

**Tatsachen einer Verschleppung:
Die Novelle der PKW-EnVKV
Stand: 25. Juni 2019**

1. Ziele der PKW-EnVKV

Die PKW-EnVKV (PKW-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung) und die ihr zugrundeliegende EU-Richtlinie 1999/94/EG verfolgen das Ziel, Verbraucher vor dem Kauf oder Leasing eines neuen PKW über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen des Fahrzeuges zu informieren, um auf diese Weise seine Entscheidung zugunsten des Erwerbs eines sparsamen Fahrzeuges zu beeinflussen.

Verbraucher können bereits durch ihre Entscheidung für den Kauf eines möglichst energieeffizienten PKW einen nachhaltigen Beitrag zu sparsamer und rationeller Energieverwendung und damit zum Umweltschutz leisten. Ähnliche Fahrzeuge oder Fahrzeuge desselben Typs können sehr unterschiedliche Verbrauchswerte aufweisen, die dem Verbraucher oft nicht geläufig sind. Hier soll mit gezielten Informationen angesetzt werden, von denen ein deutlicher Einfluss auf das Wirken der Marktkräfte erwartet wird.

Die Notwendigkeit, Verbrauchern frühestmöglich / schon im Vorfeld einer möglichen Kaufentscheidung zweckdienliche und vergleichbare Informationen über den spezifischen Kraftstoffverbrauch und die spezifischen CO₂-Emissionen in bestimmter Form zur Verfügung zu stellen, erhöht die Bedeutung dieser Informationen für die Kaufentscheidung und beinhaltet eine erhebliche Lenkungswirkung.

Die Regelungen sollen darüber hinaus auch für die Automobilhersteller weitere Anreize zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs der von ihnen hergestellten Fahrzeuge geben. Die Verordnung verbessert darüber hinaus die Wettbewerbsbedingungen für diejenigen Hersteller, die schon heute der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuge eine besondere Bedeutung beimessen.

Die PKW-EnVKV verfehlt jedoch ihre Ziele derzeit erheblich.

2. Novelle der PKW-EnVKV

Seit dem 1. September 2018 werden die Verbrauchswerte – und damit die CO₂-Emissionen – aller neu zugelassener PKW nach dem Prüfverfahren WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) gemessen. Dieses weist in der Regel höhere Kraftstoffverbräuche und

CO₂-Emissionen aus als das bisherige Verfahren NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Die in der PKW-EnVKV noch zugrundeliegende Messmethode zur Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen auf der Basis des sog. NEFZ-Prüfzyklus wurde bereits 2017 durch den moderneren Standard WLTP ersetzt. Insgesamt bildet der neue Prüfzyklus WLTP mit höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten bis 131 km/h, stärkeren Temposchwankungen und strikteren Prüfvorgaben den Verbrauch im realen Verkehr besser ab.

Damit Hersteller und Händler diese höheren Verbräuche in der Werbung und am Verkaufsort kommunizieren, muss die PKW-EnVKV an die neue EU-Gesetzgebung angepasst werden. Dies hat die Bundesregierung mit dem federführenden Ministerium für Wirtschaft und Energie bislang versäumt, so dass Verbraucher derzeit nicht umfassend über die realen Emissionen und Folgekosten eines PKW informiert werden.

Seit dem 1. September 2018 bemisst sich auch die Höhe der Kfz-Steuer nach den neuen CO₂-Werten. Davon erfahren Autokäufer aber oft erstmals aus dem erheblich höheren Steuerbescheid. Denn der Autohandel muss in der Werbung, in Modellbroschüren und am Verkaufsort weiterhin lediglich die alten, niedrigeren NEFZ-Verbrauchswerte angeben.

Die nach dem veralteten NEFZ-Prüfzyklus ermittelten Werte weichen z.T. jedoch erheblich von den realitätsnäheren WLTP-Werten ab.

3. Chronologie einer Verschleppung

- 14.06.2016: EU-Mitgliedsstaaten beschließen die Einführung des WLTP als zukünftiges Messverfahren
- 27.01.2017: Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Anpassung des Kraftfahrsteuergesetzes an WLTP
- 06.06.2017: Verkündung Sechstes Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Einführung des Stichtags 01.09.2018, ab dem sich die Kfz-Steuer nach dem WLTP-Wert der CO₂-Emissionen bemisst). Das Bundesfinanzministerium konnte somit die Anpassung des Kfz-Steuergesetzes an WLTP noch vor in Kraft treten der WLTP-Verordnung durch die EU am 27.07.2017 beschließen.
- 27.07.2017: In Kraft treten der EU VO Nr. 2017/1151 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgeneh-

migung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6).¹² **In dieser VO wird auch der ab diesem Zeitpunkt einzuhaltende Prüfzyklus WLTP definiert.**

