

08.07.11**Beschluss****des Bundesrates**

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung - Pkw-EnVKV)

Der Bundesrat hat in seiner 885. Sitzung am 8. Juli 2011 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b (§ 1 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe c)

In Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b ist in § 1 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe c nach den Wörtern "rein elektrisch betriebene Fahrzeuge" das Wort ", Brennstoffzellenfahrzeuge" einzufügen.

Folgeänderungen:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 11 sind in Anlage 1 Buchstabe A Abschnitt I Nummer 4 Satz 6 nach den Wörtern "Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen" die Wörter "und Brennstoffzellenfahrzeugen" einzufügen.
- b) In Nummer 12 Buchstabe d sind in Anlage 2 Abschnitt I Nummer 6 Satz 3 nach den Wörtern "extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge" die Wörter "und Brennstoffzellenfahrzeuge" einzufügen.
- c) In Nummer 13 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc sind in Anlage 3 Teil II Nummer 3 Satz 2 nach den Wörtern "extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge" die Wörter "und Brennstoffzellenfahrzeuge" einzufügen.

Begründung:

Die Novelle der Pkw-EnVKV soll nun auch Elektrofahrzeuge einschließen. Dazu werden die Begriffe "reines Elektrofahrzeug" und "extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge" definiert.

Reine Elektrofahrzeuge sind demnach Pkw, die ausschließlich von einem Elektromotor angetrieben werden, den dazu erforderlichen Strom aus einer am Stromnetz aufladbaren Batterie gewinnen und neben dem Strom keinen Kraftstoffverbrauch aufweisen.

Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge sind Fahrzeuge, die sowohl einen Elektro- als auch einen Verbrennungsmotor benutzen und folglich weitere Betriebskraftstoffe zum Antrieb oder zur Wiederaufladung der Batterie verbrauchen, wobei der Elektromotor den Strom aus einer am Stromnetz aufladbaren Batterie erhält.

Diese Definitionen schließen aber Brennstoffzellenfahrzeuge aus. Dies sind Fahrzeuge, die ausschließlich von einem Elektromotor angetrieben werden, der den dazu erforderlichen Strom aus einer durch eine Brennstoffzelle aufgeladenen Batterie erhält und die dazu externe Betriebsstoffe (H₂) tanken.

Da einzelne Hersteller bereits angekündigt haben, in absehbarer Zeit Brennstoffzellenfahrzeuge in Großserie auf den Markt zu bringen, sollte der Geltungsbereich der Novelle auch auf diese Fahrzeuge ausgedehnt werden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 3a Absatz 3 Satz 1 und 2)

In Artikel 1 Nummer 5 ist § 3a Absatz 3 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 ist das Wort "ein" durch das Wort "fünf" zu ersetzen.
- b) In Satz 2 ist die Angabe "Ein-vom-Hundert-Kriteriums" durch die Angabe "Fünf-vom-Hundert-Kriteriums" zu ersetzen.

Begründung:

Die Einführung von höheren Effizienzklassen sollte von einem angemessenen zur Verfügung stehenden Marktvolumen solcher Fahrzeuge abhängig gemacht werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass durch einzelne, markttypische Angebote eine Änderung des Kennzeichnungssystems erforderlich wird, ohne dass damit die gewünschte Breitenwirkung erreichbar ist. Das führt neben einem erheblichen Aufwand in den Vertriebsorganisationen der Hersteller auch zu einer Desinformation der Verbraucher. Eine kurzfristig sich ändernde Bewertung gleicher Fahrzeuge sollte vermieden werden. (Hinweis: Nach den aktuellen Zahlen der Neuzulassungen von Pkw in Deutschland wäre die Ein-Prozent-Grenze schon bei einer Fahrzeugzahl von 29 000 erreicht.)

3. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 3a Absatz 3 Satz 6)

In Artikel 1 Nummer 5 ist § 3a Absatz 3 Satz 6 wie folgt zu fassen:

"Spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie die Berechnungsgrundlagen für den Referenzwert, insbesondere Alternativen zur Bezugsgröße Masse, und den Anteil der zugelassenen Fahrzeuge in den Klassen insgesamt überprüfen und gegebenenfalls die Energieverbrauchskennzeichnung für Personenkraftwagen durch Änderung dieser Verordnung anpassen."

Begründung:

Bei der Berücksichtigung der Fahrzeuggröße und der damit einhergehenden Berechnung des Referenzwertes für die CO₂-Effizienzklasse kann es durch die Bezugsgröße Masse zu verzerrten Darstellungen kommen, die Verwirrungen bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern hervorrufen können. Dass z. B. schwere Geländewagen mit einem Gewicht von rund 2400 kg und einem CO₂-Ausstoß von rund 195 g/km einer besseren CO₂-Effizienzklasse zugewiesen werden als ein Kleinwagen mit 770 kg und einem CO₂-Ausstoß von 86 g/km, wird dauerhaft nicht zur Akzeptanz der Verbrauchskennzeichnung beitragen.

Das Fahrzeuggewicht ist in der Regel aus Sicht der Verbraucherinnen und Verbraucher kein ausschlaggebendes Kriterium für den Kauf eines Neuwagens.

Für die Berechnungsgrundlage der CO₂-Effizienzklassen sind daher nach der Erprobungsphase von drei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung weitere Kriterien wie z. B. Fahrzeugstandfläche (z. B. Produkt aus Spurweite und Radstand) oder Aspekte des Nutzwertes des Fahrzeugs (z. B. Sitzplätze) vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie zu prüfen und zu erfassen.

Nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 prüft auch die EU-Kommission bis zum Jahre 2014 weitere alternative Parameter wie z. B. die Fahrzeugstandfläche neben dem jetzigen Parameter Masse, um ein neues Konzept für die Beschreibung des Nutzwertes eines Fahrzeugs in Korrelation zu den tatsächlichen CO₂-Emissionen zu bilden. Diese Entwicklungen gilt es dann auch zu berücksichtigen.

Eine materielle Änderung, z. B. bei der Bildung des Referenzwertes für die CO₂-Effizienzklassen oder andere Anpassungen der Energieverbrauchskennzeichnung für Personenkraftwagen, erfordern dann zwingend die Änderung dieser Verordnung unter Beteiligung des Bundesrates.