

## MIT EINEM MODERNEN PKW-CO<sub>2</sub>- LABEL EINEN MEHRWERT FÜR FAHRZEUGKÄUFER SCHAFFEN

Stellungnahme des vzbv zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung

28. Juni 2021

### Impressum

Verbraucherzentrale  
Bundesverband e.V.

Team  
Mobilität & Reisen

Rudi-Dutschke-Straße 17  
10969 Berlin

[mobilitaet@vzbv.de](mailto:mobilitaet@vzbv.de)

# INHALT

<b>I. ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>3</b>
<b>II. BEWERTUNG IM EINZELNEN</b>	<b>4</b>
1. Realistischere Verbrauchsangaben (§ 2) .....	4
2. Verzicht auf CO <sub>2</sub> -Effizienzklassen (§3a) .....	4
3. Verpasste Chance der Weiterentwicklung der Pkw-EnVKV .....	5
4. Informationen zu jährlichen Energiekosten .....	6
5. Reichweite von batterieelektrischen Fahrzeugen im Leitfaden (§4) .....	6
6. Digitale Leitfäden (§4).....	7
7. Reichweite von Wasserstofffahrzeugen .....	7

# I. ZUSAMMENFASSUNG

Seit 1. September 2018 gilt für alle neu zugelassenen Pkw der WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) als Messverfahren zur Bestimmung von Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß. Der WLTP hat damit den veralteten und deutlich unrealistischeren „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) abgelöst. Dieser Schritt macht eine Überarbeitung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) notwendig, da das 2011 in seiner jetzigen Form eingeführte Pkw-CO<sub>2</sub>-Label nach wie vor auf dem NEFZ basiert.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) hat seit 2018 wiederholt eine zügige Überarbeitung der Pkw-EnVKV gefordert, um Verbraucherinnen und Verbraucher<sup>1</sup> verlässliche Informationen vor dem Autokauf zu geben und die Wahl eines besonders sparsamen Fahrzeugs zu erleichtern. Dazu müssen zum einen die veralteten NEFZ-Werte durch die realistischeren WLTP-Angaben ersetzt werden. Zum anderen muss der beim bisherigen Pkw-CO<sub>2</sub>-Label verwendete Gewichtsbezug der Fahrzeuge für die Einteilung in die Effizienzklassen aufgegeben werden. Aus dem relativen muss demzufolge ein absolutes Label werden.

Der nun nach fast drei Jahren vorgelegte Entwurf einer neuen Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung kann diese Ziele nur teilweise erreichen. Zwar sind nunmehr die offiziellen WLTP-Werte verpflichtend anzugeben, was die ungenügende Information für Verbraucher der vergangenen knapp drei Jahre endlich beenden wird. Zudem enthält das CO<sub>2</sub>-Label neben dem Gesamtverbrauch künftig die Verbrauchswerte für vier verschiedene Fahrprofile. Dies macht es Kunden möglich, sich an den Verbrauchswerten zu orientieren, die ihrem Einsatzzweck am nächsten kommen. Jedoch ist die Effizienzskala, welche die Fahrzeuge farblich codiert in verschiedene Kraftstoffeffizienzklassen von A bis G einteilt, abgeschafft worden. Statt einer farbigen Skala, welche Verbrauchern auf einen schnellen Blick eine Bewertung der Kraftstoffeffizienz liefert, stellt der Vorschlag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) nur noch eine Lesehilfe für technische Daten dar. Der langjährigen Forderung des vzbv, das bisherige, gewichtsbezogene und somit wenig aussagekräftige CO<sub>2</sub>-Label durch ein absolutes Label zu ersetzen, wurde im vorliegenden Referentenentwurf nicht gefolgt. Der Mehrwert, den ein CO<sub>2</sub>-Label für Verbraucher, die ein möglichst sparsames Auto kaufen wollen, bieten könnte, ist in dieser Form nicht vorhanden.

Die Abschaffung der farbigen Effizienzskala im CO<sub>2</sub>-Label macht es Verbrauchern künftig schwerer, sich schnell und einfach zur Kraftstoffeffizienz eines Fahrzeugs im Vergleich zu anderen Fahrzeugen zu informieren und basierend darauf, ökonomisch und ökologisch nachhaltige Kaufentscheidungen zu treffen.

