

Stellungnahme zum Referentenentwurf des
Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz
(BMWK)

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen

Berlin, Juli 2023

I. Allgemein

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint etwa 650 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 780.000 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.

Der VDA bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und wird im Folgenden auf die für den Verband und seine Mitgliedsunternehmen wesentlichen Aspekte der geplanten Novellierung der Verordnung eingehen. Als Automobilindustrie bekennen wir uns ausdrücklich zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Im Einklang mit den Zielen des europäischen Green Deals unterstützt die Automobilindustrie somit das Ziel, den Verkehr in Europa bis spätestens 2050 klimaneutral zu gestalten. Dabei ist es auch wichtig, dass Verbraucherinnen und Verbraucher transparente und verständliche Informationen zu Verbrauchs- und Emissionswerten von Pkw erhalten. Die Übernahme der Vorgaben aus der Verordnung (EU) 2017/1151 in nationales Recht ist daher grundsätzlich zu begrüßen.

II. Verbraucherfreundliche Novellierung der Pkw-EnVKV

Entscheidendes Element der Novellierung ist die Ablösung des NEFZ-Prüfverfahrens durch das verbraucherfreundlichere WLTP-Prüfverfahren (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure), um die Messung von Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch realitätsgetreuer abzubilden und womit die Verordnung (EU) 2017/1151 der EU-Kommission in nationales Recht umgesetzt wird.

Der VDA begrüßt im Wesentlichen den Inhalt des Referentenentwurfs, da die Umstellung des alten NEFZ- auf das verbraucherfreundlichere WLTP-Prüfverfahren realisiert wird. Mit dem vorliegenden Entwurf wird die Grundlage für eine Kennzeichnung geschaffen, mit welcher die Verbraucherinnen und Verbraucher wichtige Informationen für einen schnellen und einfachen Kaufvergleich erhalten. Gleichzeitig sollen die Vorgaben der EU-Verordnung 2017/1151 umgesetzt werden. Dies schafft die notwendige Klarheit für Hersteller und Händler. Entscheidend ist, die Novelle der EnVKV nun möglichst zeitnah zu verabschieden, um Planungssicherheit zu schaffen. Die Ausweisung der angenommenen CO₂-Kosten der nächsten zehn Jahre kann grundsätzlich einen Beitrag leisten, um die Transparenz über die Fahrzeugkosten über den Lebenszyklus zu erhöhen und den bestehenden Kostenvorteil von elektrifizierten und elektrischen Fahrzeugen prägnanter auszuweisen. Die Umsetzung darf jedoch nicht willkürlich erfolgen und muss eine wissenschaftliche Preisprognose unter Berücksichtigung des Übergangs von BEHG zu ETS-2 sowie eine angemessene Diskontierung zukünftiger Preise nach anerkannten finanzmathematischen Regeln beinhalten.

III. Angabe von kumulierten CO₂-Kosten

Mit der geplanten Ausweisung der kumulierten angenommenen CO₂-Kosten im Pkw-Label geht der Verordnungsentwurf über die Vorgaben der EU-Verordnung 2017/1151 hinaus. Damit soll verdeutlicht werden, welche Kostenbelastungen durch die zukünftige CO₂-Bepreisung fossiler Kraftstoffe entstehen können. Konkret soll der Ansatz verfolgt werden, den zu erwartenden CO₂-Preisanstieg zu verdeutlichen, und zwar kumuliert über die nächsten zehn Jahre bei einer Jahresfahrleistung von 15.000 km.

