

BUND-Kurzinfo

Effizienzlabel für Pkw

BUND-Forderungen zur Novellierung der Pkw-Energiekennzeichnung
(Pkw-EnVKV)

Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V. (BUND)

28.03.2018

Einleitung

Seit dem 01.12.2011 müssen alle in Deutschland zum Verkauf angebotenen Neuwagen mit einem Energieeffizienzlabel gekennzeichnet werden. Die Umstellung des Fahrzyklus NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) zur Ermittlung der offiziellen Verbrauchs- und CO₂-Werte hin zur neuen, seit September 2017 anzuwendenden WLTP (World Light Duty Test Procedure) macht eine Novellierung der deutschen Pkw-Energiekennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) bis zum 01.09.2018 notwendig. Eine Überarbeitung eröffnet Chancen, die Fehler, die bei der Entwicklung des bisher gültigen Labels begangen wurden, auszumerzen. Ein neues Label muss endlich seinen eigentlichen Zweck erfüllen, die Kund*innen auf den ersten Blick darüber zu informieren, wie klimarelevant der Betrieb des jeweiligen Fahrzeugs im Vergleich mit anderen Fahrzeugen ist und welche Kosten für den Betrieb anfallen. Ein neues Label muss darüber hinaus auf die Klimaziele der Bundesregierung einzahlen, die CO₂-Emissionen im Verkehr bis 2030 um 40-42 Prozent zu reduzieren. Damit trägt diese Verbraucherinformation zur Einhaltung der europäischen Flottengrenzwerte von 95 g/km CO₂ im Jahr 2021 bei. Auch eine im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie erstellte und im November 2017 veröffentlichte Studie unterstreicht, dass eine grundlegende Novellierung der Pkw-EnVKV aus Gründen des Verbraucher*innen- und des Klimaschutzes zwingend notwendig ist. (Link siehe unten)

Aktuelles Label nur schwer verständlich

Das bislang gültige Pkw-Energielabel setzt zur Ermittlung der jeweiligen Effizienzklasse die offiziellen Herstellerangaben zum Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Emissionen in Relation zum jeweiligen Fahrzeuggewicht. Damit geht Deutschland einen Sonderweg, denn kein anderes Land in der EU zieht das Fahrzeuggewicht zur Klasseneinteilung heran. Wie schwer ein solcher Bezug zu vermitteln ist, wird aus einer Untersuchung im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums deutlich. 69 Prozent der Befragten gingen davon aus, dass ein Top-Rating im Label einen absolut niedrigen Verbrauch darstellt (BMW-Studie Seite 102). Sie verstehen also das relative Label als absolutes Label und ziehen daraus die falschen Schlüsse. Es wird angenommen, dass ein schwerer SUV der Effizienzklasse A weniger Kraftstoff verbraucht und weniger CO₂ erzeugt als ein leichter Kleinwagen der Effizienzklasse B, was nicht der Fall sein muss. Das bestehende Label erfüllt seinen Informationsauftrag für die Verbraucher*innen nicht, ist letztlich irreführend und führt zu fehlgeleiteten Kaufentscheidungen.

BUND-Forderung: Absolutes statt relatives Label einführen

Wenn für den überwiegenden Teil der Verbraucher*innen das aktuelle Label mit Gewichtsbezug keine oder sogar eine falsche Informationsgrundlage bietet, muss im Zuge der Novellierung ein absolutes Label eingeführt werden. Die bereits erwähnte Studie (BMW-Studie S. 103) beschreibt die Vorteile eines absoluten Labels wie folgt:

- Einfachere Erstellung,
- hohe Verständlichkeit,
- kaum Manipulationsmöglichkeiten der Hersteller,
- motiviert direkt zum Kauf sparsamer Fahrzeuge und bietet Anreiz zum Downsizing,
- direkte Unterstützung der Herstelleranstrengungen zur Einhaltung der CO₂-Zielwerte.

