

**04.05.04****Empfehlungen  
der Ausschüsse**Wi - Uzu **Punkt ...** der 799. Sitzung des Bundesrates am 14. Mai 2004

---

Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung - Pkw-EnVKV)

**A****Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**

empfiehlt dem Bundesrat der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Anlage 1 Abschnitt I Nr. 5 Buchstabe b

Anlage 1 Abschnitt I Nr. 5 Buchstabe b ist zu streichen.

Folgeänderungen:

Anlage 1 ist wie folgt zu ändern:

## a) Abschnitt I Nr. 5 ist wie folgt zu ändern:

## aa) Der Eingangssatz ist wie folgt zu fassen:

"Den Angaben nach Nummer 4 kann folgender Hinweis hinzugefügt werden:"

## bb) Die Gliederungsangabe "a)" ist zu streichen.

...

- b) In Abschnitt II ist im Formblatt im Feld der Verbrauchsangabe Satz 2 zu streichen.\*

Begründung:

Gemäß Richtlinie 80/1268/EWG in der zur Zeit geltenden Fassung dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Emission von Kohlendioxid und auf den Kraftstoffverbrauch beziehen, für einen Fahrzeugtyp die Erteilung der EG-Typgenehmigung und der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht verweigern, wenn die CO<sub>2</sub>-Emission und der Kraftstoffverbrauch gemäß Anhang I der Richtlinie ermittelt wurden. Diese Werte sind damit Bestandteil der Typgenehmigung. Die CO<sub>2</sub>- und Verbrauchswerte dienen der Verbraucherinformation und ggf. der steuerlichen Einstufung der Fahrzeuge (in Deutschland z.B. steuerliche Förderung von Pkw, die eine CO<sub>2</sub>-Emission von 90 g/km unterschreiten). Sie müssen gemäß Richtlinie in einem Dokument enthalten sein, das dem Fahrzeughalter beim Kauf vom Hersteller übergeben wird. Erhebliche Überschreitungen der CO<sub>2</sub>- und Verbrauchswerte könnten damit zu Gewährleistungsansprüchen des Käufers im rechtlichen Sinn führen. Aus Sicht des Umweltschutzes und ebenso auch aus Sicht des Kunden ist nicht auszuschließen, dass Überschreitungen der Herstellerangaben beim Kraftstoffverbrauch und bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen einen Mangel des Neufahrzeuges darstellen.

2. Zu Anlage 1 Abschnitt II Formblatt

In Anlage 1 Abschnitt II ist das Formblatt durch das folgende Formblatt zu ersetzen:

---

\* Bei Annahme mit Ziffer 2 ist das dort enthaltene Formblatt entsprechend zu ändern.



