnen und Verbraucher nicht getäuscht; eine neue Energieverbrauchskennzeichnung kann etwaigen Unklarheiten jedoch begegnen.

Einzelne Beschwerden liegen vor. Die Bundesregierung hat in ihren Stellungnahmen und Antworten auf die geltende Rechtslage hingewiesen. Die Kraftfahrzeugsteuer für erstzugelassene Pkw wird auf Basis der WLTP-Prüfwerte festgesetzt. Der Emissionsausweis in der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnung erfolgt bislang auf Basis der NEFZ-Werte.

Das EU-Recht regelt, dass die Ermittlung der CO₂-Werte nach WLTP ab 1. September 2017 für neue Fahrzeugtypen und ab dem 1. September 2018 für alle erstmals zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassene Pkw anzuwenden ist. Um frühzeitig Rechts- und Planungssicherheit zu schaffen sowie die Gleichmäßigkeit der Besteuerung sicherzustellen, bestimmte das Sechste Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 6. Juni 2017 (BGBl. I S. 1491) in Anlehnung an das Verkehrsrecht den 1. September 2018 als einheitlichen Stichtag zur Anwendung der nach WLTP ermittelten realitätsnäheren CO₂-Werte für die Kraftfahrzeugsteuer. Im Hinblick auf die Werte in den Verkaufsprospekten und auf dem PKW-Label empfiehlt die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten, die Einführung des WLTP-Prüfzyklus ab 2019 in die nationalen PKW – Verbrauchskennzeichnungsverordnungen aufzunehmen. In Deutschland wird die Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung für Pkw (Pkw-EnVKV) aktuell überarbeitet. Daher ist bis zum Inkrafttreten der novellierten PKW-EnVKV weiterhin der NEFZ-Wert anzugeben. Eine freiwillige Angabe des WLTP-Wertes ist den Autohäusern freigestellt.

