

Stellungnahme

EU Label Pkw- Energieverbrauchs- kennzeichnung

Berlin, Februar 2026



Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 740.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich ausdrücklich zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Im Einklang mit den Zielen des europäischen Green Deals unterstützt die Automobilindustrie das Ziel, den Verkehr in Europa bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Dabei ist entscheidend, dass Verbraucherinnen und Verbraucher transparente und verständliche Informationen zu Verbrauchs- und Emissionswerten von Pkw erhalten.

Der VDA bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und wird im Folgenden auf die für den Verband und seine Mitgliedsunternehmen wesentlichen Aspekte eingehen

Haftungsausschluss

Die VDA-Empfehlungen sind Empfehlungen, die jedermann frei zur Anwendung stehen. Wer sie anwendet, hat für die richtige Anwendung im konkreten Fall zu tragen.

Sie berücksichtigen den zum Zeitpunkt der jeweiligen Ausgabe herrschenden Stand der Technik. Durch das Anwenden der VDA-Empfehlungen entzieht sich niemand der Verantwortung für sein eigenes Handeln. Jeder handelt insoweit auf eigene Gefahr. Eine Haftung des VDA und derjenigen, die an VDA-Empfehlungen beteiligt sind, ist ausgeschlossen.

Jeder wird gebeten, wenn er bei der Anwendung der VDA-Empfehlungen auf Unrichtigkeiten oder die Möglichkeit einer unrichtigen Auslegung stößt, dies dem VDA umgehend mitzuteilen, damit etwaige Mängel beseitigt werden können.

1 EU-weite Harmonisierung und Anwendungsbereich

Der VDA begrüßt die Initiative der EU-Kommission, die Anforderungen an das Labeling sowie an die Kommunikation relevanter Informationen zu CO₂, Verbrauch und Reichweite im Rahmen der Gesetzesinitiativen des Automotive Package EU-weit zu harmonisieren. Eine Harmonisierung erhöht die Kundentransparenz und die Vergleichbarkeit der Angaben und reduziert zugleich den administrativen und finanziellen Aufwand für Hersteller und Händler gegenüber teilweise stark abweichenden nationalen Anforderungen.

Der Ansatz ermöglicht Herstellern aber auch Händlern darüber hinaus Planungssicherheit in den kommenden Jahren. Bei der Einführung der neuen Vorgaben ist gleichwohl darauf zu achten, dass Herstellern und Händlern eine ausreichende Vorlaufzeit gewährt wird und Übergangsfristen Herstellern und Händlern ausreichend Zeit geben, ihre Systeme bzw. Dokumentationen nach Inkrafttreten der neuen Anforderungen umzustellen.

Der VDA unterstützt den Fokus der neuen Anforderungen auf digitale Umfänge. Der administrative Aufwand insbesondere auf der Seite von Händlern wird dadurch gesenkt und eine Aktualisierung von Daten vereinfacht. Gleichzeitig sollte das physische Etikett, das am Fahrzeug angebracht wird, EU-weit einheitlich und möglichst übersichtlich gestaltet sein, wie es im Vorschlag der Kommission umgesetzt ist.

Aus Sicht des VDA sollten die neuen Vorgaben für Neufahrzeuge der Kategorie M1 nicht ab dem Datum des Inkrafttretens der neuen Anforderungen gelten. Ein Inkrafttreten frühestens ab dem ersten Halbjahr 2028 würde einen Fokus auf Euro-7-Fahrzeuge ermöglichen und dadurch die Vergleichbarkeit der Angaben für Verbraucher stärken.

Eine Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Gebrauchtfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge lehnt der VDA ab (siehe IV. und V.). Der Anwendungsbereich sollte nicht über die von der Verordnung (EU) 2019/631 erfasste Fahrzeugkategorie M1 hinausgehen. Eine entsprechende Klarstellung in der Verordnung (EU) 2019/631 wird empfohlen. Für Fahrzeuge mit Mehrstufen-Typgenehmigungen sollte klargestellt werden, auf welcher Stufe im Produktionsprozess sich mögliche Angaben beziehen. Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob Vorgaben zur Kennzeichnung für diese Fahrzeuge sachgerecht sind.

Auf einen nationalen Alleingang und eine Weiterentwicklung der deutschen Pkw-EnVKV, die die Vergleichbarkeit der Energieverbrauchskennzeichnung innerhalb der Europäischen Union zusätzlich erschweren könnte, sollte verzichtet werden.

