

VCD Stellungnahme

Novellierung der Pkw- Energiever- brauchskenn- zeichnungs- verordnung (Pkw-EnVKV)

Verordnungsentwurf dient nicht der Effizienzsteigerung

Der VCD begrüßt, dass das Bundeswirtschaftsministerium nach mehrjähriger Verweigerung den Vorschlag des VCD aus dem Jahre 2003 aufgreift, der auch von anderen Verbraucherschutzorganisationen und Umweltverbänden unterstützt wird: Für Pkw soll ein vergleichendes Label analog zu den bestehenden Lösungen für »weiße Ware« (Kühlschränke, Waschmaschinen) eingeführt werden.

Energieeffizienzlabel haben inzwischen einen sehr hohen Bekanntheitsgrad und sind eine wichtige Entscheidungshilfe für Verbraucher, die dadurch schnell und einfach Geräte mit niedrigem Energiebedarf identifizieren können. Produkte, die entsprechend gekennzeichnet sind, konnten einen deutlichen Fortschritt hinsichtlich der Energieeffizienz verzeichnen. Bei Kühlgeräten ist der Verbrauch seit Einführung des Energielabels um bis zu 80 Prozent gesunken. Ein vergleichendes Label für Pkw kann Verbrauchern daher die Auswahl sparsamer und weniger klimabelastender Autos erleichtern und entscheidend dazu beitragen, die Energieeffizienz von Neuwagen zu verbessern. Verbraucher werden nicht nur animiert, verstärkt effiziente und sparsame Autos zu kaufen. Gleichzeitig setzt ein solches Label Anreize für die Autohersteller, diese verstärkt nachgefragten sparsamen Fahrzeuge zu produzieren. Wenn Pkw weniger verbrauchen, trägt dies zudem dazu bei, die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen zu verringern.

Der nun von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf für eine Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) lässt die Potenziale zur Verbrauchsminderung leider völlig ungenutzt. Der Entwurf orientiert sich an großen, schweren Limousinen mit einem hohen Verbrauch und benachteiligt sparsame Autos. Damit wird Verbrauchern ein falsches Signal vermittelt: Schwere Autos dürfen deutlich mehr verbrauchen als Pkw, die gewichtsoptimiert sind.

Stellungnahme des VCD im Einzelnen:

Im Detail nimmt der VCD zum Entwurf für eine Novellierung der Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung für Pkw wie folgt Stellung:

Referenzkurve bevorzugt schwere Pkw

Die vorgesehene Referenzkurve zur Einteilung der Fahrzeuge in die jeweiligen Effizienzklassen bevorzugt Fahrzeuge, die zu groß, zu schwer und stark motorisiert sind – also das Angebot an Neufahrzeugen, das zurzeit vor allem von deutschen Premiumherstellern beworben wird. Bemerkenswert ist, dass die Kurve, die als Bemessungsgrund-

lage gewählt wurde, im vorliegenden Vorschlag des BMWi deutlich steiler ist als in dem Entwurf der Bundesregierung aus dem Jahr 2007. Je steiler die Kurve, desto besser schneiden schwere Fahrzeuge ab. Beste Beispiele: Der Audi Q7 3.0 TDI und der Porsche Cayenne Hybrid, beide neu auf dem Markt, mit einem CO₂-Ausstoß von 195 bzw. 193 g/km und einem Fahrzeuggewicht von 2,4 bzw. 2,5 Tonnen bekämen nach dem BMWi-Vorschlag ein »B«. Kleinwagen wie die baugleichen Citroen C1, Peugeot 107 und Toyota Aygo, die nur 106 g/km ausstoßen, würden lediglich mit »D« eingestuft, da diese Modelle mit weniger als 900 Kilogramm verhältnismäßig leicht sind. Dies zeigt, dass der jetzige Vorschlag deutlich die Handschrift der deutschen Autoindustrie und nicht die des Klimaschutzes trägt. Die Bundesregierung hat bisher keine Auskunft darüber gegeben, warum die Anforderungen für Pkw im Zeitraum von zwei Jahren zwischen den beiden Entwürfen heruntergeschraubt wurden, obwohl in diesem Zeitraum die Anforderungen an den Klimaschutz stiegen und gleichzeitig der CO₂-Ausstoß der verkauften Pkw sank. Weil dieser Vorschlag nicht hinreichend auf zukunftsfähigen Klimaschutz und eine Ausweitung des Angebots an verbrauchsärmeren Fahrzeugen abzielt, lehnen wir ihn in seiner jetzigen Fassung ab.