Dagegen fallen die dort genannten Vorteile des aktuell gültigen, auf das Fahrzeuggewicht bezogenen relativen Labels deutlich geringer aus:

- Ermöglicht die direkte Gegenüberstellung mit vergleichbaren Fahrzeugen. Konsumenten sind häufig auf eine Fahrzeuggröße/Segment festgelegt,
- bietet Anreize zur Verbesserung großer Fahrzeuge, da diese nicht automatisch in die schlechteste Kategorie fallen.

Die Vergleichbarkeit innerhalb eines Fahrzeugsegmentes ist das Hauptargument der Befürworter zur Beibehaltung der aktuellen Regelung. Die Vielzahl der Vorteile eines absoluten Labels lässt aus Gründen des Klima- und Verbraucherschutzes jedoch keinen Zweifel an einer notwendigen und zielgerichteten Umstellung. Neben dem BUND plädieren auch andere Umweltverbände, der ADAC und die der europäischen Verbraucherschutzdachverband BEUC für ein absolutes Label, das in anderen europäischen Ländern bereits Realität ist. 14 der 28 EU Mitgliedsstaaten verwenden aktuell ein grafisches Label, 11 ein absolutes, 3 ein relatives (darunter nur Deutschland mit Gewichtsbezug).

Nichts ist ungeeigneter als der Gewichtsbezug

Das aktuell gültige Label gibt den Käufer*innen nicht die Information, die sie benötigen. Das belegen die 69 Prozent Fehlinterpretationen der Befragten, die meinten, ein Top-Rating sei gleichzusetzen mit einem absolut niedrigen Kraftstoffverbrauch des betreffenden Pkw. Das legt die Vermutung nahe, dass beim Erstellen der Verordnung 2011 statt Verbraucher- oder Klimaschutzinteressen, die Wünsche der Autohersteller im Vordergrund standen. Also genau die Branche, die seit Einführung des Effizienzlabels mit 'Optimierungen' dafür gesorgt hat, dass die offiziellen Herstellerangaben zum Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen immer weiter von den Realemissionen im Straßenbetrieb abweichen. Mit durchschnittlich 42 Prozent Abweichung hat das ICCT (International Council on Clean Transportation) für das Jahr 2016 eine neue Rekordabweichung für Pkw im Realbetrieb ermittelt.

Der Gewichtsbezug dient dazu, dass sich auch schwere Geländewagen mit einem 'A' bei der Effizienz schmücken können. Gleichzeitig führt die bislang gültige Regelung dazu, dass Hersteller die Effizienzklasse der Fahrzeuge verbessern können, indem er sie die Pkw ein paar Kilo schwerer machen. Bei den unter Laborbedingungen ermittelten, offiziellen Herstellerangaben zum Kraftstoffverbrauch und zu den CO₂-Emissionen, erzeugt ein um ein paar Kilogramm höheres Fahrzeuggewicht keine erkennbare Verbrauchserhöhung. Durch die Gewichtserhöhung kann das Fahrzeug aber in eine bessere Effizienzklasse rutschen, was den Verbraucher*innen Umweltfreundlichkeit suggeriert und für den jeweiligen Hersteller die Verkaufschancen verbessert.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass die aktuell gültige Verordnung schwere Fahrzeuge bevorzugt. Um den technischen Fortschritt abzubilden, wäre eine ständige Nachbesserung bei den Effizienzklassen notwendig. Dies geschieht jedoch nicht, so dass die Fahrzeuge durchschnittlich rund zwei Effizienzklassen besser dastehen, als das der Fall wäre, wenn mit neuesten Daten gearbeitet würde (BMW-Studie S.12).

Die Klasse 'A' muss die absolut sparsamen Autos kennzeichnen

Nur die sparsamsten und effizientesten Fahrzeuge dürfen in die Effizienzklasse 'A' fallen, so ist es sinnvoll, logisch und von den Verbraucher*innen gelernt. Leider wurden die Kriterien zur Einstufung jedoch so gewählt, dass von Beginn an auch Fahrzeuge mit der Klasse 'A+' im Angebot waren, was zu Verzerrungen in der Bewertungsskala führte. Die Novellierung muss auch diesen Missstand dringend korrigieren.