Grundsätzlich kann eine derartige Darstellung hilfreich sein, um den Kostenvorteil eines Elektroautos zu verdeutlichen. Die zugrunde gelegte Fahrleistung von jährlich 15.000 km bildet die durchschnittliche Nutzung eines Pkw angemessen ab und erscheint sachgerecht. Konkret bleibt allerdings unklar, inwieweit eine auf diese Weise ausgestaltete stärkere Berücksichtigung der CO₂-Bepreisung die Kostentransparenz für die Verbraucherinnen und Verbraucher tatsächlich erhöhen kann. Zum einen werden im Rahmen des Pkw Effizienzlabels schon heute die Energieträgerkosten des Fahrzeuges (unter Berücksichtigung des Verbrauchs) ausgewiesen. Zum anderen wird die Höhe des CO₂-Preises künftig über einen Emissionshandel – und damit marktlich – bestimmt. Dabei verbleibt unklar, wie das BMWK den in Anlage 1 angeführten Preispfad ermittelt hat. Wenn die im CO₂-Label zu berücksichtigenden Preisprognosen signifikant von der tatsächlichen Preisentwicklung abweichen, könnte das Vertrauen in das CO₂-Label insgesamt schwinden. Aus diesem Grund sollten bestehende Unsicherheiten bei der künftigen Kostenentwicklung transparent ausgewiesen werden. Die Preisprognosen sollten zudem wissenschaftlich fundiert sein und bis 2026 auf den nationalen CO₂-Preis des BEHG abstellen. Ab dem Jahr 2027 sind Prognosen für den europäischen CO₂-Preis des ETS-2 anzuführen. Bei der Ausweisung der Fahrzeugkosten über den Lebenszyklus sind Kosten, die in der Zukunft anfallen, unter Berücksichtigung der allgemeinen Inflationserwartung in jedem Fall angemessen zu diskontieren. Alternativ wäre im Sinne des Verbraucherschutzes außerdem eine Beschränkung der kumulierten CO₂ Kosten auf drei statt zehn Jahre vorstellbar. Dies würde deutlich realistischere Werte ergeben, zumal nach rund drei Jahren ein großer Teil der Fahrzeuge ohnehin weiterverkauft wird.

IV. Werbung

In § 3 Abs.4 Ziffer 4 soll richtigerweise geregelt werden, dass die Pflichten nach Absatz 1 (hinsichtlich Hinweis über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen sowie Aushang am Verkaufsort) für „neue Personenkraftwagen, für die dem Hersteller noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen“, nicht gelten sollen.

Analog ist für den Bereich der Werbung in § 5 (in Verbindung mit Anlage 4) dagegen keine vergleichbare Ausnahme vorgesehen, was aus Gründen der rechtlichen Kohärenz aber angezeigt wäre. Denn aktuell könnte ein Fahrzeug zwar mit „nicht verbindlichen WLTP-Werten“ physisch ausgestellt werden, sofern auf die Vorläufigkeit der WLTP-Werte entsprechend hingewiesen wird (vgl. § 3 Abs. 4 letzter Satz). Eine an das physische Ausstellen anknüpfende werbliche Kommunikation zu dem betreffenden Fahrzeug unter Verweis auf die „nicht verbindlichen/vorläufigen WLTP-Werte“ wäre nach derzeitigem Entwurfsstand aber nicht auf rechtlich abgesicherter Basis möglich, da eine korrespondierende Ausnahmeregelung für den Bereich der Werbung fehlt.

Vor diesem Hintergrund sollte die Möglichkeit zur Angabe vorläufiger Werte klarstellend auch in § 5 (Werbung) geregelt werden.

V. Klasseneinteilung auf Basis von absoluten CO₂-Emissionswerten

Im Zuge der Novellierung soll die Klasseneinteilung auf Grundlage absoluter CO₂-Emissionswerte abgebildet werden. Damit würde die relative Darstellung von CO₂-Effizienzklassen unter Einbezug des Fahrzeuggewichts der Vergangenheit angehören.

Allerdings wäre aus Sicht des VDA ein relatives System, das die Fahrzeuge innerhalb ihrer jeweiligen Fahrzeugklasse vergleichbar macht, einem absoluten System, das die Vergleichbarkeit eines bestimmten Fahrzeuges nur in der Gesamtflotte ermöglicht ohne Berücksichtigung des Nutzwertes, vorzuziehen. Den Käufern ist ohnehin klar, dass ein kleineres bzw. leichteres Fahrzeug geringere CO₂-Emission verursacht als ein größeres bzw. schwereres Fahrzeug. Der potentielle Käufer eines neuen Fahrzeuges vergleicht die CO₂-Emissionen seines gewünschten Fahrzeugs vor allem innerhalb seiner Fahrzeugklasse. Liegt das Wunschfahrzeug in der Mittelklasse, dann hilft es dem Kunden wenig, wenn er darüber informiert wird, dass Oberklassefahrzeuge einen höheren CO₂-Wert oder Kleinwagen einen geringeren CO₂-Wert haben. Überdies sind die absoluten CO₂-Emissionen/Verbrauchswerte im Showroom ausgewiesen und für den Kunden vergleichbar.