Bezugsgröße Fahrzeuggewicht ist ungeeignet

Grundsätzlich hält der VCD eine Differenzierung nach Fahrzeuggrößen zur Bewertung der Effizienz von Pkw für richtig. Allerdings ist die in der Pkw-EnVKV gewählte Bezugsgröße Fahrzeugmasse nicht geeignet, Prozesse in der Autoindustrie zu fördern, die zur Reduzierung des Fahrzeuggewichts und damit zu weniger Verbrauch führen. Die Fahrzeuggrundfläche (Länge mal Breite) wird als der deutlich besser geeignete Bezugsparameter angesehen. Dafür sprechen folgende Gründe:

- Das Fahrzeuggewicht hat erheblichen Einfluss auf den Verbrauch und damit auf den CO₂-Ausstoß. Da schwerere Fahrzeuge im Modell des BMWi überproportional mehr CO₂ ausstoßen dürfen, um in eine bestimmte Energieklasse eingeordnet zu werden, setzen gewichtsbezogene Parameter somit keine Anreize zur Verringerung des Gewichts und damit zu einer Senkung der CO₂-Emissionen.
- Der Parameter Fahrzeuggrundfläche ist viel weniger beeinflussbar, da dieser eher ein integraler Bestandteil des Fahrzeugdesigns ist und nicht mal so eben zwischen Modellwechseln verändert werden kann, um in eine Kategorie mit einem niedrigeren Verbrauchsstandard zu gelangen.
- Das Fahrzeuggewicht ist als Kaufentscheidung völlig irrelevant. Kunden suchen sich nicht ein Fahrzeug aufgrund seines Gewichts aus, da es an sich keinen Vorteil darstellt, ob ein Auto schwerer oder leichter ist. Die Fahrzeugfläche hingegen gibt einen guten

Wert für die Größe und den Platz an, die ein Fahrzeug für seine Nutzer bietet.

Einteilung der Klassen

Das Hinzufügen weiterer grüner Effizienzklassen A+ bis A+++ konterkariert die sinnvolle Einführung farbiger Effizienzklassen. Verbraucher werden eher verwirrt, da diese schon ein »A« als positive Klassifizierung empfinden. Um auch künftig Anreize zur Verringerung des Verbrauchs zu setzen und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen, ist es stattdessen intelligenter, die Klasseneinteilung zu dynamisieren, wie es ursprünglich auch 2007 der – später zurückgezogene – Entwurf einer novellierten Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung des BMWi vorsah. Spätestens nach drei Jahren sollte die Einteilung um eine Klasse verschoben werden.

Dynamisierung notwendig

Die Vergabe der besten Effizienzbewertungen muss an einen absoluten CO₂-Wert gekoppelt sein. Beispielsweise können Fahrzeuge nur dann ein »A« erhalten, wenn sie nicht mehr als 100 g CO₂ pro Kilometer emittieren, kein »B« bei mehr als 130 Gramm und kein »C« bei mehr als 160 Gramm. Diese Werte müssten analog einer Dynamisierung ebenfalls verschärft werden.

Umgang mit Elektroautos

Die Einteilung von Elektroautos in die automatisch beste Effizienzklasse wird abgelehnt. Strombetriebene Autos sind nicht per se „Nullemissionsautos“ und dürfen daher nicht automatisch als solche gekennzeichnet werden. Verbrauchern wird damit suggeriert, Elektroautos wären besonders effizient. Wie aber einige Praxistests von reinen Elektroautos bereits gezeigt haben, stoßen diese je nach Stromherkunft durchaus genau so viel, wenn nicht sogar mehr CO₂ aus als sparsame Pkw mit Verbrennungsmotor. Die Stromproduktion muss mit einbezogen werden, um Elektroautos entsprechend einordnen zu können. Es muss daher dringend ein realitätsnahes Messverfahren für den Energieverbrauch von Elektrofahrzeugen inklusive der Ladeverluste implementiert werden. Zusätzlich dazu muss ein Verfahren bestimmt werden, das den Stromverbrauch in die CO₂-Emission gemäß dem europäischen Kraftwerksmix umrechnet. Die Angabe des deutschen Strommixes ist aus Gründen der Verbraucherinformation ebenfalls sinnvoll. Der korrespondierende CO₂-Wert kann dann Grundlage für die Einteilung in die jeweilige Effizienzklasse sein.