2 Klasseneinteilung

Angesichts des stagnierenden Hochlaufs elektrischer Fahrzeuge sollte jegliche weitere Verunsicherung der Kunden vermieden werden. Dazu würde auch ein neues Label mit möglicherweise schlechteren Klasseneinstufungen für batterieelektrische Fahrzeuge gehören, das den Verbraucherinnen und Verbrauchern die Vorteile nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt aufzeigt. Die höhere Effizienz und die niedrigeren CO₂-Emissionen von batterieelektrischen Fahrzeugen gegenüber Verbrennern müssen den Kunden auf den ersten Blick ersichtlich sein. Auf eine Differenzierung des CO₂-Labels innerhalb der batterieelektrischen Fahrzeuge wird daher richtigerweise verzichtet.

Trotzdem sollte die Klasseneinteilung des derzeitigen Vorschlags angepasst werden. Während sich batterieelektrische Fahrzeuge im aktuellen Vorschlag in Klasse A befinden, werden sich bei etwaigen Änderungen am Utility-Factor für Plug-In-Hybride (PHEV) in den Klassen B und C kaum Fahrzeuge befinden. Der VDA lehnt Verschärfungen am Utility-Factor grundsätzlich ab.

Grundsätzlich ist aus Sicht des VDA ein relatives System, das die Fahrzeuge innerhalb ihrer jeweiligen Fahrzeugklasse vergleichbar macht, einem absoluten System vorzuziehen. Den Käufern ist ohnehin klar, dass ein kleineres beziehungsweise leichteres Fahrzeug geringere CO₂-Emissionen verursacht als ein größeres beziehungsweise schwereres Fahrzeug. Außerdem ergibt sich aus der Angabe des numerischen CO₂- beziehungsweise Verbrauchswerts bereits eine absolute Einordnung; dass 132 g/km höher ist als 105 g/km erkennt der Kunde auch ohne Farbskala.

Sofern N1-Fahrzeuge in den Anwendungsbereich aufgenommen werden, ist aus Sicht des VDA zur Steigerung der Aussagekraft eine Differenzierung der CO₂-Klassen nach Gewichtsklassen zwingend erforderlich. Nur mit einer relativen Klasseneinteilung kann angemessen abgebildet werden, dass Fahrzeuge höherer Gewichtsklassen zwar numerisch höhere CO₂-Werte, im Regelfall aber auch größere Transportkapazitäten aufweisen.

3 Leichte Nutzfahrzeuge

Eine Ausweitung der Verbrauchskennzeichnung auf leichte Nutzfahrzeuge lehnt der VDA ab. Leichte Nutzfahrzeuge werden überwiegend professionell beschafft; Kaufentscheidungen erfolgen entlang von Einsatzprofil, Nutzlast, Verfügbarkeit und den Total Cost of Ownership, die wesentlich durch Energieverbrauch beeinflusst werden, und somit über die Kraftstoffphase bereits indirekt niedrige CO₂-Emissionen bevorzugt werden. Ein CO₂-Label entfaltet insofern nur geringe zusätzliche Lenkungswirkung. Gleichzeitig würden weitreichende Kennzeichnungs- und Darstellungspflichten in Verkaufs- und Werbematerialien, einschließlich Online-Angeboten und Konfiguratoren, erheblichen administrativen und finanziellen Aufwand bei Herstellern, Händlern und Plattformen verursachen. Hinzu kommt, dass die CO₂-Emissionen bei Nutzfahrzeugen besonders einsatz- und beladungsabhängig sind. Ein vereinfachendes Label vermittelt eine vermeintliche Vergleichbarkeit, die den tatsächlichen Verbräuchen im Realbetrieb nicht gerecht werden kann.

Sollte der Gesetzgeber dennoch N1-Fahrzeuge in den Anwendungsbereich aufnehmen, sollte dies nur unter klaren Übergangsbestimmungen und mit einer sachgerechten Ausgestaltung der Vergleichbarkeit erfolgen.

4 Gebrauchtfahrzeuge

Der VDA lehnt eine verpflichtende Verbrauchskennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen weiterhin ab. Da WLTP-Werte erst seit 2019 verfügbar sind, ist eine durchgängige Wertekundmachung für Gebrauchtfahrzeuge nicht möglich. Hinzu kommen erheblicher bürokratischer Aufwand und Haftungsrisiken. Mit einem zunehmenden Alter von Fahrzeugen steigt zudem das Risiko möglicher Abweichungen zwischen den zertifizierten Werten und den tatsächlichen Werten aufgrund von Alterungseffekten (z. B. der Batteriealterung) oder aufgrund vorheriger Veränderungen durch Nutzer (z. B. Reifenwechsel).

