

Stellungnahme zur Lesefassung vom 30.06.2023 basierend auf Referentenentwurf vom selben Tag



Zweite Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und begrüßt den absehbaren Abschluss des Novellierungsverfahrens zur Pkw-EnVKV ausdrücklich. Nicht zuletzt werden damit Verbraucherrückfragen zu anders als erwartet ausgefallenen Kfz-Steuerbescheiden bald der Vergangenheit angehören. Darüber hinaus nimmt der ADAC zahlreiche Verbesserungen gegenüber bisher bekannt gewordenen Entwürfen wahr. Dazu zählen insbesondere die Begriffsdefinitionen für Neu- und Gebrauchtfahrzeug, die Klärungen zum Leitfaden zum Energieverbrauch und zu den CO₂-Emissionen oder die intensiv überarbeiteten Regelungen zu Werbung in digitaler oder sonstiger elektronischer Form. All dies wird nach Auffassung des ADAC zu mehr Rechtssicherheit beitragen und macht die auf der Pkw-EnVKV basierenden Informationen zu einem geeigneten Instrument aufgeklärter Kaufentscheidungen im Interesse des Klimaschutzes.

Effizienzklassen

Der ADAC begrüßt die Kennzeichnung nach CO₂-Effizienzklassen analog zur CO₂-basierten Kfz-Steuer (ab Klasse B, Klasse A ist Fahrzeugen mit Null CO₂-Emissionen und somit Elektro- und Brennstoffzellenautos vorbehalten). Diese Klasseneinteilung ist nachvollziehbar und akzeptabel.

Eine aktuelle Auswertung der ADAC Autodatenbank zeigt folgende Verteilung aller angebotenen Modellvarianten in den genannten CO₂-Klassen:

CO ₂ -Klasse	Absoluter Wert der CO ₂ -Emissionen (g/km)	Pkw gesamt
A	0	11,1 %
B	1-95	9,0 %
C	96-115	3,8 %
D	116-135	25,3 %
E	136-155	18,9 %
F	156-175	9,9 %
G	176-...	22,0 %

Hinweise zur Auswertung der ADAC Autodatenbank (Verteilung Modellvarianten in den CO₂-Klassen):

- Alle Elektroautos sind in Klasse A.
- Fast alle PlugIn-Hybride sind in Klasse B (97,3 %).
- 10,6 % der Modellvarianten mit Verbrennungsmotor sind in Klasse B – es gibt somit auch „gute“ Verbrenner.
- Hoher Anteil in Klasse G (22,0 %) ist insbesondere durch SUV/Geländefahrzeuge, Busse und Sportmodelle (Roadster/Cabrio/Coupé) bzw. Modelle der Oberen Mittelklasse und Oberklasse geprägt.

Die zusätzliche Kennzeichnung von PlugIn-Hybriden bei reinem Kraftstoffbetrieb ist eine nützliche zusätzliche Information.

Stromverbrauch bei PlugIn-Hybriden

Der ADAC begrüßt die geforderten Informationen zum Stromverbrauch im reinen Elektrobetrieb als auch zum Kraftstoffverbrauch im alleinigen Betrieb mit Verbrennungsmotor (jeweils pro 100 km) und die konkreten Bezugnahmen auf die EAER. Dies sind wichtige Informationen z.B. für die Erteilung des E-Kennzeichens.

Sinnvoll wäre darüber hinaus, den gesamten und den nutzbaren Energieinhalt der Batterien bei Elektroautos und PlugIn-Hybriden auszuweisen:

- Gesamter Energieinhalt der Antriebsbatterie (brutto). Diese Größe ist relevant für CO₂-Emissionen der Produktion und somit für die Umwelt.
- Nutzbare Energieinhalt der Antriebsbatterie (netto). Diese Größe ist sehr kundenrelevant bezüglich Nutzung, Verschleiß und Garantie. Der nutzbare Energieinhalt stellt aus Sicht des ADAC den Bereich zwischen 100 % und 0 % Ladezustandsanzeige (SoC Display) dar. Etwaige Reserven unter SoC Display von 0 %/0 km Restreichweite zählen nicht als nutzbar, da die Fahreigenschaften massiv eingeschränkt sind (Notlauf) und letztlich der Entfernung aus einem Gefahrenbereich dienen sollen.

Einheitliche Umsetzung in der EU

Ein einheitliches CO₂-Label sollte aus Sicht des ADAC in jedem Fall weiterverfolgt werden.

Begriffsbestimmung „Modell“

Der ADAC empfiehlt weiter die Aufnahme von Getriebeart (z.B. Schaltgetriebe) und die Abgasnorm/Emissionsschlüsselnummer (z.B. Euro 6d-ISC-FCM/36AP).

Angenommene jährliche Laufleistung

Die für die Berechnungen zugrunde zulegende jährliche Laufleistung von 15.000 km ist realitätsnäher als die bisher vorgesehenen 20.000 km und wird daher ausdrücklich begrüßt.

