

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer,  
Stefan Schmidt, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/30115 –**

### **Reform des Pkw-Labels**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 1. September 2018 werden der Kraftstoffverbrauch und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß neuer Pkw über das realitätsnähere WLTP-Messverfahren ermittelt, das das bisherige NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus)-Messverfahren ablöste. In der Folge fallen die ermittelten CO<sub>2</sub>-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, wenngleich die ermittelten Werte weiterhin teils erheblich unterhalb der Verbrauchswerte im realen Straßenverkehr liegen. Andererseits führt ein höherer CO<sub>2</sub>-Emissionswert zu einer höheren Kfz-Steuer, da diese in der Regel anhand des Hubraums und des CO<sub>2</sub>-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.

1. Wie hoch ist bei den in diesem Jahr bislang erstzugelassenen Pkw mit reinem Dieselmotor in Deutschland
  - a) der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf WLTP-Basis (bitte neben einer Gesamtangabe zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln sowie jeweils die Anzahl der Neuzulassungen nennen) und

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (WLTP)
Januar 2021	44.327	163,3
Februar 2021	49.318	165,4
März 2021	64.518	177,0
April 2021	50.195	176,3
Mai 2021	51.456	180,9
Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	259.814	173,0

- b) der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf NEFZ-Basis (bitte gleichermaßen aufschlüsseln),

Auf die Angabe des „durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes auf NEFZ-Basis“ wird verzichtet, da die Datenbasis bei dieser Angabe nicht mehr in ausreichender Form vorliegt. Eine verpflichtende Angabe von korrelierten NEFZ-Werten ist grundsätzlich nicht mehr gegeben. Das Korrelationsprogramm CO2MPAS zur Bestimmung der voraussichtlich erzeugten CO<sub>2</sub>-Emissionen im NEFZ-Prüfverfahren auf Grundlage der im WLTP-Prüfverfahren ermittelten Werte steht bis auf einzelne Ausnahmen nicht mehr zur Verfügung.

- c) der durchschnittliche Hubraum (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	Hubraum in cm <sup>3</sup> (WLTP)
Januar 2021	44.327	1.974
Februar 2021	49.318	1.970
März 2021	64.518	1.991
April 2021	50.195	1.983
Mai 2021	51.456	1.995
Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	259.814	1.983

2. Wie hoch ist bei den in diesem Jahr bislang erstzugelassenen Pkw mit reinem Ottomotor in Deutschland
  - a) der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf WLTP-Basis (bitte neben einer Gesamtangabe zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln sowie jeweils die Anzahl der Neuzulassungen nennen) und

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (WLTP)
Januar 2021	63.054	149,8
Februar 2021	73.357	148,7
März 2021	115.174	150,1
April 2021	90.072	149,6
Mai 2021	86.855	149,4
Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	428.512	149,6

- b) der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf NEFZ-Basis (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1b verwiesen.

- c) der durchschnittliche Hubraum (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	Hubraum in cm <sup>3</sup> (WLTP)
Januar 2021	63.054	1.473
Februar 2021	73.357	1.465
März 2021	115.174	1.490
April 2021	90.072	1.492
Mai 2021	86.855	1.504
Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	428.512	1.486

3. Wie hoch ist bei den fünf Pkw-Modellen mit reinem Dieselmotor mit den meisten Erstzulassungen in diesem Jahr in Deutschland

- a) der CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf WLTP-Basis (bitte pro Modell neben einer Gesamtangabe zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln sowie jeweils die Anzahl der Neuzulassungen nennen) und

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Fahrzeugmodell	Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (WLTP)
Fiat Ducato	Januar 2021	1.660	311,0
	Februar 2021	2.593	309,1
	März 2021	6.105	310,2
	April 2021	4.572	309,7
	Mai 2021	6.053	308,9
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	20.983	309,6
VW Tiguan	Januar 2021	3.089	165,5
	Februar 2021	3.990	165,8
	März 2021	5.268	167,8
	April 2021	3.306	166,0
	Mai 2021	2.572	166,5
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	18.225	166,5