Einheitliche Vorschriften für Erdgas

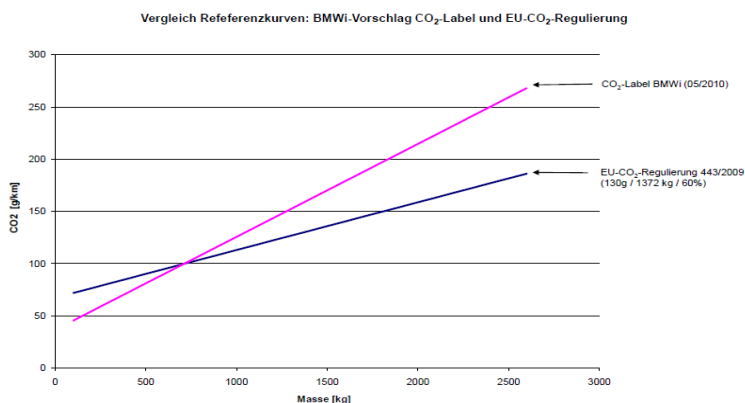
In dem Verordnungsentwurf sind für den Kraftstoff Erdgas zwei verschiedene Einheiten angegeben – der Verbrauch in m³, die Kraftstoffpreise aber bezogen auf das Kilogramm. Hier fordern wir eine klare und einheitliche Vor-

schrift, zumal auch die Erdgasqualität bezüglich der Höhe des Methananteils (L-Gas oder H-Gas) angegeben werden sollte.

Vorschlag des VCD für eine ökologisch ziel-führende Pkw-Verbrauchskennzeichnung

Der VCD hat am 31. Mai 2010 gemeinsam mit anderen Umweltverbänden ein eigenes Modell für eine Pkw-Verbrauchskennzeichnung vorgelegt. Anders als im Entwurf der Bundesregierung steht beim VCD-Modell der Klimaschutz im Vordergrund. Die Einteilung der Effizienzklassen orientiert sich nicht an der deutschen Neuwagenflotte des Jahres 2008, sondern an der Grenzwertkurve der EU-Verordnung 443/2009 zur „Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ vom 23. April 2009.

Die Referenzkurve basiert zwar auch hier auf dem Fahrzeuggewicht, wurde aber gewählt, weil erstens die derzeitige Datenlage noch völlig unzureichend ist, um auf der Basis der Fahrzeugfläche eine Referenzkurve zu erstellen. Zweitens soll dem hier vorliegendem Entwurf der Bundesregierung ein ambitionierter, klimapolitisch zielführender Vorschlag gegenübergestellt werden, der der Logik der EU-Grenzwertregelung folgt. Die Grenzwertkurve der EU-Regelung ist flacher und weist gegenüber der Referenzgeraden des BMWi-Vorschlags einen geringeren Gewichtsbezug auf. Er bevorzugt so schwere Fahrzeuge in deutlich geringerem Maße. Folgende Abbildung zeigt den jeweiligen Verlauf der Referenzkurven an und zeigt damit die Unterschiede deutlich.



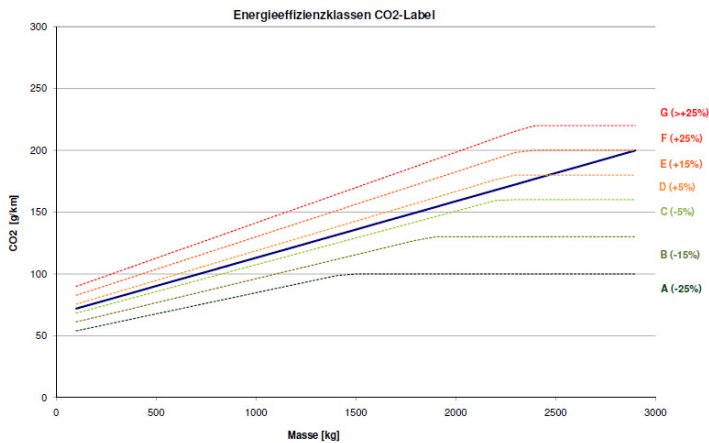
Eine Verbrauchskennzeichnung auf Basis der EU-Grenzwertkurve für den CO₂-Ausstoß hat den Vorteil, in allen EU-Mitgliedsstaaten umgesetzt werden zu können. Denn es ist nicht logisch zu erklären, warum ein Fahrzeugmodell unter Umständen in einem Land deutlich anders eingestuft und gekennzeichnet wird als in einem anderen.