---

<sup>1</sup> Die im weiteren Text gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf Personen aller Geschlechter. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Mehrfachbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

## II. BEWERTUNG IM EINZELNEN

Im Einzelnen bewertet der vzbv den Referentenentwurf wie folgt:

### 1. REALISTISCHERE VERBRAUCHSANGABEN (§ 2)

§2 der Pkw-EnVKV stellt nunmehr klar, dass die Kraftstoffverbrauchswerte gemäß WLTP-Messverfahren anzugeben sind. Dieser Schritt ist lange überfällig, da bereits seit 1. September 2018 der WLTP das offizielle Messverfahren zur Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs für alle neu zugelassenen Fahrzeuge in Europa ist. In den vergangenen knapp drei Jahren mussten die Hersteller offizielle Informationen zum Kraftstoffverbrauch, zum Beispiel in den Autohäusern, Verkaufsprospekten und der Werbung, aufgrund der nicht erfolgten Novellierung der Pkw-EnVKV trotzdem gemäß NEFZ-Werten angeben. Eine zusätzliche Angabe der Werte nach WLTP war zwar möglich, musste aber gesondert hervorgehoben werden, was für Verbraucher eine zusätzliche Verwirrung darstellte. Die verpflichtende Angabe der (veralteten) NEFZ-Werte hat regelmäßig zu Unklarheiten und bösen Überraschungen bei Verbrauchern geführt, da diese basierend auf diesen Angaben zum Beispiel die Kfz-Steuer ihres neuen Fahrzeugs kalkulierten. Die Steuerberechnung erfolgte jedoch bereits nach WLTP, was in den meisten Fällen zu einer höheren Kfz-Steuer führt. Die NEFZ-Verbräuche liegen zumeist unter den WLTP-Messwerten. Basierend auf den offiziell kommunizierten Verbrauchsangaben gemäß NEFZ haben die Kunden mit einem geringeren Kraftstoffverbrauch gerechnet, obwohl realistischere Informationen vorhanden waren.

Der vzbv begrüßt die Berücksichtigung des WLTP in der Pkw-ENVK, da Verbraucher nunmehr realistischere Informationen zum Kraftstoffverbrauch erhalten. Der vzbv kritisiert gleichzeitig, dass es fast drei Jahre gedauert hat, bis das zuständige Bundeswirtschaftsministerium einen offiziellen Vorschlag vorgelegt hat.

### 2. VERZICHT AUF CO<sub>2</sub>-EFFIZIENZKLASSEN (§3A)

Für den vzbv ist es überraschend und aus Verbrauchersicht zudem abzulehnen, dass beim Pkw-EnVKV-E vollständig auf Effizienzklassen verzichtet wurde und das auf einen Blick Informationen bietende CO<sub>2</sub>-Label im engeren Sinne somit abgeschafft wird. Die Einteilung der Fahrzeuge in verschiedene Gruppen je nach Kraftstoffeffizienz und die farbliche Darstellung in Anlehnung an das EU-Energielabel, welches zum Beispiel bei Elektrogeräten verwendet wird, würde Verbrauchern auf einen Blick eine Einschätzung geben, welcher Pkw sparsam ist und welcher viel verbraucht. Die bisherige Ausgestaltung der Effizienzklassen, insbesondere der relative Bezug von CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Fahrzeuggewicht, stellt keine verbraucherfreundliche Regelung dar und wurde vom vzbv von Anfang an kritisiert. Besonders schwere Fahrzeuge, die durch ihr hohes Gewicht per se mehr verbrauchen, erhalten derzeit einen Bonus und können dadurch eine bessere Effizienzklasse erhalten als leichte, kleine und somit auch kraftstoffsparende Pkw. Dies läuft dem Sinn der Pkw-EnVKV diametral entgegen, verstärkt sparsame Fahrzeuge in den Markt zu bringen. Zudem ist das Fahrzeuggewicht kein verbraucherrelevantes Entscheidungskriterium beim Fahrzeugkauf.