Fahrzeugmodell	Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (WLTP)
VW Passat	Januar 2021	3.549	139,1
	Februar 2021	3.358	137,8
	März 2021	2.852	137,1
	April 2021	2.600	136,6
	Mai 2021	3.124	135,4
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	15.483	137,3
VW Transporter	Januar 2021	2.358	215,2
	Februar 2021	2.630	210,6
	März 2021	3.312	208,6
	April 2021	2.818	208,2
	Mai 2021	3.202	208,5
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	14.320	210,0
Škoda Octavia	Januar 2021	1.948	123,0
	Februar 2021	2.659	122,9
	März 2021	2.794	122,0
	April 2021	2.273	122,8
	Mai 2021	2.402	123,4
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	12.076	122,8

- b) der CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf NEFZ-Basis (bitte gleichermaßen aufschlüsseln),

Es wird auf die Antwort zu Frage 1b verwiesen.

- c) der Hubraum (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Fahrzeugmodell	Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	Hubraum in cm <sup>3</sup> (WLTP)
Fiat Ducato	Januar 2021	1.660	2.286
	Februar 2021	2.593	2.286
	März 2021	6.105	2.286
	April 2021	4.572	2.286
	Mai 2021	6.053	2.287
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	20.983	2.286
VW Tiguan	Januar 2021	3.089	1.968
	Februar 2021	3.990	1.968
	März 2021	5.268	1.968
	April 2021	3.306	1.968
	Mai 2021	2.572	1.968
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	18.225	1.968

Fahrzeugmodell	Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	Hubraum in cm <sup>3</sup> (WLTP)
VW Passat	Januar 2021	3.549	1.968
	Februar 2021	3.358	1.968
	März 2021	2.852	1.968
	April 2021	2.600	1.968
	Mai 2021	3.124	1.968
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	15.483	1.968
VW Transporter	Januar 2021	2.358	1.968
	Februar 2021	2.630	1.968
	März 2021	3.312	1.968
	April 2021	2.818	1.968
	Mai 2021	3.202	1.968
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	14.320	1.968
Škoda Octavia	Januar 2021	1.948	1.968
	Februar 2021	2.659	1.968
	März 2021	2.794	1.968
	April 2021	2.273	1.968
	Mai 2021	2.402	1.968
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	12.076	1.968

4. Wie hoch ist bei den fünf Pkw-Modellen mit reinem Ottomotor mit den meisten Erstzulassungen in diesem Jahr in Deutschland
- a) der CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf WLTP-Basis (bitte pro Modell neben einer Gesamtangabe zusätzlich nach Monaten aufschlüsseln sowie jeweils die Anzahl der Neuzulassungen nennen) und

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Fahrzeugmodell	Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (WLTP)
VW T-Roc	Januar 2021	2.598	154,8
	Februar 2021	3.353	155,1
	März 2021	5.639	154,7
	April 2021	4.211	155,1
	Mai 2021	4.520	155,1
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	20.321	155,0
Opel Corsa	Januar 2021	2.534	122,0
	Februar 2021	3.504	120,7
	März 2021	4.189	121,4
	April 2021	3.392	120,3
	Mai 2021	2.471	119,8
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	16.090	120,9

Fahrzeugmodell	Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (WLTP)
VW Golf	Januar 2021	1.866	152,4
	Februar 2021	3.036	152,6
	März 2021	4.700	150,6
	April 2021	3.296	154,0
	Mai 2021	2.897	150,9
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	15.795	152,0
VW T-Cross	Januar 2021	1.577	140,7
	Februar 2021	2.324	142,3
	März 2021	3.890	142,3
	April 2021	2.586	141,7
	Mai 2021	2.689	141,9
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	13.066	141,9
MINI MINI	Januar 2021	1.286	144,6
	Februar 2021	2.187	143,0
	März 2021	3.584	141,2
	April 2021	2.811	139,9
	Mai 2021	2.660	138,8
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	12.528	141,1

- b) der CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf NEFZ-Basis (bitte gleichermaßen aufschlüsseln),

Es wird auf die Antwort zu Frage 1b verwiesen.