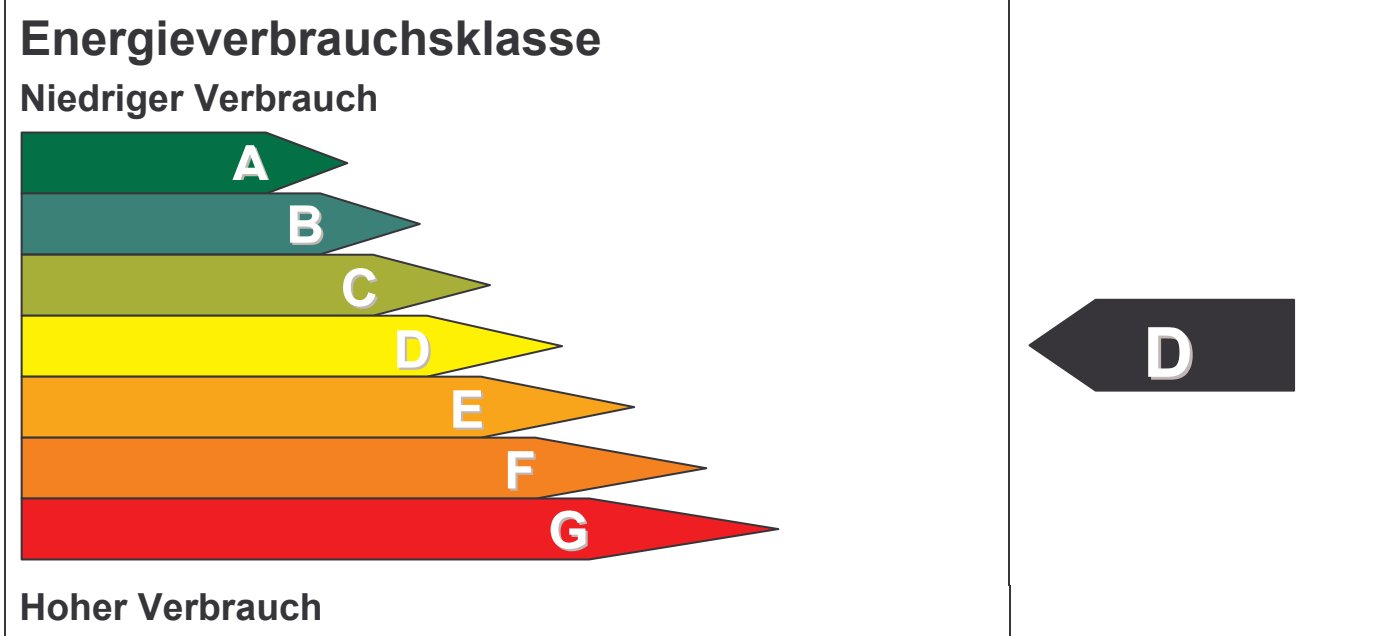
## Information

über Kraftstoffverbrauch  
und CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß  
Richtlinie 1999/94/EG

Hersteller- LOGO  
(optional)

<b>Marke:</b>	XXX	<b>Leistung:</b>	75 kW
<b>Modell:</b>	YYY	<b>Getriebe:</b>	4-Gang-Automatik
<b>Hubraum:</b>	1595 cm <sup>3</sup>	<b>Kraftstoff:</b>	Benzin

<b>Kraftstoffverbrauch:</b>	kombiniert:	<b>8,0</b>	l/100 km
	innerorts:	11,2	l/100 km
	außerorts:	6,2	l/100 km



<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	kombiniert:	<b>192</b>	g/km
----------------------------------	-------------	------------	------

Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (Richtlinie 80/1268/EWG in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen.

### Hinweis nach Richtlinie 1999/94/EG:

Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch von Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO<sub>2</sub> ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas.

Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich an jedem Verkaufsort in Deutschland erhältlich, an dem neue Personenkraftfahrzeuge ausgestellt oder angeboten werden.

Folgeänderungen:

Anlage 1 ist wie folgt zu ändern:

a) Abschnitt I ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 4 Satz 1 sind nach den Wörtern "sowie kombiniert)" ein Komma und die Wörter "die Energieverbrauchsklasse" einzufügen.

bb) Nach Nummer 4 ist folgende Nummer 4a einzufügen:

"4a. Die Energieverbrauchsklasse ist entsprechend Abschnitt III festzulegen. Die Farbgebung der Pfeile mit den Kennzeichnungsbuchstaben wird wie folgt festgelegt:

Farben:

CMYK - Cyan, Magenta, Gelb, Schwarz.

Bsp.: 07X0: 0 % Cyan, 70 % Magenta, 100 % Gelb, 0 % Schwarz.

