

Achtung Verbrauchertäuschung! Neues Effizienzlabel für Pkw völlig ungeeignet – BUND fordert Umgestaltung

BUND-Hintergrundpapier zur Pkw-Energiekennzeichnungsverordnung (Pkw- EnVKV)

Stand: 30.11.2011

Ab dem 01.12.2011 müssen alle in Deutschland zum Verkauf angebotenen Neuwagen mit dem neuen Energieeffizienzlabel gekennzeichnet werden. Es löst das bislang für Pkw vorgeschriebene europäische Label ab und enthält als wesentliche Neuerung eine Farbskala, wie sie bereits von Kühlschränken und Waschmaschinen bekannt ist. Pkw werden in die Effizienzklassen A+ bis G eingeteilt, die Einführung einer Klasse A++ ist bereits eingeplant und geregelt. Als Grundlage für die Berechnung der Effizienzklassen dienen sowohl der CO₂-Ausstoß als auch das Gewicht des jeweiligen Fahrzeugs. Die Ausgestaltung des Labels wird in der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) festgeschrieben.

Der BUND kritisiert die Ausgestaltung des Labels, weil wichtige Informationen auf dem Label nur sehr klein angegeben werden und vor allem das Gewicht denkbar ungeeignet für die Berechnung der jeweiligen Effizienzkategorie ist. Zusätzlich sieht der BUND kritisch, dass bereits bei Einführung des Labels Klassen vorgesehen werden, die über die Klasse A hinausgehen und somit schon jetzt ein Fahrzeug der Effizienzkategorie A nicht dem Optimum in der jeweiligen Gewichtskategorie entspricht.

Die wichtigsten Informationen sind nicht klar erkennbar

Es gibt mit dem neuen Label eine Reihe zusätzlicher Informationen, von denen einige für den Verbraucher einen Mehrwert bringen. Leider werden diese Informationen durch die dominante Farbskala in den Hintergrund gedrängt. Die nach Meinung des BUND für den Verbraucher wichtigsten Informationen sind neben dem ausreichend dargestellten Verbrauch auf 100 km und dem CO₂-Ausstoß pro km die neu hinzugekommenen Angaben zur jährlichen Kfz-Steuer und den Treibstoffkosten bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von 20000 km im Jahr. Diese Informationen geben dem Verbraucher die wesentlichen Informationen über die Betriebskosten des jeweiligen Fahrzeugs und, anders als bei der Farbskala, wird auch dem Umweltaspekt bei diesen Informationen durch die direkte Verbindung mit dem Verbrauch – sowohl bei der Steuer als auch bei den Treibstoffkosten – genüge getan.

Der Verbraucher kann durch diese Angaben direkt die Kosten, die für den Unterhalt des ausgestellten Fahrzeugs auf ihn zukommen, erkennen und entscheiden, ob er bereits ist, diese Summe zu investieren. Vor dem Hintergrund, dass ein Großteil der Verbraucher die Kosten für ihren Pkw deutlich zu gering ansetzen, würden diese Informationen, bei ausreichender Präsenz im Label, dazu führen, dass die Verbraucher sich zu sparsameren Fahrzeugen hin orientieren und damit die Umwelt und ihren Geldbeutel entlasten.

Gewicht als Berechnungsgrundlage ungeeignet

Dass bei der Gestaltung des neuen Effizienzlabels für Pkw mehr auf die Belange der Autohersteller als auf die von Verbrauchern und Umwelt Rücksicht genommen wurde wird schnell deutlich. So schaffen es auch ausgewiesene Autoexperten nur schwer, die jetzige Regelung, bei der neben dem CO₂-Ausstoß auch das Fahrzeuggewicht zur Berechnung der Effizienzkategorie herangezogen wird, zu verteidigen.

Die Berechnungsgrundlage „Gewicht“ führt zu absurden Situationen. So kann ein Hersteller die Effizienzkategorie eines seiner Fahrzeuge verbessern, indem er es ein paar Kilo schwerer macht. Bei dem unter Laborbedingungen im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ermittelten Verbrauch erzeugt ein um paar Kilogramm höheres Fahrzeuggewicht keine erkennbare Verbrauchserhöhung, im Alltagsbetrieb hingegen schon. Durch die Gewichtserhöhung kann das Fahrzeug aber in eine bessere Effizienzkategorie

rutschen. Dem Verbraucher wird durch die Einstufung in eine bessere Effizienzklasse also suggeriert, dass das ausgestellte Fahrzeug umweltfreundlicher sei als vergleichbare Modelle, dabei stößt es im realen Betrieb mehr CO₂ aus.

Der BUND hält das Fahrzeuggewicht für eine ungeeignete Größe zur Berechnung der Effizienzklassen. Auch die vom Bundeswirtschaftsministerium genannte bessere Vergleichbarkeit der Fahrzeuge in den unterschiedlichen Fahrzeugklassen ist nicht gegeben. Um eine solche Vergleichbarkeit zu gewährleisten schlägt der BUND vor, dass sich die Berechnung der Effizienzklassen grundsätzlich am absoluten CO₂-Ausstoß orientiert. Zusätzlich kann der tatsächliche Nutzwert des Fahrzeuges mit Gutschriften für mehr Sitzplätze oder ein größeres Kofferraumvolumen einfließen. Allerdings darf eine solche Regelung nicht darüber hinwegtäuschen, dass die durchschnittliche Fahrzeugbesetzungsquote in Deutschland nur bei 1,3 Personen liegt, Fahrzeuge in der Regel also als Fortbewegungsmittel für den Einzelnen genutzt werden.