Ein überabreitet Pkw-Effizienzlabel sollte sich deshalb an den anderen, mit Effizienzklassen gekennzeichneten Geräten, orientieren. Bei Haushaltsgeräten, die hier als Vorbild dienen können, erfolgt eine Rückkehr zu einer geschlossenen Skala mit den Stufen 'A-G'. Auswüchse wie 'A+++ ' gehören damit dort zukünftig der Vergangenheit an.

Neben dieser Angleichung muss auch beim Pkw eine Anpassung und Verschärfung der Effizienzklassen erfolgen; so können notwendige Anreize zur Effizienzverbesserung bei der Autoherstellung gesetzt und verstetigt werden.

Den Strom nicht vergessen

Aktuell werden alle Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge pauschal mit 0 g/km CO₂ angegeben, ungeachtet der zum Betrieb des Fahrzeugs benötigten Strommenge und der Herkunft des eingesetzten Stroms. Da diese Fahrzeuge aber zukünftig an Bedeutung gewinnen werden, ist auch in diesem Segment eine realistische Effizienz-Kennzeichnung längst überfällig. Angaben zu Stromverbrauch sind notwendig, damit für Verbraucher*innen die Unterscheidung zwischen einem energiesparenden Elektrofahrzeug und einem Stromfresser leichter fällt. Gleiches gilt für Plug-In-Hybridfahrzeuge, bei denen zusätzlich zum Strombedarf der Kraftstoffverbrauch im reinen Verbrennermodus angegeben werden muss.

Zusatz: Zur besseren Information der Verbraucher*innen und zum Schutz der Umwelt ist zusätzlich zur Umstellung auf ein absolutes Pkw-Energielabel eine erneute Revision der Ermittlungsgrundlage der offiziellen Verbräuche und CO₂-Emissionen dringend notwendig. Sowohl beim NEFZ, als auch beim WLTP handelt es sich um Labortests, die bestenfalls zur Vergleichbarkeit der verschiedenen Fahrzeuge untereinander geeignet sind. Der BUND fordert daher eine Umstellung auf Straßenmessungen, orientiert an den bereits für die Ermittlung von Stickoxiden und Partikeln vorgeschriebenen Messungen im praktischen Fahrbetrieb (*Real Driving Emissions, RDE-Messungen*).

Was ist jetzt zu tun?

Konkret fordert der BUND von der neuen Regierung eine Novellierung der Pkw-Energiekennzeichnung (Pkw-EnVKV), die folgende vier Grundsätze enthalten muss:

- Umstellung auf ein allein an Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen orientierten Effizienzlabel für Pkw.
- Regelmäßige Anpassung der Effizienzklassen. Die Klasse 'A+' darf keine weitere Anwendung finden.
- Einbeziehung von Elektrofahrzeugen und Plug-In-Hybriden in die Pkw-EnVKV. Strom darf nicht weiterhin mit 0 g/km CO₂ berücksichtigt werden, sondern muss mit seinen realen Emissionen im deutschen Strommix angegeben werden.
- Der Verbrauch der Fahrzeuge muss real angegeben werden, aktuelle Laborwerte nach NEFZ oder WLTP sind für Verbraucher*innen nutzlos.

[Link zur Studie des BMWi: www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/studie-vorbereitung-der-novellierung-der-pkw-envkv.pdf?__blob=publicationFile&tv=14](http://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/studie-vorbereitung-der-novellierung-der-pkw-envkv.pdf?__blob=publicationFile&tv=14)

Kontakt:

BUND e.V.

Jens Hilgenberg

Referent Verkehrspolitik

Tel. 030/27586-467

Mail: jens.hilgenberg@bund.net