Mit einer überarbeiteten Pkw-EnVKV hätte dieser Missstand behoben werden können. Ein neues, ausschließlich am CO<sub>2</sub>-Ausstoß orientiertes und somit absolutes Label würde eine verbraucherorientierte und an den Nachhaltigkeitszielen der Verordnung ausgerichtete Weiterentwicklung darstellen. Frontrunner, also die auf die Gesamtflotte bezogen wirklich sparsamsten Pkw, würden ein grünes Label erhalten, Spritfresser entsprechend ein rotes. Für die Klasseneinteilung schlägt der vzbv eine Orientierung an

den Vorgaben gemäß EU-CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten vor. Fahrzeuge der Effizienzklasse A müssten demnach einen Verbrauch haben, der unter dem aktuell gültigen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert liegt. Durch die dynamische Absenkung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte würde zudem eine regelmäßige Anpassung der Effizienzklassen erfolgen, dies böte einen Anreiz für Effizienzsteigerungen. Diese Chance wird mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf verpasst.

Statt einen Mehrwert für Verbraucher in Form einer farblich codierten und optisch schnell zu verstehenden Effizienzeinteilung zu schaffen, ist der vorliegende Entwurf nur noch eine Lesehilfe für technische Daten. Dass die Kraftstoffverbrauchswerte für die vier verschiedenen Teilzyklen des WLTC (Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycle) nunmehr auf den Formblättern separat dargestellt werden und zur besseren Verständlichkeit auch leicht verständliche Bezeichnungen bekommen haben (innerstädtisch, Stadtrand, Landstraße und Autobahn), begrüßt der vzbv. Verbraucher können sich so nach dem Verbrauch der Fahrprofile richten, der ihrem individuellen Fahrverhalten am nächsten kommen. Jedoch wäre eine gemeinsame Darstellung der separaten Verbrauchswerte und eines absoluten CO<sub>2</sub>-Labels auf den Formblättern aus Sicht des vzbv möglich und auch notwendig gewesen.

Warum das BMWi in seinem Vorschlag auf die Effizienzklassen verzichtet hat, ist in der Begründung zum Referentenentwurf nicht ausgeführt. Unter „A. Allgemeiner Teil, VII. Befristung; Evaluierung“ wird erläutert, dass das BMWi erwartet, dass „die EU-Kommission in 2022 einen Entwurf für eine neue Verordnung zur Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen sowie zu weiteren Informationen vorlegt“. Dies würde eine erneute nationale Umsetzung erfordern. Der vzbv setzt sich für ein europaweit einheitliches und dabei ambitioniertes und verbraucherfreundliches CO<sub>2</sub>-Label ein. Jedoch ist offen, ob und wann eine neue europarechtliche Regelung verabschiedet wird. Dies kann noch viele Jahre dauern. Der Verzicht auf eine farbige Effizienzskala wird das selbstgesteckte Ziele des Referentenentwurfes, nach dem „mit der Pkw-EnVKV [...] ein Beitrag dafür geleistet werden [soll], dass sich Verbraucher beim Pkw-Neuwagenkauf öfter als in der Vergangenheit für effizientere Fahrzeugmodelle entscheiden“ verfehlen.

Der vollständige Verzicht auf farblich codierte Effizienzklassen schränkt die Wirkungskraft der Pkw-EnVKV massiv ein. Der vzbv fordert ein absolutes, einzig am CO<sub>2</sub>-Ausstoß orientiertes Pkw-Label, um Verbrauchern einen schnellen und einfachen Überblick über die Kraftstoffeffizienz eines Fahrzeugs zu geben.

