

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Reform des Pkw-Labels

Seit dem 1. September 2018 werden der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß neuer Pkw über das realitätsnähere WLTP-Messverfahren ermittelt, das das bisherige NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus)-Messverfahren ablöste. In der Folge fallen die ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte bei vielen Modellen höher aus als zuvor. Dies erlaubt es den Verbraucherinnen und Verbrauchern beim Neuwagenkauf einerseits, den Kraftstoffverbrauch und damit die Betriebskosten von Fahrzeugmodellen besser einschätzen zu können, wengleich die ermittelten Werte weiterhin teils erheblich unterhalb der Verbrauchswerte im realen Straßenverkehr liegen. Andererseits führt ein höherer CO₂-Emissionswert zu einer höheren Kfz-Steuer, da diese in der Regel anhand des Hubraums und des CO₂-Ausstoßes berechnet wird.

Trotz des bereits seit Jahren geänderten Messverfahrens sind Autohändlerinnen und Autohändler aufgrund der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) verpflichtet, die Verbraucherinnen und Verbraucher im Autohaus, in der Werbung und in den Katalogen mit den veralteten NEFZ-basierten Werten zu informieren. Mit diesen Informationen werden somit indirekt niedrigere Betriebskosten sowie niedrigere Kfz-Steuern vorgetäuscht, als sie gemäß der WLTP-basierten Angaben zu erwarten wären. Die Autohändlerinnen und Autohändler haben lediglich die Möglichkeit, die WLTP-Werte freiwillig und zusätzlich anzugeben. Zuletzt konnte die Bundesregierung jedoch nicht angeben, wie viele Autohändlerinnen und Autohändler von dieser Möglichkeit überhaupt Gebrauch machen (Antwort zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 19/13109).

Die EU-Kommission hatte bereits im Jahr 2017 empfohlen, entsprechende Regelungen so zu ändern, dass ab dem 1. Januar 2019 die WLTP-Werte zur Information der Verbraucherinnen und Verbraucher genutzt werden (Empfehlung (EU) 2017/948). Die Bundesregierung hatte ursprünglich geplant, die Pkw-EnVKV mit Wirkung zum 1. April 2019 und damit bereits mit einer Verzögerung von drei Monaten anzupassen (Antworten zu den Fragen 5 und 6 auf Bundestagsdrucksache 19/13109). Doch auch zwei Jahre später wurde diese Anpassung noch nicht vorgenommen, da eine Einigung der Ressorts weiterhin aussteht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist bei den in diesem Jahr bislang erstzugelassenen Pkw mit reinem Dieselmotor in Deutschland

- a) der durchschnittliche CO₂-Ausstoß auf WLTP-Basis (bitte neben einer Gesamtangabe zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln sowie jeweils die Anzahl der Neuzulassungen nennen) und
 - b) der durchschnittliche CO₂-Ausstoß auf NEFZ-Basis (bitte gleichermaßen aufschlüsseln),
 - c) der durchschnittliche Hubraum (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?
2. Wie hoch ist bei den in diesem Jahr bislang erstzugelassenen Pkw mit reinem Ottomotor in Deutschland
- a) der durchschnittliche CO₂-Ausstoß auf WLTP-Basis (bitte neben einer Gesamtangabe zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln sowie jeweils die Anzahl der Neuzulassungen nennen) und
 - b) der durchschnittliche CO₂-Ausstoß auf NEFZ-Basis (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?
 - c) der durchschnittliche Hubraum (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?
3. Wie hoch ist bei den fünf Pkw-Modellen mit reinem Dieselmotor mit den meisten Erstzulassungen in diesem Jahr in Deutschland
- a) der CO₂-Ausstoß auf WLTP-Basis (bitte pro Modell neben einer Gesamtangabe zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln sowie jeweils die Anzahl der Neuzulassungen nennen) und
 - b) der CO₂-Ausstoß auf NEFZ-Basis (bitte gleichermaßen aufschlüsseln),
 - c) der Hubraum (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?
4. Wie hoch ist bei den fünf Pkw-Modellen mit reinem Ottomotor mit den meisten Erstzulassungen in diesem Jahr in Deutschland
- a) der CO₂-Ausstoß auf WLTP-Basis (bitte pro Modell neben einer Gesamtangabe zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln sowie jeweils die Anzahl der Neuzulassungen nennen) und
 - b) der CO₂-Ausstoß auf NEFZ-Basis (bitte gleichermaßen aufschlüsseln),
 - c) der Hubraum (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?
5. Bei welchen zehn Pkw-Modellen mit reinem Dieselmotor, bei denen es in diesem Jahr bislang mindestens 100 Neuzulassungen gegeben hat, ist der Unterschied zwischen dem WLTP-basierten CO₂-Ausstoß und dem NEFZ-basierten CO₂-Ausstoß am größten (bitte für jedes Fahrzeugmodell unter Angabe der beiden CO₂-Werte und des Hubraums nach Monaten und Anzahl der Neuzulassungen aufschlüsseln)?
6. Bei welchen zehn Pkw-Modellen mit reinem Ottomotor, bei denen es in diesem Jahr bislang mindestens 100 Neuzulassungen gegeben hat, ist der Unterschied zwischen dem WLTP-basierten CO₂-Ausstoß und dem NEFZ-basierten CO₂-Ausstoß am größten (bitte für jedes Fahrzeugmodell unter Angabe der beiden CO₂-Werte und des Hubraums nach Monaten und Anzahl der Neuzulassungen aufschlüsseln)?
7. Wie hoch war das gesamte Kfz-Steueraufkommen im letzten verfügbaren Jahr bei Pkw mit reinem Dieselmotor, und wie viele Fahrzeuge liegen dieser Berechnung zugrunde?
8. Wie hoch war das gesamte Kfz-Steueraufkommen im letzten verfügbaren Jahr bei Pkw mit reinem Ottomotor, und wie viele Fahrzeuge liegen dieser Berechnung zugrunde?
9. Welchem Ziel dient die Pkw-EnVKV aus Sicht der Bundesregierung, und inwiefern erfüllt die Pkw-EnVKV derzeit dieses Ziel?