Eckpunkte des VCD-Vorschlags für eine Pkw-Energieverbrauchskennzeichnung

Die Energieeffizienz der Fahrzeuge wird auf Grundlage der CO₂-Emissionen im Bezug zum Fahrzeuggewicht auf Basis der Referenzkurve der EU-CO₂-Regulierung 443/2009 ermittelt. Die Effizienzklassen werden wie folgt eingeteilt:

- Klasse A beginnt bei -25 %, Klasse G bei +25 %
- Klassenbreite beträgt 10%
- Referenzgerade verläuft durch Klasse D (zwischen -4,99 und +5 %)
- Es gibt keine Klassen A+ bis A+++

Jede Effizienzklasse hat zusätzlich eine CO₂-Obergrenze: ein »A« gibt es bis maximal 100 g/km, ein »B« bis 130 g/km, ein »C« bis 160 g/km, ein »D« bis 180 g/km, ein »E« bis 200 g/km, ein »F« bis 220 Gramm



Die Fahrzeugübersicht im Anhang zeigt, dass nach dem VCD-Modell durchaus auch große Fahrzeuge in eine gute Effizienzklasse eingeteilt werden, aber eben nur, wenn sie wirklich verbrauchsarm sind.

Für Rückfragen:

Gerd Lottsiepen, Verkehrspolitischer Sprecher
Fon 030/280 351-11
gerd.lottsiepen@vcd.org

Michael Müller-Görnert, Referent für Verkehrspolitik
Fon 030/280 351-19
michael.mueller-goernert@vcd.org

Anhang

Verbrauchskennzeichnung für Pkw nach dem Modell der Bundesregierung (Bundeswirtschaftsministerium – BMWi) und dem VCD-Modell;

Stand: 26.08.2010

Modell	Gewicht [kg]	CO ₂ -Ausstoß [g/km]	Label nach BMWi	Label nach VCD
Toyota Prius III	1445	89	A++	A
Audi A3 1.6 TDI 99g	1350	99	A+	B
Toyota Auris Hybrid	1380	89	A+	A
Volvo C30 1.6D DRiVe (S/S)	1356	99	A+	B
VW Polo 1.2 TDI BlueMotion	1150	87	A+	A
Audi A1 1.6 TDI	1215	103	A	B
Audi A4 2.0 TDI 100 kW	1550	124	A	C
BMW 318d	1490	119	A	C
BMW 320d EfficientDynamics Edition	1495	109	A	B
BMW 520d	1715	129	A	C
Honda Civic Hybrid 1.3	1368	109	A	B
Honda Insight Hybrid	1276	101	A	B
Mercedes C 220 CDI BlueEFFICIENCY	1610	127	A	C
Mercedes E 200 CDI BlueEFFICIENCY	1720	137	A	C
Volvo V70 1.6D DRiVe	1614	119	A	B
VW Golf 1.6 TDI BlueMotion	1314	99	A	B
VW Golf Variant 1.6 TDI BlueMotion Technology	1452	109	A	B
VW Passat 1.6 TDI BlueMotion Trendline	1495	114	A	B
VW Passat 1.4 TSI BlueMotion Technology (DSG)	1466	136	A	D
VW Touran 1.4 TSI EcoFuel (DSG)	1700	126	A	C
Audi A6 2.0 TDI e	1640	139	B	D
Audi Q5 2.0 TDI quattro 105 kW	1830	162	B	E
Audi Q7 3.0 TDI	2410	195	B	E
BMW 116d	1370	118	B	C
BMW X3 xDrive20d	1790	149	B	D
Fiat 500 1.3 Multijet	1055	104	B	C
Ford Focus 1,6l Duratorq-TDCi, 66 kW (5-Türer)	1352	115	B	C
Mercedes A 160 CDI Blue Efficiency (Coupé)	1280	116	B	C
Mercedes GLK 220 CDI BlueEFFICIENCY	1790	153	B	D
Opel Zafira 1.6 CNG ecoFLEX	1665	138	B	D
Opel Zafira 1.7 CDTI ecoFLEX	1505	139	B	D
Porsche Cayenne S Hybrid	2315	193	B	E
Renault Scenic dCi 110	1460	135	B	D
VW Golf 1.6 TDI	1314	119	B	C
VW Passat 1.4 EcoFuel (DSG)	1546	119	B	C
VW Tiguan 2.0 TDI BlueMotion Technology	1535	139	B	D
VW Touran 1.9 TDI BlueMotion Technology	1557	140	B	D
Audi A1 1.4 TFSI	1200	119	C	D