### 3. VERPASSTE CHANCE DER WEITERENTWICKLUNG DER PKW-ENVKV

Neben der bereits dargestellten Kritik an der unterlassenen Umstellung auf ein absolutes CO<sub>2</sub>-Label, was sogar in der Aufgabe eines CO<sub>2</sub>-Labels im engeren Sinne mündete, bemängelt der vzbv die verpasste Chance einer wirklichen Weiterentwicklung der Pkw-EnVKV. Die Deutsche Energieagentur (dena) hatte 2017 zusammen mit drei Partnern eine Studie zur „Vorbereitung der Novellierung der Pkw-EnVKV, anlässlich der Umstellung des Fahrzyklus von NEFZ auf WLTP“ veröffentlicht<sup>2</sup>. Darin waren auch verschiedene Vorschläge zur langfristigen Weiterentwicklung des Labels enthalten. Zusätzliche Informationen, zum Beispiel zu eingesparten Energiekosten im Verhältnis

<sup>2</sup> Deutsche Energie-Agentur (2017) [https://www.dena.de/fileadmin/dena/Dokumente/Pdf/9260\\_Studie\\_Vorbereitung\\_Novellierung\\_Pkw\\_-\\_EnVKV.pdf](https://www.dena.de/fileadmin/dena/Dokumente/Pdf/9260_Studie_Vorbereitung_Novellierung_Pkw_-_EnVKV.pdf), Zugriff 24. Juni 2021

zum Flottendurchschnitt oder die Darstellung von (absoluten) Schadstoffemissionswerten wie Stickoxide (NO<sub>x</sub>) oder Partikelmasse bzw. -anzahl (PM/PN), um ökologisch sensiblen Kunden zusätzliche Entscheidungskriterien an die Hand zu geben und den Schadstoffausstoß der Neuwagenflotte stärker zu senken, sind jedoch nicht berücksichtigt worden.

Durch den immer stärker werdenden Anteil von batterieelektrischen Fahrzeugen bekommen die besonderen Anforderungen an E-Autos eine zusätzliche Bedeutung. Insbesondere Informationen zur Ladeperformance sind für E-Autokäufer elementar. Zusätzliche Hinweise auf dem Pkw-Label, wie lange es dauert den Akku eines E-Autos beim Normal- und Schnellladen wieder zu füllen, bieten einen echten Mehrwert für Kunden.

Das Zusammenlaufen möglichst vieler und dabei leicht verständlicher Informationen an einem Punkt würde es Kunden einfacher machen, sich für ökologisch weniger schädliche und die ökonomisch sinnvollsten Fahrzeuge zu entscheiden. In Anlehnung an die Weiterentwicklung des EU-Energielabels sollten perspektivisch auch Informationen zum Ressourcenverbrauch integriert werden. Ein QR-Code auf dem Pkw-CO<sub>2</sub>-Label, der zu weiterführenden Informationen führt, böte Verbrauchern die Möglichkeit, leicht zusätzliche Informationen zu erhalten. Mit einem umfassenden, leicht verständlichen, informativen und verbraucherfreundlichen Pkw-CO<sub>2</sub>-Label hätte Deutschland einen Benchmark setzen könne, an dem sich die EU-Kommission bei einer möglichen Neuregelung der europäischen Richtlinie orientieren hätte können und müssen.

Eine auf die Zukunft ausgerichtete Pkw-EnVKV muss auch zusätzliche Informationen enthalten, die Verbrauchern einen Mehrwert bietet. Angaben zum finanziellen Einsparpotential besonders effizienter Fahrzeuge, zum Schadstoffausstoß oder Ressourcenverbrauch können einen signifikanten Einfluss auf die Fahrzeugwahl haben.

#### 4. INFORMATIONEN ZU JÄHRLICHEN ENERGIEKOSTEN

Die auf den Formblättern 1-5 der Anlage 1 Pkw-EnVKV-E zu veröffentlichenden prognostizierten Energiekosten stellen für Verbraucher eine prinzipiell wichtige Information dar. Jedoch wird für die Berechnung eine Jahreslaufleistung von 20.000 Kilometern zu Grunde gelegt. Derzeit beträgt die durchschnittliche Pkw-Jahresfahrleistung aber nur rund 13.300 km, Tendenz abnehmend<sup>3</sup>. Aus diesem Grund wird als Berechnungsgrundlage für die zu erwartenden Energiekosten eine Jahreslaufleistung von 15.000 Kilometern vorgeschlagen. Dieser Wert entspricht in sehr viel stärkerem Maße der Lebenswirklichkeit vieler Verbraucher. Alternativ wären auch die Energiekosten für zwei (oder mehr) verschiedene Jahreslaufleistungen darstellbar, dies würde es Verbrauchern noch einfacher machen, die für sie am besten passende Angabe zu wählen.