„Digitaler Verkaufsort“ auch in § 2 Nr. 11

Der „digitale Verkaufsort“ sollte nach Meinung des ADAC zur besseren Verständlichkeit explicit in § 2 Nr. 11 in den Begriffsbestimmungen mitaufgenommen bzw. „Verkaufsort“ nicht ausschließlich als „physischer Ort“ definiert werden, da Angebot und Verkauf von Pkw im Internet zunehmend an Bedeutung gewinnen. Um künftige Entwicklungen von Anbeginn an einzuschließen, könnte Nr. 11 wie folgt formuliert werden: „ist Verkaufsort ein Ort, an dem (*weiter wie Referentenentwurf*), als Verkaufsorte gelten zum Beispiel auch digitale, Internet- oder ähnliche Plattformen oder auch Handelsmessen, (*weiter wie Referentenentwurf*)“.

So wird klargestellt, dass die Anforderungen der Pkw-EnVKV für jede Angebots- und Verkaufsform gelten und die Verbraucher überall dieselben Informationen erhalten müssen. Die nicht abschließende Aufzählung („zum Beispiel“) ist offen für künftige Änderungen, grenzt aber Auslegungen auf tatsächliche Pkw-Angebote oder -Werbung ein. Unter Umständen müssen Folgeregelungen entsprechend angepasst werden. Die bloße Erwähnung des „digitalen Verkaufsorts“ in der Begründung genügt nach Ansicht des ADAC nicht.

Konkretisierung des Begriffs „Sicherstellung“ erforderlich

Darüber hinaus hat der Hersteller oder Händler, der neue Pkw zum Kauf oder Leasing im Internet anbietet, nach dem VO-Entwurf gemäß Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 4 sicherzustellen, dass die Angaben nach Satz 1 dem Werbeempfänger spätestens in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in welchem er ein Fahrzeugmodell ausgewählt oder eine Konfiguration abgeschlossen hat. Die Angaben müssen auch bei flüchtigem Blick erkennbar und gut lesbar sein.

Erforderlich ist in diesem Zusammenhang eine Klärung, wie diese Sicherstellung der Kenntniserlangung beim Direktvertrieb erreicht werden soll: Denkbar scheinen aus Sicht des ADAC eine speicherbare Form als PDF und/oder eine Checkbox, die zwingend anzuklicken ist, damit eine Konfiguration abgeschlossen werden kann.

Hinweis auf CO₂-Emissionen im Betrieb im Label hervorheben – Labelmuster 4 und 5 überprüfen

Der Satz „Es werden nur die CO₂-Emissionen dargestellt, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehen.“ in den Muster-Label sollte hervorgehoben – z.B. gefettet – werden. Damit wäre für die Kaufinteressenten deutlicher ersichtlich, welche CO₂-Emissionen dargestellt werden.

In diesem Zusammenhang sollten auch die Muster 4 und 5 zum Label überprüft werden: Beim Muster-Label für Elektroantrieb (Muster 4) heißt es zu Fußnote 1 mit Bezug auf die Angabe „CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km“: „Unter der Annahme, dass ein vollständig dekarbonisierter Strommix genutzt wird ...“. Diese Aussage ist falsch, da sich die CO₂-Angaben nur auf den direkten Fahrzeugausstoß beziehen und daher immer gleich Null sind. Gleiches gilt für das Label für den Brennstoffzellenantrieb (Muster 5).

Kumulierter CO₂-Preis und Überprüfung der Pkw-EnVKV

Die Intention der geforderten Angabe des über 10 Jahre kumulierten CO₂-Preises teilt der ADAC, da auch diese Information auf steigende finanzielle Belastungen bei der Verwendung fossiler Energieträger eine Lenkungswirkung hin zur Verwendung klimaneutraler Energieträger und damit zum Kauf dafür tauglicher Pkw entfalten kann. Es muss bei der Umsetzung darauf geachtet werden, dass diese Botschaft auch bei den Kaufinteressenten ankommen kann. Es sollte geprüft werden, ob hierfür allein der Hinweis genügt, dass der Preis auch höher oder niedriger ausfallen kann. In jedem Fall aber enthält die Tabelle in Anlage 1 Teil I keine Bezugsgröße für CO₂ – vermutlich ein redaktionelles Versehen und entsprechend BEHG auf eine Tonne CO₂ bezogen. Zur Sicherheit sollte hier eine Klarstellung erfolgen. Dann wird auch die Beispielrechnung in der Begründung – etwas – verständlicher, sind dort doch offensichtlich die gefahrenen Kilometer pro Jahr (15.000) entsprechend gekürzt.

Allerdings sollte die geforderte Erläuterung zu den kumulierten CO₂-Kosten ergänzt werden um den Hinweis, dass der CO₂-Preis nicht unmittelbar vom Fahrzeugbesitzer etwa analog der Kfz-Steuer zu entrichten ist, sondern dem Kaufpreis des verwendeten Energieträgers durch den zum Erwerb der CO₂-Zertifikate Verpflichteten aufgeschlagen wird, also beim Tanken und Laden automatisch mitzuzahlen ist. Anderenfalls besteht die Gefahr der Verbraucherverwirrung.

In diesem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, ob die grundsätzlich zu begrüßende Überprüfungspflicht der Verordnung nach dem neuen § 11 ergänzt werden sollte, um eine Prüfung der gegebenenfalls notwendigen Anpassung(en) an die Überführung des nationalen Emissionshandelssystems in den voraussichtlich ab 2027 geltenden neuen EU-ETS II.

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de