Audi A3 1.4 TFSI	1330	132	C	D
Audi A4 2.0 TFSI flexible fuel	1505	149	C	E
BMW 318i	1435	146	C	E
BMW 730d	1940	178	C	E
BMW ActiveHybrid X6	2525	231	C	G
BMW X1 xDrive18d	1615	150	C	E
BMW X6 xDrive30d	2150	195	C	F
Ford Kuga 2,0l Duratorq-TDCi "2x4"	1584	156	C	E
Mercedes B 180 CDI	1435	136	C	D
Mercedes S 400 Hybrid	1955	186	C	F
Opel Astra 1.7 CDTI ecoFLEX	1220	119	C	D
Opel Corsa 1.2 TWINPORT ecoFLEX	1130	124	C	D
Peugeot 107 1.0 (935 kg)	935	106	C	D
Porsche Cayenne Diesel	2175	195	C	F
Renault Grand Modus 1.2 16V eco2 Quickshift	1235	132	C	E
Renault Grand Modus dCi FAP eco2	1305	125	C	D
Skoda Fabia 1,2l TSI 66 kW (Limousine)	1116	121	C	D
smart cdi	770	86	C	B
Suzuki Alto	870	103	C	D
Toyota iQ 1.0 (920 kg)	920	99	C	C
VW Golf 1.2 TSI BlueMotion Technology	1234	121	C	D
VW Golf GTD 2.0 TDI	1404	139	C	E
VW Touran 1.4 TSI 125 kW (DSG)	1587	159	C	E
VW Touran 1.6 TDI BlueMotion Technology	1544	121	C	C
Audi A8 4.2 TDI	1995	199	D	G
BMW 116i	1320	143	D	D
Citroen C1	875	106	D	D
Daihatsu Cuore 1.0	775	104	D	D
Fiat 500 1.2 8V	940	119	D	E
Ford Fiesta 1,25l Duratec, 44 kW (5-Türer)	1054	128	D	E
Ford Ka 1,2l Duratec	940	119	D	E
Hyundai i10 1.1	1000	119	D	E
Mercedes A 160 BlueEFFICIENCY	1245	139	D	E
Mercedes B 160 BlueEFFICIENCY	1320	149	D	F
Mercedes C 180 CGI BlueEFFICIENCY	1485	156	D	F
Mercedes S 350 CDI BlueEFFICIENCY	1955	199	D	G
Opel Meriva 1.4 ecoFLEX	1360	143	D	E
Opel Zafira 1.6 ecoFLEX	1505	169	D	E
Peugeot 107 1.0 (875 kg)	875	106	D	D
Renault Twingo 1.2 LEV 75	1019	120	D	E
Skoda Yeti 1.2 TSI	1345	149	D	F
Toyota Aygo	875	106	D	D
VW Golf 1.6 BiFuel (LPG)	1322	149	D	G
VW Phaeton 3.0 V6 TDI 4Motion	2315	224	D	G
VW Polo 1.2 TSI	1088	124	D	E

VW Touran 1.2 TSI BlueMotion Technology	1460	139	D	D
Fiat Panda 1.1 8V Eco	915	119	E	E
Ford Focus 1,4l Duratec, 59 kW (5-Türer)	1247	157	E	F
Opel Astra 1.4 TWINPORT ecoFLEX	1220	146	E	E
smart mhd	750	103	E	D
VW Golf 1.4	1217	149	E	G
VW Golf R	1521	199	F	G

Berechnungen: Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
 Alle Angaben ohne Gewähr!

Herausgeber
VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
 Rudi-Dutschke-Straße 9
 10969 Berlin
 Fon 030/280351-0
 Fax - 10
 mail@vcd.org · www.vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
 © VCD e.V. 08/2010