Der VDA gibt zudem zu bedenken, dass die neu eingeführten Regeln zur Verbrauchsüberprüfung von Gebrauchtfahrzeugen, aufgrund derer ab 2025 erste

Prüfberichte vorliegen werden, die Überprüfung auf höchstens zwei Jahre alte Fahrzeuge begrenzen. Eine belastbare Bewertung möglicher Verbrauchserhöhungen nach fünf bis fünfzehn Jahren kann auf Grundlage dieser Prüfberichte nicht erfolgen. Das Haftungsrisiko für Gebrauchtwagenhandel bestünde also auch zukünftig.

Dies gilt auch für die Angabe des Traction Battery State of Health bei Gebrauchtfahrzeugen. Hier wird eine Klarstellung benötigt, dass die erst für Fahrzeuge möglich ist, die der Verordnung (EU) 2025/1707 unterliegen, und nicht auf ältere Fahrzeuge angewendet werden kann.

Sollte der Gesetzgeber trotz dieser Einwände eine Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen vorsehen, müsste diese notwendigerweise auf Fahrzeuge mit Produktionsdatum ab dem Tag des Inkrafttretens, d.h. für Fahrzeuge mit Produktionsdatum ab frühestens 2028 beschränkt werden. Für zuvor produzierte Fahrzeuge sollten die bisherigen nationalen Anforderungen weiter Anwendung finden, um unverhältnismäßigen Aufwand bei der nachträglichen Bereitstellung von Informationen zu vermeiden und eine Verwirrung von Kunden aufgrund unterschiedlicher Zertifizierungsanforderungen in der Vergangenheit zu verhindern.

Zusätzlich müsste eine Altersgrenze für die Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen vorgesehen werden, zum Beispiel eine Begrenzung auf Fahrzeuge bis zu einem Alter von maximal fünf Jahren. Ein Hinweis im Label, dass Alterung, Nutzung und Änderungen durch Vorbesitzer die Angaben beeinflussen können, würde als sinnvoll angesehen.

5 Digitale Produktdatenbank

Euro 7 (VO (EU) 2024/1257) schreibt bereits vor, dass die Fahrzeuge QR-Codes enthalten, die zu den verbrauchs- und emissionsrelevanten Daten der Übereinstimmungsbescheinigung führen. Zusätzlich müssen die Mitgliedsländer bereits ab diesem Jahr Datenbanken öffentlich zugänglich machen, wo jedermann die Daten der Übereinstimmungsbescheinigung abrufen kann (siehe VO (EU) 2018/858 Artikel 12(2)). Wenn seitens EU-Kommission eine Datenbank aufgebaut werden soll, können sie auch ohne Beteiligung der Hersteller die elektronischen Übereinstimmungsbescheinigungen (IVI) über EURCARIS direkt von den Genehmigungsbehörden abrufen bzw. neu übertragene Dokumente abonnieren. Damit könnte dann auch das CO₂-Monitoring vereinfacht werden, da die Kommission bzw. EEA dann bereits die korrekten CO₂- und Gewichtsdaten hat und von den Mitgliedsstaaten nur noch die Fahrgestellnummer und das Erstzulassungsdatum benötigt, um die Flottenwerte zu berechnen.

Im Sinne einer Vermeidung zusätzlicher Datenbankpflichten sollte daher geprüft werden, ob bestehende Instrumente genutzt werden können. Zusätzliche Aufwände und Doppelstrukturen für die Hersteller müssen unbedingt vermieden werden.

Weitere Klarstellungen zu Datenfeldern der Produktdatenbank sind hilfreich. Bei Angaben zum Kraftstoff sollte präzisiert werden, ob der in der Zertifizierung verwendete Kraftstoff anzugeben ist oder sämtliche für das Fahrzeug freigegebenen Kraftstoffe. Das Feld zum Datum der letztmaligen Produktion bietet aus Sicht des VDA keinen Mehrwert für Verbraucher, da das Angebot eines Fahrzeugs nicht mit dem Produktionsauslauf verknüpft ist und das Feld zudem rückwirkend befüllt würde. Für den Verbraucher ist vielmehr das Erstzulassungsdatum relevant, da an dieses Datum Verpflichtungen wie die nächste Hauptuntersuchung oder auch Stichtage für die Besteuerung geknüpft sind. Dieses ist eine Information, die bereits heute in der Regel bei Gebrauchtfahrzeugen – sowohl von

Privatverkäufern als auch vom Handel oder Plattformen – angegeben wird und somit keinerlei zusätzlicher Regelungsbedarf besteht.