Pfeile:

A X0X0

E 03X0

B 70X0

F 07X0

C 30X0

G 0XX0

D 00X0

Farbe der Umrandung: X070

Der Hintergrund im Pfeil für die Angabe der Energieverbrauchsklasse ist schwarz. Der Text ist immer schwarz, der Hintergrund immer weiß zu halten. Die Spitze des Pfeils mit dem Kennzeichnungsbuchstaben muss der Spitze des Pfeils mit Angabe der Energieeffizienzklasse genau gegenüberstehen. Der Pfeil mit dem Kennzeichnungsbuchstaben darf nicht kleiner sein als der Pfeil mit Angabe der Energieeffizienzklasse, darf aber auch nicht mehr als doppelt so groß sein.

Der Buchstabe zur Kennzeichnung der in die Energieverbrauchsklasse A+ eingestuften Kraftfahrzeuge entspricht folgenden Abbildungen und wird so wie der Kennzeichnungsbuchstabe A für die in die Klasse A eingestuften Geräte angebracht:



Die Spitze des Pfeils mit dem Kennzeichnungsbuchstaben muss der Spitze des Pfeils mit der Angabe der Energieverbrauchs-  
klasse genau gegenüberstehen."

b) Nach Abschnitt II ist folgender Abschnitt III anzufügen:

"Abschnitt III Ermittlung der Energieverbrauchsklassen

Die Energieverbrauchsklasse eines neuen Personenkraftwagens ist wie folgt festzulegen:

Energieverbrauchsklasse	CO <sub>2</sub> -Emission x [g/km]
A +	$x < 100$
A	$100 \leq x < 140$
B	$140 \leq x < 160$
C	$160 \leq x < 180$
D	$180 \leq x < 200$
E	$200 \leq x < 220$
F	$220 \leq x < 240$
G	$240 \leq x$

"

Begründung:

Die mit dem neuen Formblatt vorgeschlagene Einführung von Energieverbrauchsklassen für neue Pkw in ihrer Grundausstattung soll den Kunden ein einfaches und vergleichendes Bewertungsinstrument an die Hand geben, das die Anforderungen der Richtlinie 1999/94/EG erfüllt und die Anforderungen der Verordnung der Bundesregierung übernimmt.

Untersuchungen im Auftrag der Europäischen Kommission bestätigen, dass bei der Einführung einer vergleichenden Kennzeichnung für Neuwagen bis 2010 eine vier- bis fünfprozentige Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen (Neu- und Gebrauchtwagen) erreicht werden kann. Dies entspricht einer Minderung von etwa 2,9 bis 3,6 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr

2010, die für das Klimaschutzziel der Bundesregierung erforderlich sind.

Die Angaben zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen oder zum Kraftstoffverbrauch eines Pkw sollen durch Zuordnung in Energieverbrauchsklassen für Kundinnen und Kunden aussagekräftiger werden. Entsprechende Verbraucherinformationen sind bei elektrischen Geräten (z.B. Kühlschränken, Waschmaschinen) eingeführt und haben sich bewährt.

Durch die Einteilung werden die Informationen aus dem vorhandenen Leitfa- den in einfach zu erfassende Energieverbrauchsklassen übertragen und darge- stellt.

Die Einteilung der Klassen orientiert sich an dem Ziel des Europäischen Ver- bandes der Automobilhersteller ACEA, nach dem der durchschnittliche CO<sub>2</sub>- Ausstoß der im Jahr 2008 neu zugelassenen Pkw bei 140 g/km liegen soll.

Entsprechend dem Anforderungsprofil der Kunden stehen in nahezu allen Fahrzeugklassen auch bei Heranziehung der absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen als Vergleichsmaßstab auf Grund der vorgegebenen Stufeneinteilung Fahrzeuge aus verschiedenen Energieverbrauchsklassen zur Auswahl. Damit wird eine Relativierung des Energieverbrauches zur besseren Differenzierung für den Kunden - z. B. auf Größe oder Gewicht bezogen - unnötig und die tatsächlichen Emissionen finden stärkere Beachtung.

Den besonderen Bemühungen der Automobilindustrie, besonders verbrauchs- arme Fahrzeuge (3-Liter-Autos) auf dem Markt anzubieten, wird durch die Einführung einer Stufe A+ für Pkw mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß unter 100 g/km Rechnung getragen.