10. Welche Erfordernisse muss die Pkw-EnVKV aus Sicht der Bundesregierung erfüllen, damit sich Käuferinnen und Käufer von Neuwagen möglichst gut über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und die zu erwartende Kfz-Steuer auch im Vergleich zu anderen Neuwagenmodellen informieren können?
11. Erfüllt die Pkw-EnVKV diese Erfordernisse nach Meinung der Bundesregierung derzeit, und wenn nein, welche Erfordernisse werden nicht erfüllt?
12. Sieht die Bundesregierung ein Risiko, dass die Käuferinnen und Käufer von Neuwagen durch die aufgrund der Pkw-EnVKV verpflichtende Angabe der NEFZ-basierten Werte anstatt der für die Kfz-Steuer ausschlaggebenden WLTP-basierten Werte zur Verbraucherinnen- und Verbraucherinformation getäuscht werden?
13. Wie viele Autohändlerinnen und Autohändler machen nach Kenntnis der Bundesregierung von der freiwilligen zusätzlichen Angabe der WLTP-basierten Werte zur Verbraucherinnen- und Verbraucherinformation Gebrauch?
14. Warum hat die Bundesregierung die Pkw-EnVKV bisher noch nicht novelliert, obwohl dies von der EU-Kommission bereits zum 1. Januar 2019 empfohlen wurde und von der Bundesregierung zum 1. April 2019 geplant war (vgl. Antworten zu den Fragen 5 und 6 auf Bundestagsdrucksache 19/13109)?
15. Wie viele Pkw mit reinem Dieselmotor und mit reinem Ottomotor wurden in Deutschland seit dem von der EU-Kommission empfohlenen Stichtag zur Umstellung der Pkw-EnVKV (1. Januar 2019) insgesamt neu zugelassen (bitte nach Antrieben aufschlüsseln)?
16. Welche Änderungen bei der geplanten Novellierung der Pkw-EnVKV sind bereits zwischen den Ressorts geeint, und welche Änderungen sind weiterhin strittig?
17. Inwiefern ist vorgesehen, die geplante Novellierung der Pkw-EnVKV zu nutzen, um die Einordnung von Pkw-Modellen in Effizienzklassen nicht mehr unter Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts vorzunehmen („relatives Label“), sondern im Vergleich zu allen Neuwagen bzw. allen Neuwagen des Segments („absolutes Label“)?
18. Welche Vor- und Nachteile ergeben sich nach Einschätzung der Bundesregierung bei einem relativen und bei einem absoluten Label jeweils?
19. Inwiefern ist vorgesehen, bei der geplanten Novellierung der Pkw-EnVKV die Effizienzklassen so festzulegen, dass durchschnittlich effiziente Fahrzeuge in mittlere Effizienzklassen eingeordnet werden, um gegenüber Herstellern Anreize zu setzen, künftig mit effizienteren Fahrzeugen bessere Effizienzklassen zu erreichen?
20. Kann die Bundesregierung zusichern, dass eine Einigung über die geplante Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung noch in der laufenden Legislaturperiode erfolgen wird?
21. Wann soll die Novellierung der Pkw-EnVKV nach jetziger Planung der Bundesregierung in Kraft treten?

Berlin, den 20. April 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