- c) der Hubraum (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Fahrzeugmodell	Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	Hubraum in cm <sup>3</sup> (WLTP)
VW T-Roc	Januar 2021	2.598	1.465
	Februar 2021	3.353	1.469
	März 2021	5.639	1.438
	April 2021	4.211	1.442
	Mai 2021	4.520	1.440
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	20.321	1.448
Opel Corsa	Januar 2021	2.534	1.199
	Februar 2021	3.504	1.199
	März 2021	4.189	1.199
	April 2021	3.392	1.199
	Mai 2021	2.471	1.199
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	16.090	1.199

Fahrzeugmodell	Berichtsmonat	Anzahl der Erstzulassungen	Hubraum in cm <sup>3</sup> (WLTP)
VW Golf	Januar 2021	1.866	1.704
	Februar 2021	3.036	1.692
	März 2021	4.700	1.648
	April 2021	3.296	1.691
	Mai 2021	2.897	1.642
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	15.795	1.671
VW T-Cross	Januar 2021	1.577	1.099
	Februar 2021	2.324	1.102
	März 2021	3.890	1.092
	April 2021	2.586	1.094
	Mai 2021	2.689	1.093
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	13.066	1.095
MINI MINI	Januar 2021	1.286	1.676
	Februar 2021	2.187	1.667
	März 2021	3.584	1.668
	April 2021	2.811	1.677
	Mai 2021	2.660	1.669
	Gesamt (Januar 2021 bis Mai 2021)	12.528	1.671

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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß und dem NEFZ-basierten CO<sub>2</sub>-Ausstoß am größten (bitte für jedes Fahrzeugmodell unter Angabe der beiden CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß und dem NEFZ-basierten CO<sub>2</sub>-Ausstoß am größten (bitte für jedes Fahrzeugmodell unter Angabe der beiden CO<sub>2</sub>-Werte und des Hubraums nach Monaten und Anzahl der Neuzulassungen aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 1b verwiesen.

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?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 7 und 8 gemeinsam beantwortet.

Eine nach Antriebstechnologien differenzierte Auswertung des tatsächlich angefallenen Kraftfahrzeugsteueraufkommens ist mit den der Bundesregierung vorliegenden Daten und den zur Verfügung stehenden Auswertungsmöglichkeiten

ten weder über einen bestimmten Zeitraum noch zu einem bestimmten Stichtag mit vertretbarem Aufwand möglich.

Um sich der Fragestellung anzunähern, hat die Bundesregierung den Fahrzeugbestand mit Stichtag vom 1. Mai 2021 nach der Anzahl der aktiven Steuerfälle ausgewertet, denen Fahrzeuge mit reinem Otto- bzw. Dieselmotor zugrunde liegen und auf dieser Grundlage das korrespondierende Festsetzungsaufkommen hochgerechnet.

	Anzahl der Fahrzeuge	Festsetzungsaufkommen in Euro
Pkw mit reinem Dieselmotor	14,2 Millionen	3,93 Milliarden
Pkw mit reinem Ottomotor	30,8 Millionen	3,29 Milliarden

9. Welchem Ziel dient die Pkw-EnVKV aus Sicht der Bundesregierung, und inwiefern erfüllt die Pkw-EnVKV derzeit dieses Ziel?

Ziel der aktuellen Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) ist es, Kundinnen und Kunden über relevante Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten neuer Pkw zu informieren. Die Farbskala mit den verschiedenen Effizienzklassen soll darüber hinaus eine allgemeine Einschätzung geben, wie sich der neue Pkw gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen positioniert. Außerdem soll das Pkw-Label über Kraftstoffkosten und Kfz-Steuer informieren. Angesichts des seit September 2018 geltenden, realitätsnäheren Prüfverfahrens WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) für erstmalig zugelassene Pkw und der größeren Antriebstechnologievielfalt bei den Neufahrzeugen werden diese Ziele durch die aktuelle Pkw-EnVKV nicht mehr hinreichend erfüllt. Daher ist die Novellierung der Pkw-EnVKV erforderlich.

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 CO<sub>2</sub>-Emissionen und die zu erwartende Kfz-Steuer auch im Vergleich zu anderen Neuwagenmodellen informieren können?