Die Klasse A muss die wirklich sparsamsten Autos kennzeichnen

Die besten Fahrzeuge müssten in die Effizienzklasse A fallen, so wäre es sinnvoll und logisch. Leider wurden jedoch die Kriterien zur Einstufung in die Effizienzklassen so gewählt, dass schon vor der verbindlichen Einführung des Labels einige Fahrzeuge die Kriterien für die Effizienzklasse A+ erfüllen. Somit ist die Einteilung bereits veraltet bevor sie in den Ausstellungsräumen der Autohändler auftaucht und Fahrzeuge der Effizienzklasse A entsprechen nicht dem aktuellen Stand der Technik. Ähnlich wie bei Kühlschränken, wo die Klasse A mittlerweile nur noch die viertbeste Klasse ist, besteht die Gefahr, dass dem Verbraucher auch in ein paar Jahren noch die Klasse A als ökologisch vorbildlich verkauft wird, obwohl es bereits deutlich sparsamere Fahrzeuge gibt.

Der BUND fordert deshalb neben der schon erwähnten veränderten Berechnungsgrundlage eine regelmäßige Anpassung der Effizienzklassen. Ein A dürfen nur Fahrzeuge bekommen, die dem jeweils neuesten Stand der Spritsparteknik entsprechen, die Klassen A+ und A++ hingegen dürfen keine Verwendung finden.

Zur besseren Information der Verbraucher und zum Schutz der Umwelt ist zusätzlich zu den genannten Kritikpunkten am neuen Effizienzlabel eine Revision der Ermittlungsgrundlage der offiziellen Verbräuche dringend notwendig. Die aktuell im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ermittelten Werte sind Laborwerte und werden im tatsächlichen Fahrbetrieb zum Teil erheblich überschritten.

BUND-Forderungen zur Revision der Pkw-Energiekennzeichnungsverordnung:

1. Bessere Erkennbarkeit der Informationen über die jährliche Kfz-Steuer und die Treibstoffkosten bei einer Jahresfahrleistung von 20000 km.
2. Als Berechnungsgrundlage für die Einteilung in Effizienzklassen muss das Gewicht durch den absoluten CO₂-Ausstoß und den Nutzwert abgelöst werden.
3. Die Effizienzklasse A muss durch regelmäßige Anpassungen der Einteilungskriterien die jeweils beste Klasse bleiben. Die Klassen A+ und A++ dürfen keine Verwendung finden.
4. Der Verbrauch der Fahrzeuge muss realistischer abgebildet werden; aktuelle offizielle Verbrauchswerte, wie sie durch den NEFZ ermittelt werden, sind für den Verbraucher nutzlos.

Grundsätzlich sollte jede/r Verbraucher/in vor dem Kauf eines Pkw prüfen, ob er/sie ein eigenes Auto wirklich braucht. Mit Car-Sharing, Pedelecs und öffentlichem Personennah- und Fernverkehr gibt es in der Regel gute Alternativen zum eigenen Fahrzeug. Sollte die Anschaffung eines eigenen Pkw dann doch in Erwägung gezogen werden, so bietet die Angabe der Kraftstoffkosten bei einer Jahresfahrleistung von 20000 km die beste Orientierung, um ein wirklich sparsames Fahrzeug zu erwerben.

Kontakt:

Jens Hilgenberg, Mitarbeiter Verkehrspolitik, BUND e.V.
Am Köllnischen Park , 10179 Berlin
Tel. 030/27586-467
Mail: jens.hilgenberg@bund.net

Information über Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch i. S. d. Pkw-EnVKV

Marke:	Kraftstoff:
Modell:	andere Energieträger:
Leistung:	Masse des Fahrzeugs:

Kraftstoffverbrauch	kombiniert: /100 km innerorts: /100 km außerorts: /100 km
CO₂-Emissionen	kombiniert: g/km
Stromverbrauch	kombiniert: kWh/100 km

Die angegebenen Werte wurden nach vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrn. 5, 6, 6a PKW-EnVKV in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Kraftstoffes bzw. anderer Energieträger entstehen, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG nicht berücksichtigt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.

Hinweise nach Richtlinie 1999/94/EG:
 Der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich an jedem Verkaufsort in Deutschland erhältlich, an dem neue Personenkraftfahrzeugmodelle ausgestellt oder angeboten werden.

CO₂-Effizienz	Auf der Grundlage der gemessenen CO₂-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs ermittelt.
Jahressteuer für dieses Fahrzeug Euro Energieträgerkosten bei einer Laufleistung von 20.000 km: Kraftstoffkosten (_____) bei einem Kraftstoffpreis von _____ Euro/Abrechnungseinheit Euro Stromkosten bei einem Strompreis von _____ Euro/Abrechnungseinheit Euro	
Erstellt am:	