6 Verantwortung und Haftung

Es sollte klargestellt werden, dass diejenige Stelle, die ein Fahrzeug zum Verkauf oder Leasing anbietet, auch für die Richtigkeit der bereitgestellten Daten verantwortlich ist. Im herstellernabhängigen Handel, bei Gebrauchtfahrzeugen und insbesondere bei mehrstufig typgenehmigten Fahrzeugen kann der Hersteller die Datenrichtigkeit nicht garantieren und sollte dafür nicht verantwortlich sein.

7 Online-Konfiguratoren und Sonderausstattung

Die Abbildung ausstattungspezifischer Auswirkungen auf CO₂-Emissionen, Kraftstoff- oder Stromverbrauch sowie Reichweite in Online-Konfiguratoren kann zu einer Überfrachtung von Nutzern mit Informationen führen. Zudem können ausstattungspezifische Werte im Laufe des Konfigurationsprozesses variieren, weil die Zuordnung zu Interpolationsfamilien und die Steigungen der Interpolationsgeraden erst mit der finalen Konfiguration feststehen und zwischen Interpolationsfamilien differieren können, etwa aufgrund üblicher Testtoleranzen.

Eine Anzeige der Auswirkungen der Auswahlmöglichkeiten in Konfiguratoren auf Sonderausstattungen ist nicht rechtssicher umsetzbar, da die Auswirkung einer Sonderausstattung davon abhängt, in welcher Reihenfolge die Extras konfiguriert werden: Eine Räderänderung am Ende der Konfiguration hat aufgrund des bereits hinzugefügten Gewichts eine größere Änderung zur Folge als am Anfang der Konfiguration mit niedrigerem Fahrzeuggewicht.

Aus diesen Gründen wird empfohlen, anstelle einer Darstellung pro auswählbarer Sonderausstattung ein Label sowie die Werte für die jeweilige Gesamtkonfiguration darzustellen, entweder fortlaufend aktualisiert oder im Nachgang des Konfigurationsprozesses. Dies reduziert Informationsüberflutung und vermeidet Werteangaben, die für Kaufinteressenten nicht nachvollziehbar sind. Sollte an einer ausstattungsbezogenen Darstellung festgehalten werden, sollte diese auf wenige, tatsächlich relevante Ausstattungsmerkmale beschränkt werden, etwa auf Reifen oder auf Ausstattungen mit messbaren Effekten oberhalb einer plausiblen Signifikanzschwelle.

8 Definitionen, Point of Sale und freiwillige Vorabwerte

Aus administrativer Sicht ist eine robuste Gesetzgebung mit klaren Definitionen erforderlich, um Auslegungsunsicherheiten zu vermeiden. Der Entwurf referenziert vielfach auf ein gebautes Fahrzeug mit Übereinstimmungsbescheinigung. Während der Konfiguration handelt es sich jedoch um Fahrzeuge, die noch nicht gebaut sind. Die Definition Vehicle to which it refers sollte daher erweitert werden, sodass auch erwartete Werte für noch nicht gebaute Fahrzeuge erfasst sind.

Der aktuelle Vorschlag definiert ein Fahrzeugmodell über den Typ auf Gesamtfahrzeugebene und die Variante-Versionsnummer. Für Fahrzeuge mit hohem Individualisierungsgrad und für Nutzfahrzeuge würde dies zu einer sehr großen Zahl von Modellen führen, ohne die Vergleichbarkeit für Verbraucher zu verbessern. Ein höheres Aggregationsniveau für die

Definition eines Modells wird empfohlen, etwa ein Fahrzeugtyp mit identischer Antriebsarchitektur, gleichem Typ von Antriebsmaschine, Getriebe und Antriebskonfiguration, vergleichbarer maximaler Leistung sowie einem vergleichbaren Release-Paket aus Zertifizierungssicht. So könnte die gleiche Definition eines Modells verwendet werden, wie sie das KBA bereits im Rahmen der TSN-Vergabe bereits seit vielen Jahren praktiziert und bei Kunden und Versicherungen zu Identifizierung eines Modells etabliert hat.

Die Definition Point of Sale sollte präzisieren, wann Kennzeichnungsvorgaben für Label und Angaben gelten. Insbesondere sollte klargestellt werden, dass sich Point of Sale auf einen Ort bezieht, an dem Fahrzeuge zum Verkauf oder Leasing angeboten werden und für den ein Preis ausgewiesen ist. Ein Fahrzeug, das auf einer Messe im Rahmen einer Weltpremiere vorgestellt wird, ist zu diesem Zeitpunkt möglicherweise noch nicht bestellbar. Unabhängig davon sollte eine freiwillige Kennzeichnung möglich sein.