VI. Prüfauftrag für 2025

In § 11 des Entwurfs ist ein Prüfauftrag enthalten mit dem Ziel, spätestens im ersten Quartal 2025 einen Bericht mit Vorschlägen für weitere Änderungen in der Verordnung zu erarbeiten. Adressiert werden sollen dabei u.a. eine mögliche Einführung von Verbrauchsklassen für Elektrofahrzeuge, eine Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen und die Belastung über den Lebenszyklus des Fahrzeugs auf Grundlage von CO₂-Bepreisung von Energieträgern.

Mit der angedachten Berücksichtigung der kumulierten CO₂-Kosten können die Fahrzeugkosten über den Lebenszyklus grundsätzlich angemessen ausgewiesen werden. Auf diese Weise trägt die Energieverbrauchskennzeichnung als sog. „Klimalabel“ künftig dazu bei, die Belastungen über den Lebenszyklus transparent zu machen. Von einer weiteren Novellierung der Pkw-EnVKV noch in dieser Legislaturperiode sollte auch mit Blick auf die gebotene Planungssicherheit bei den Unternehmen und notwendige Anpassungs- und Umstellungsbedarfe bei den Händlern abgesehen werden – nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass ohnehin die Überarbeitung der EU-Richtlinie 1999/94/EG ansteht. Nationale Alleingänge verbieten sich vor diesem Hintergrund.

VII. Weitere klarstellende Hinweise

In § 1 Abs. 1 heißt es:

(1) „Stellt ein Hersteller oder Händler einen neuen Personenkraftwagen aus, bietet ihn zum Kauf oder zum Leasing an oder wirbt für ihn, so muss er dabei nach Maßgabe der §§ 3 bis 5 sowie der Anlagen 1 bis 4 Angaben machen über

- 1. den Kraftstoffverbrauch,*
- 2. den Stromverbrauch,*
- 3. die CO₂-Emissionen,*
- 4. die elektrische Reichweite,*
- 5. die Energiekosten bei 15.000 Kilometer Jahresfahrleistung,*
- 6. die aktuelle Höhe der Kraftfahrzeugsteuer,*
- 7. die kumulierten angenommenen CO₂-Kosten über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 Kilometer Jahresfahrleistung (CO₂-Kosten) sowie*
- 8. die CO₂-Klasse(n)*

des neuen Personenkraftwagens.

Der Stromverbrauch und die elektrische Reichweite sind nur anzugeben für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge und für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge.“

Der letzte Satz würde im Umkehrschluss bedeuten, dass bei BEV der Kraftstoffverbrauch angegeben werden muss. Passgenauer wäre daher die Formulierung:

Die Angaben 1. bis 4. können in Abhängigkeit der Antriebsart im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 25 entfallen, wo sie nicht erhoben werden. Bei rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist die CO₂-Emission mit 0g/km anzugeben.

Hintergrund ist die doppelte Nennung von Kraftstoffverbrauch und Stromverbrauch. Im weiteren Verlauf des Dokuments wird es als Energieverbrauch richtig benannt.

§ 1 heißt es in den Absätzen 5 und 6:

(5) „Für die Angaben zum Stromverbrauch hat der Hersteller die Werte, die aus der Übereinstimmungsbescheinigung stammen und in Wattstunden je Kilometer (Wh/km) angegeben sind, in Kilowattstunden je 100 Kilometer (kWh/100 km) umzurechnen. Der Wert ist auf die erste Nachkommastelle nach kaufmännischen Rundungsregeln zu runden.

(6) Für die Angaben zu den CO₂-Emissionen hat der Hersteller die Werte, die aus der Übereinstimmungsbescheinigung stammen, auf eine ganze Zahl nach kaufmännischen Rundungsregeln zu runden.“

Besser wäre es, auch die Konfiguration für ungebraute Fahrzeuge zu berücksichtigen, d.h. die aus der „Übereinstimmungsbescheinigung stammen oder zu erwarten wären“.

Hintergrund ist, dass die Übereinstimmung nur für bereits gebaute Fahrzeuge gedruckt/ erstellt ist. Absatz (6) kann zudem entfallen, da in 2017/1151 bzw. in der UNR 154 das Verbrauchs- und CO₂-Ergebnis bereits entsprechend gerundet ist.