Zur Folgeänderung Buchstabe a Doppelbuchstabe bb:

Vorgaben zur Gestaltung des Formblatts erfolgen in Anlehnung an die Kenn- zeichnungsrichtlinien der EU, z.B. Richtlinie 2002/40/EG der Kommission vom 8. Mai 2002 zur Durchführung der Richtlinie 92/75/EWG des Rates be- treffend die Energieetikettierung für Elektrobacköfen oder Richtlinie 2003/66/EG der Kommission vom 3. Juli 2003 zur Änderung der Richtlinie 94/2/EG zur Durchführung der Richtlinie 92/75/EWG des Rates betreffend die Energieetikettierung für elektrische Haushaltskühl- und -gefriergeräte so- wie entsprechende Kombinationsgeräte. Damit soll der Wiedererkennungswert der Hinweise auf den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen für Personenkraftwagen und die Akzeptanz beim Verbraucher erhöht werden.

Zur Folgeänderung Buchstabe b:

Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß neu zugelassener Pkw betrug im Jahr 2003 nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes 175,9 g/km. Der Europäische Verband der Automobilhersteller ACEA hat für das Jahr 2008 als Ziel einen Wert von 140 g/km formuliert. Begründet wurde dieser mit der freiwilligen Selbstverpflichtung der Automobilindustrie, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern und den Kraftstoffverbrauch zu senken.

Die Energieverbrauchsklassen wurden so gewählt, dass Fahrzeuge, die auf Grund ihrer absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen mindestens im Durchschnitt aller zu- gelassenen Fahrzeuge des Jahres 2003 liegen, der Stufe C zugeordnet werden. Fahrzeuge, die den ACEA-Zielwert einhalten, fallen in die Verbrauchsklasse

A.

Die Automobilindustrie hat in den vergangenen Jahren besonders verbrauchsarme Fahrzeuge (3-Liter-Autos) auf den Markt gebracht. Um deren Absatz zu unterstützen, wird ergänzend die Stufe A+ für diese besonders verbrauchsarmen Pkw mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß unter 100 g/km eingeführt.

## B

3. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender

### E n t s c h l i e ß u n g:

Zunehmend werden in Personenkraftwagen zusätzliche Aggregate eingesetzt, die teilweise schon zur serienmäßigen Ausstattung gehören, z.B. Klimaanlage, beheizte Autositze, elektrische Fensterheber. Sie können zu erheblichen zusätzlichen Kraftstoffverbräuchen führen. Diese Entwicklung findet in der vorliegenden Verordnung noch keine Berücksichtigung. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich für eine Fortschreibung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen einzusetzen, die dieser Entwicklung Rechnung trägt. Ziel sollte dabei sein, dass die Verbraucher über den Kraftstoffverbrauch sowohl ohne als auch mit Betrieb der Zusatzaggregate informiert werden.

### Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Der Einsatz z.B. einer Klimaanlage ist ein Einflussfaktor, der den Kraftstoffverbrauch maßgeblich beeinflusst. Der Verbrauch hängt stark von Parametern wie Wahl des Fahrzeugs, Außentemperatur, Sonneneinstrahlung und Verkehrsbedingungen ab. Das Schweizerische Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) geht in einer Untersuchung von einem zusätzlichen Treibstoffverbrauch von rund 5 bis 10 Prozent des normalen Verbrauchs aus. Die TU Darmstadt ermittelte einen Mehrverbrauch von 0,6 l/100 km auf Autobahnen bzw. 1,25 l/100 km im Stadtverkehr. Auf Grund der zunehmenden Verbreitung von Klimaanlage in Personenkraftwagen wird der Anteil am Gesamtenergieverbrauch von Kraftfahrzeugen künftig zunehmen.

**C**

4. Der federführende **Wirtschaftsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat,  
der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.