Ein Fahrzeughersteller sollte aus Sicht des VDA über die gesetzlichen Anforderungen zum Labeling und der Kommunikation von Werten hinaus die Möglichkeit haben, freiwillig frühzeitig vorläufige Werte anzugeben, wenn ein Fahrzeug vorgestellt wird. Dabei kann es sich z. B. um Werte handeln, die von einem Technischen Dienst aber noch nicht von einer Genehmigungsbehörde bestätigt wurden. Die Angabe eines Disclaimers, dass es sich um vorläufige Werte handelt, kann hier zusätzlich Klarheit schaffen.

9 Werbung und Promotionsmaterial

Aus Sicht des VDA bedarf es weiterhin präziserer Vorgaben zu den Angaben in Werbematerialien (in gedruckter und digitaler Form), wenn für mehrere Modelle gleichzeitig geworben wird. So ist eine Klarstellung notwendig, ab welchem Detaillierungsgrad der Werbung detaillierte Angaben zu CO₂/Verbrauch/Reichweite erforderlich sind. Ein Fahrzeugtyp kann bspw. sowohl als rein batterieelektrisches Fahrzeug, aber auch als Plug In Hybrid-Fahrzeug und gleichzeitig als nicht extern aufladbares Hybridfahrzeug angeboten werden. Wird für eine Baureihe allgemein d. h. ohne explizite Erwähnung einzelner Motorisierungen geworben, hätte eine Angabe von Spannen über sämtliche Antriebsformen für Kaufinteressenten keinen Mehrwert, sondern würde diese im Gegenteil sogar verwirren bzw. in ihrem Umfang überfordern. Dies gilt auch für Werbung ausschließlich für andere Umfänge bspw. Entertainmentfunktionen oder Fahrerassistenzsysteme. Deshalb sollten Vorgaben zur Angabe von Spannen auf Werbung eingeschränkt werden, die explizit auf bestimmte Motorisierungen eingeht. Weiterhin bedarf es Vorgaben zum Format dieser Angaben bspw. zur Lesbarkeit von Fußnoten. Dies sollte auch in der Definition des Begriffs „promotional material“ berücksichtigt werden.

Eine Integration des Labels in sämtliche Werbematerialien für Verkauf oder Leasing von Fahrzeugen ist jedenfalls in digitalen Umfängen nicht ohne Weiteres umsetzbar. Mindestens sollte klargestellt werden, dass sich entsprechende Pflichten nur auf konkrete Einzelangebote beziehen, etwa auf online kaufbare, fertig konfigurierte Neufahrzeuge, und nicht auf allgemeine Werbeanzeigen, etwa Aussagen wie jetzt den neuen X ab Y Euro leasen.

Nach dem Vorschlag der EU-Kommission kann in digitalen Medien ein vereinfachtes Label als Alternative zum vollständigen Label angegeben werden. Der Nutzer soll durch einen Klick auf dieses vereinfachte Label auf den dazugehörigen Eintrag in der EU-Datenbank gelangen. Für Social Media-Umfänge kann die Umsetzung dieser Anforderung herausfordernd sein. Deshalb schlägt der VDA vor, in Social Media-Einträgen auch alternative Möglichkeiten zum Aufruf der Datenbank zuzulassen z. B. durch Links als Teil von Bildunterschriften oder

Ausnahmen für Social Media-Umfänge von der Pflicht zur Verknüpfung der Datenbank mit dem Label aufzunehmen.

10 Delegierte Rechtsakte und Datenanforderungen

Der VDA sieht die Ermächtigung der Kommission kritisch, per delegiertem Rechtsakt zusätzliche Datenanforderungen und Datenparameter in der Produktdatenbank festzulegen und die Methodik zum Parameter Made in the EU zu bestimmen. Zusätzliche für Verbraucher relevante Informationen sollten grundsätzlich aus der Übereinstimmungsbescheinigung stammen und können, sofern eine EU-Datenbank auf Basis bestehender IVI-Datenquellen etabliert wird, auch ohne Erweiterung der Datenpflichten der Hersteller integriert werden. Die Methodik zur Bestimmung des Parameters Made in the EU sollte im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren festgelegt werden und nicht per delegiertem oder Durchführungsrechtsakt.

Ansprechpartner

Andreas Rade

Geschäftsführer
andreas.rade@vda.de

Götz Schneider

Abteilungsleiter
götz.schneider@vda.de

Loic Geipel

Referent
loic.geipel@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 740.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version Februar 2026