- 28.11.2017: Vorstellung der im Auftrag des für die Überarbeitung der PKW-EnVKV federführenden Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie erstellten Studie zur Vorbereitung der Novellierung der PKW-EnVKV anlässlich der Umstellung des Fahrzyklus von NEFZ auf WLTP.
- 21.06.2018: Fachgespräch im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie mit Vertretern der Automobilwirtschaft, NGOs und Vertretern der Werbewirtschaft über die zukünftige Ausgestaltung der PKW-EnVKV in sozialen Medien.
- 01.09.2018: Stichtag zur Umstellung aller neu zugelassener PKW auf das Prüfverfahren WLTP. Hier hätte die auf den Prüfzyklus WLTP umzustellende PKW-EnVKV in Kraft treten müssen.
- 21.06.2019: Ankündigung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, wonach die novellierte Fassung der PKW-EnVKV voraussichtlich im **Juli 2020** in Kraft treten wird (<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/energieverbrauchs-kennzeichnung-von-pkw.html>).

4. Auswüchse dieser Verschleppung

Da die Bundesregierung mit der Anpassung der PKW-EnVKV erheblich im Verzug ist, erreichen die DUH fast täglich Beschwerden von Verbrauchern, die über ihre auf der Basis von WLTP ergangenen Kfz-Steuerbescheide empört sind.

Autokäufer fühlen sich von den versprochenen niedrigeren Verbrauchswerten in der Werbung und den Verkaufsprospekten getäuscht. Die DUH fordert die Bundesregierung auf, die

¹ EU VO Nr. 2017/1151 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008.

² Bevor PKW auf dem Markt bereitgestellt werden dürfen, muss der jeweilige Fahrzeugtyp durch die jeweils zuständige Genehmigungsbehörde genehmigt werden (EG-Typgenehmigung). Die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung regelt die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme so genehmigter Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständiger technischer Einheiten. Das Typgenehmigungsverfahren ist somit Voraussetzung für die Bereitstellung eines Fahrzeuges auf dem Markt.

PKW-EnVKV unverzüglich anzupassen. Bis dahin sollten Autohersteller und Händler Verbraucher freiwillig über die höheren Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Werte nach WLTP informieren. Andernfalls riskieren sie, ihre Kunden dauerhaft zu verprellen.

Einige Beispiele:

26.05.2019: Dem Käufer eines Peugeot 308 BlueHDi 130 Diesels, (Bestellung am 25.06.2018, Zulassung am 25.08.2018) wurden vor Verkauf des PKW CO₂-Emissionen von 96 g/km bescheinigt. Den seit 09/2018 gültigen WLTP-Wert von 136 g/km erfuhr er erst aus dem Steuerbescheid – ein Unterschied von über 40 Prozent.

20.05.2019: Dem Käufer eines Ford Fiesta 1.5 TDCI (Bestellung am 15.10.2018) wurden vor Verkauf des PKW CO₂-Emissionen von 104 g/km bescheinigt. Den seit September 2018 gültigen WLTP-Wert von 128 g/km, der auch Basis für die Ermittlung der KFZ-Steuer ist, erfuhr er erst später. Der ursprünglich angenommenen Steuer i.H.v. 160,- € steht nunmehr eine festgesetzte Steuer i.H.v. 208,- € gegenüber.

16.05.2019: Dem Käufer eines neuen Smart, Baujahr 2019, wurden auf der Basis der vom PKW-Handel anzugebenden NEFZ-Werte eine Kfz-Steuer von 29,- € errechnet. Aufgrund der deutlich höheren Werte liegt die Kfz-Steuer für dieses neue PKW-Modell jedoch bei 96,- €.

29.04.2019: Der Käufer eines VW Golf recherchierte im Vorfeld seiner Anschaffung CO₂-Emissionen von 99 g/km, basierend auf den NEFZ-Werten. Die seit 2018 anzuwendende WLTP-Messmethode ergab jedoch CO₂-Emissionen i.H.v. 116 g/km.

05.04.2019: Dem Käufer eines Ford Tourneos 88 kW in 02/2019 wurden vor Vertragsabschluss die überholten NEFZ-Werte mitgeteilt. Die deutlich höheren WLTP-Werte bescheinigten ihm nunmehr einen deutlich höheren KFZ-Steuerbescheid als erwartet.

Für Rückfragen:

Dorothee Saar, DUH, Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung, E-Mail: saar@duh.de

Agnes Sauter, DUH, Leiterin ökologische Marktüberwachung, E-Mail: sauter@duh.de