Die Berechnungsgrundlage zur Bestimmung der jährlichen Energiekosten muss sich stärker an den tatsächlichen Pkw-Jahresfahrleistungen in Deutschland orientieren.

#### 5. REICHWEITE VON BATTERIEELEKTRISCHEN FAHRZEUGEN IM LEITFADEN (§4)

Die Reichweite von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird immer stärker ein sehr wichtiges Entscheidungskriterium seitens der Käufer sein. Gemäß Anlage 3 Pkw-

<sup>3</sup> Kraftfahrt-Bundesamt (2021) [https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk\\_inlaenderfahrleistung/vk\\_inlaenderfahrleistung\\_inhalt.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/vk_inlaenderfahrleistung_inhalt.html), Zugriff 24. Juni 2021

EnVKV-E sollen im Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch, herausgegeben durch die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT), „bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen die elektrische Reichweite und die elektrische Reichweite innerorts“ angegeben werden. Dies begrüßt der vzbv außerordentlich. Dies macht jedoch auch eine Übermittlung der entsprechenden Informationen durch die Hersteller notwendig. In §4 Absatz 4 Punkt 2. Pkw-EnVKV-E fehlt die elektrische Reichweite bei den zu übermittelnden Angaben durch die Hersteller und ist entsprechend aufzunehmen.

Neben den anderen Fahrzeugdaten müssen gemäß §4 auch die Informationen zu den Reichweiten batterieelektrischer Autos durch die Hersteller an die DAT übermittelt werden.

## 6. DIGITALE LEITFÄDEN (§4)

Der Verzicht auf gedruckte Exemplare des DAT-Leitfadens über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch erscheint insbesondere vor dem Hintergrund einer zunehmenden Digitalisierung vertretbar und aus Rücksicht auf die Umweltkosten der zahlreich zu druckenden Leitfäden sogar geboten. Durch rein digitale Leitfäden entsteht sogar ein Mehrwert für Verbraucher aufgrund der geplanten vierteljährlichen Aktualisierung im Gegensatz zum derzeit jährlichen Erscheinen. Die Vorgaben gemäß §4 Absatz 3 Pkw-EnVKV-E, dass auf Wunsch des Kunden im Autohaus bis zu zehn Seiten des Leitfadens unentgeltlich und unverzüglich ausgedruckt werden müssen, macht die Informationen des Leitfadens auch für Kunden ohne digitale bzw. internetfähige Endgeräte zugänglich.

Der vzbv begrüßt, dass es künftig nur noch digitale DAT-Leitfäden geben soll. Die Vorgaben zu häufigeren Aktualisierungen im Vergleich zu heute und der Verpflichtung der Autohäuser zum Ausdrucken von bis zu zehn Seiten des Leitfadens stellen eine verbraucherfreundliche Regelung dar.

## 7. REICHWEITE VON WASSERSTOFFFAHRZEUGEN

Wasserstoff wird auch bis auf weiteres ein Nischendasein führen. Dies liegt nicht zuletzt an einem sehr beschränkten Fahrzeugangebot. Ist es Ziel der Bundesregierung die Wasserstoffmobilität zu stärken, müssen die Vorteile des Antriebs, insbesondere im Vergleich zum batterieelektrischen Fahrzeug, verdeutlicht und die Unkenntnis zu diesem Antriebskonzept beseitigt werden. Die höhere Reichweite ist ein klarer Vorteil des Brennstoffzellenfahrzeugs. Gerade für Fernpendler kann sich somit eine attraktive Option auftun. Auf dem Formblatt für Brennstoffzellenfahrzeuge sollte dementsprechend die mögliche Reichweite mit einer Wasserstoffladung angegeben werden.

Informationen zur vergleichsweise hohen Reichweite von Brennstoffzellenfahrzeugen sollten auf den Formblättern angegeben werden.