In § 2 heißt es in Abs. 1, Ziffer 1:

(1) „Im Sinne dieser Verordnung

1. ist „Personenkraftwagen“ (Pkw) ein Kraftfahrzeug der Klasse M1 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie [...] (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2022/2236 (ABl. L 296 vom 16.11.2022, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, hiervon nicht erfasst sind Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß Anhang 1 Teil A Nummer 5 der Verordnung (EU) 2018/858;

Ergänzungsvorschlag: *„und Fahrzeuge, die aufgrund ihres Gewichts in den Anwendungsbereich der VO (EU) 595/2009 fallen. Für diese Fahrzeuge können Angaben, die zusätzlich nach VO (EU) 715/2007 erhoben wurden, freiwillig erfolgen.“*

Begründung:

Grundsätzlich wäre zu begrüßen, WLTP-Angaben für alle M1-Fahrzeuge zu machen. Allerdings untersagt es das KBA, die freiwillig gemessenen WLTP-Werte für Fahrzeuge, die zwar M1 sind, aber nach VO (EU) 595/2009 aufgrund ihres Leergewichts homologiert wurden, im COC in die entsprechenden Felder anzugeben. Somit können diese Angaben nicht zur Pflicht in der PKW-EnVKV gemacht werden. Man sollte deshalb die Begriffsbestimmungen entweder wie in der gültigen EnVKV belassen oder alternativ um den hier vorgeschlagenen Nebensatz ergänzen.

In § 2 Abs. 1 Ziffer 4 werden die Anforderungen an den Modellbegriff beschrieben. Allerdings fehlt zur Art des Aufbaus noch die Nennung der Anzahl an Türen (laut COC bzw. 2018/858 Anhang I Teil B 1.2.1 a).

Im § 2 Abs.1 Ziffer 7 heißt es:

ist „Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ die international genormte, 17-stellige Seriennummer gemäß Übereinstimmungsbescheinigung, mit der ein Fahrzeug eindeutig identifizierbar ist;

Dem zu ergänzen wäre für den Fall, dass die Form der Kennzeichnung nach Anlage 1 auch für noch nicht produzierte Fahrzeuge (z.B. im virtuellen Verkaufsraum) verwendet wird:

bzw. „„FIN noch nicht vorhanden/ Fahrzeug noch nicht produziert“ sofern das Fahrzeug noch nicht produziert worden ist.

Hintergrund ist, dass während des Konfigurierens das Fahrzeug noch nicht gebaut ist und daher keine FIN erstellt wurde.

Im § 2 Abs.1 Ziffer 8 heißt es:

„ist Hersteller der in der Übereinstimmungsbescheinigung genannte Hersteller oder, wenn dieser nicht in Deutschland ansässig ist, dessen bevollmächtigter Vertreter in Deutschland;“

Es stellt sich die Frage, was mit Herstellern ist, die keinen bevollmächtigten Vertreter in Deutschland haben. Daher sollte nicht auf Deutschland, sondern bei der Benennung entsprechend auf die EU abgezielt werden.

In § 2 Abs.1 Ziffer 20 heißt es:

ist „Masse des Fahrzeugs“ die tatsächliche Masse des Fahrzeugs gemäß Anhang XXI Nummer 3.2.24 der Verordnung (EU) 2017/1151;

Zur rechtlichen Klarstellung sollte hier auf die *„Masse des Fahrzeugs im fahrbereiten Zustand“* abgezielt werden.

In §2 Abs. 1 Ziffer 26 sollten die „technische[n] Anleitungen“ gestrichen werden. Andernfalls müssten die Angaben auch in Betriebsanleitungen gemacht werden.

In §3 Abs. 3 heißt es:

„Hersteller haben Händlern, denen sie neue Personenkraftwagen liefern, auf Anforderung unverzüglich und unentgeltlich die Angaben zu übermitteln, die erforderlich sind, um den Hinweis und den Aushang nach Absatz 1 zu erstellen. Die Hersteller haben den Angaben die Information beizufügen, dass diese Angaben in Abhängigkeit der Rad-Reifen-Kombination des neuen Personenkraftwagens variieren können.“

Hier sollte „*Rad-Reifen-Kombination*“ ersetzt werden durch „*Sonderausstattungen*“, da im WLTP entgegen der NEFZ-Gesetzgebung nicht nur Rad-Reifen, sondern alle Sonderausstattungen Einfluss auf die Angaben haben können.