Angesichts der unterschiedlichen Antriebs- bzw. Kraftstoffkombinationen und vielfältigeren Modellauswahl bei neuen Pkw sind für die Zukunft detailliertere Informationen zu den Verbrauchs- und Emissionsdaten für Kundinnen und Kunden bei ihrer Entscheidungsfindung erforderlich.

11. Erfüllt die Pkw-EnVKV diese Erfordernisse nach Meinung der Bundesregierung derzeit, und wenn nein, welche Erfordernisse werden nicht erfüllt?

Für die Zukunft würde die aktuelle Pkw-EnVKV die Informationserfordernisse nur sehr beschränkt erfüllen können. Auch aus diesem Grund muss die Pkw-EnVKV novelliert werden. Für die Übergangszeit bis zu ihrem Inkrafttreten hat die Bundesregierung zu diesem Zweck eine Empfehlung für eine detailliertere Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionskennzeichnung für Neufahrzeuge auf WLTP-Basis herausgegeben (die Pressemitteilung dazu finden Sie hier: [www.bmw i.de/Redaktion/DE/Meldung/2020/20201229-bundeswirtschaftsministerium-empfehl-verbrauchs-und-co2-emissionskennzeichnung-fuer-neufahrzeuge-bis-zu](http://www.bmw i.de/Redaktion/DE/Meldung/2020/20201229-bundeswirtschaftsministerium-empfehl-verbrauchs-und-co2-emissionskennzeichnung-fuer-neufahrzeuge-bis-zu)



m-inkrafttreten-einer-neuen-pkw-envkv.html). Darüber hinaus wird empfohlen, dass WLTP-Informationen auch bei diversen Werbemitteln angegeben werden.

12. Sieht die Bundesregierung ein Risiko, dass die Käuferinnen und Käufer von Neuwagen durch die aufgrund der Pkw-EnVKV verpflichtenden Angabe der NEFZ-basierten Werte anstatt der für die Kfz-Steuer ausschlaggebenden WLTP-basierten Werte zur Verbraucherinnen- und Verbraucherinformation getäuscht werden?

Sowohl im aktuellen Pkw-Label als auch in der in Antwort zu Frage 11 genannten Empfehlung sind die korrekten Daten der jeweils aktuell fälligen Kfz-Steuer für den ausgestellten Neuwagen aufgeführt.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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)?

Zur Frage einer zukünftigen Gestaltung der Pkw-EnVKV angesichts der größeren Antriebstechnologievielfalt und den damit verbundenen erhöhten Informationsbedürfnissen der Kundinnen und Kunden gab es erheblichen Abstimmungsbedarf.

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)?

Neuzulassungen von Personenkraftwagen mit den Antriebsarten Benzin und Diesel in den Berichtsjahren 2019, 2020 und 2021 (gegenwärtiges Berichtsjahr, noch nicht abgeschlossen):

- Benzin: 3 927 126;
- Diesel: 2 232 443.

16. Welche Änderungen bei der geplanten Novellierung der Pkw-EnVKV sind bereits zwischen den Ressorts geeint, und welche Änderungen sind weiterhin strittig?
20. Kann die Bundesregierung zusichern, dass eine Einigung über die geplante Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung noch in der laufenden Legislaturperiode erfolgen wird?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 16 und 20 gemeinsam beantwortet.

Eine Einigung zwischen den Ressorts wurde erzielt und aktuell werden die weiteren notwendigen Verfahrensschritte zur Novellierung eingeleitet.

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?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 17 bis 19 gemeinsam beantwortet.

Der Entwurf zur Novellierung der PKW-EnVKV sieht keine Effizienzklassen mehr vor. Stattdessen wird das Label deutlich mehr und detailliertere Einzelinformationen für Kundinnen und Kunden aufweisen. Dies soll dazu dienen, den Kundinnen und Kunden anschaulicher und transparenter die Unterschiede sowie die Vor- und Nachteile der verschiedenen Antriebsarten, auch bezüglich der Kosten, zu verdeutlichen.

21. Wann soll die Novellierung der Pkw-EnVKV nach jetziger Planung der Bundesregierung in Kraft treten?

Voraussichtlich am 1. Dezember 2021.