In §3 Abs. 4 heißt es:

(4) „*Ein Hinweis im Sinne des Absatzes 1 Nummer 1 und Informationen im Aushang nach Absatz 1 Nummer 2 dürfen müssen nicht angebracht werden*“

Begründung:

Hier sollte „*dürfen*“ durch „*müssen*“ ersetzt werden, Da harte km-Grenzen und/oder zeitliche Grenzen zwischen neu/gebraucht unterscheiden, wäre es notwendig täglich zu überprüfen, ob ein Fahrzeug, das am einen Tag einen Hinweis benötigt, den es am nächsten Tag nicht mehr haben darf.

In § 4 wird die Umstellung vom schriftlichem DAT- auf einen Digital-DAT-Leitfaden beschrieben, was zu begrüßen ist. Bei der geplanten Übergangsfrist wäre es jedoch besser, anstatt auf den 01.Juli 2024, auf den 15. Juli 2024 abzielen. Ein halbjährliches Update wäre ansonsten zukünftig immer zum 1.Januar fällig. Unnötige Arbeitseinsatz an Neujahr kann mit der Verschiebung auf Mitte des Monats vermieden werden und arbeitnehmerfreundlich Mitte Januar erfolgen. In §4 Abs. 4 sollte „*eines jeden Quartals*“ durch „*einer Neuauflage*“ ersetzt werden, um die Datenlieferung mit der halbjährlichen Aktualisierung zu synchronisieren.

In §9 Weiterverwendung von Werbematerial sollte „*dritter*“ durch „*sechster*“ ersetzt werden, um angemessene Übergangsfristen sicherzustellen.

In § 5, Anlage 4 Teil I Werbeschriften werden u.a. verpflichtende Angaben in Print-Medien definiert. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und besseren Handhabbarkeit sollte im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher eine Passage ergänzt werden, die es zumindest bei den URL-Angaben erlaubt, diese durch einen verbraucherfreundlicheren QR-Code zu ersetzen, der auf die entsprechende Seite führt.

In §5, Anlage 4 Teil I Werbeschriften Abs. 1 heißt es:

Teil I Werbeschriften:

(1) „*Sofern unter einem Modell mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden, sind für die nach Satz 1 Buchstaben a), b) und d) anzugebenden Kennzahlen die Werte der Variante und/oder Version mit dem jeweils niedrigsten Wert und dem jeweils höchsten Wert anzugeben. Sollte es innerhalb einer Variante und/oder Version unterschiedliche Kennzahlen geben, so ist für die im vorigen Satz beschriebene Spannbreite auf den jeweils höchsten bzw. niedrigsten Wert innerhalb der über alle enthaltenen Variante und/oder Version abzustellen.*“

Begründung:

Hier sollte „*innerhalb der*“ durch „*über alle*“ ersetzt werden und auch die niedrigsten Werte angegeben werden und nicht nur die niedrigsten Höchstwerte. Andernfalls würde der Abs. 1 bedeuten, dass für ein Modell, dessen Interpolationsfamilie aufgrund der Größe aufgeteilt werden musste, irreführende Informationen ausgewiesen würden. Ein Beispiel: wenn das Modell eine Spanne von 130 – 167 g/km CO₂ hat, müsste aufgrund der Grenze von 30 g/km eine Aufteilung erfolgen, z.B. in 130-157 g/km CO₂ und 140-167 g/km CO₂. Wenn nun nach obiger Fassung nicht 130 -167 g/km CO₂, sondern 157-167 g/km CO₂ angegeben werden, startet der Kunde in der Fahrzeugkonfiguration mit der Basisausführung mit 130 g/km CO₂ und wundert sich, dass die Angaben falsch sind.

Ansprechpartner:

Andreas Rade

Geschäftsführer Bereich Politik & Gesellschaft

Götz Schneider

Abteilungsleiter Verkehr & Transport; Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

goetz.schneider@vda.de

Loïc Geipel

Referent für Klima und Energiepolitik

loic.geipel@vda.de