

27.10.98**Empfehlungen**
der AusschüsseEU - U - VP - Wizu **Punkt** der 731. Sitzung des Bundesrates am 6. November 1998

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates betreffend die Verfügbarkeit von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch bei der Vermarktung von neuen Personenkraftfahrzeugen

KOM(98) 489 endg.; Ratsdok. 11060/98

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),

der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U),

der Ausschuß für Verkehr und Post (VP) und

der Wirtschaftsausschuß (Wi)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

EU
U
VP

1. Der Bundesrat begrüßt die Initiative der Kommission, durch die Einführung einer obligatorischen Information von Käufern neuer Pkw über CO₂-Emissionen, Kraftstoffverbrauch und -kosten zu einem problembewußteren Käuferverhalten zu kommen, das letztlich eine Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bewirkt.

EU
Wi

2. Dadurch wird die Verbraucheraufklärung über den Kraftstoffbedarf von Personenkraftfahrzeugen verstärkt betrieben. Er ist jedoch der Auffassung, daß der Richtlinienvorschlag in der vorliegenden Fassung erhebliche Kosten verursacht, soweit es um die Beschaffung von Informationen über Durchschnittspreise für Kraftstoffe geht. Da diese Durchschnittspreise zudem ohne größere Bedeutung sind, sollte auf sie verzichtet werden.

EU
Wi

3. Im übrigen ist die vorgeschlagene Regelungsdichte der Vorschriften nicht mit dem Charakter einer Richtlinie vereinbar. In der Begründung des Vorschlags im

Ausgeliefert am 27. OKT. 1998

Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip (Nummer 10 Buchstabe g der Vorlage) ist ausgeführt, daß die Kommission einen flexiblen Ansatz wählen möchte, bei dem den Mitgliedstaaten größtmöglicher Freiraum belassen wird. Dem widerspricht es, wenn unter anderem das Format von Hinweisschildern (297 mm x 210 mm) und die Mindestgröße von Tafeln (70 cm x 50 cm) geregelt wird.

EU
U
VP 4. Der Bundesrat weist aber darauf hin, daß die vorgesehenen Informationen lediglich den fahrbedingten Kraftstoffverbrauch erfassen und keine Rückschlüsse auf durch Nebenaggregate, wie Standheizung und insbesondere Klimaanlage, verursachten Verbrauch zulassen.

EU
U 5. Der Bundesrat macht darauf aufmerksam, daß in Deutschland heute bereits etwa 60 % aller verkauften Neuwagen mit einer Klimaanlage ausgerüstet sind, die nach neuesten Untersuchungen einen Mehrverbrauch im Stadtbetrieb von bis zu 4 l je 100 km verursachen. Gemessen am derzeitigen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch entspricht dies einem Mehrverbrauch von ca. 50 %. Selbst bei Autobahnbetrieb beträgt der Mehrverbrauch 10 bis 20 % des normalen fahrbedingten Verbrauchs.

Der Bundesrat weist darauf hin, daß Standheizungen - zumindest bei Mittel- und Oberklassefahrzeugen - Stand der Technik sind und in der Regel als Extra bestellt werden können. Obwohl der Verbrauch mit ca. 1 l je Stunde niedriger liegt als bei Klimaanlage, stellen auch sie ein beachtliches Potential dar.

EU
U
VP 6. Der durch Nebenaggregate bedingte Mehrverbrauch erreicht relevante Größenordnungen, die nicht vernachlässigbar sind und dem Bestreben, den Kraftstoffverbrauch und damit die verkehrsbedingten Emissionen zu verringern sowie ein Drei-Liter-Auto am Markt zu etablieren, im Wege stehen.

EU
U
VP 7. Der Bundesrat hält angesichts dieser Fakten eine Information ausschließlich über den fahrbedingten Kraftstoffverbrauch bzw. die Kraftstoffkosten für unzureichend.

EU
U
VP 8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung demzufolge, bei den weiteren Beratungen in der EU darauf hinzuwirken, daß die Richtlinie durch entsprechende Ergänzungen derart ausgestaltet wird, daß auch der Verbrauch von Klimaanlage und Standheizungen bzw. sonstigen relevanten Nebenverbrauchern informationspflichtig wird.

EU
U
VP 9. Der Bundesrat sieht in diesem Vorschlag nur einen ersten Schritt zur Kennzeichnung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs.

Mit Blick auf steigende Zulassungen motorisierter Zweiradfahrzeuge, stetig überproportional wachsende Transportleistungen des Straßengüterverkehrs und

die faktische Motorisierungsgleichstellung der leichten Nutzfahrzeuge mit den Personenkraftwagen, wird die Bundesregierung gebeten, in den weiteren Verhandlungen darauf zu dringen, daß auch die Daten von anderen Kraftfahrzeugen (Zweirad- und Dreiradfahrzeuge, leichte und schwere Nutzfahrzeuge) der Öffentlichkeit in gleicher Weise dargestellt werden.

EU
Wi
VP

10. Der Bundesrat weist darauf hin, daß

- Dieselfahrzeuge hinsichtlich der Betriebskosten unabhängig von der Fahrleistung finanziell nicht generell günstiger sind als Benzinfahrzeuge. Denn z.B. in Deutschland wird die steuerliche Begünstigung von Dieselmotoren durch eine höhere Kfz-Steuer für Dieselfahrzeuge relativiert. Erst ab einer bestimmten Kilometerleistung ist ein Dieselfahrzeug hier für den Nutzer tatsächlich finanziell attraktiver.
- bis Mitte der achtziger Jahre der Kraftstoffverbrauch beständig verringert werden konnte. Insbesondere die Einführung der Katalysatortechnik hat zwar zeitweilig zu einem Anstieg der durchschnittlichen Verbrauchswerte geführt. Seit einigen Jahren geht der Kraftstoffverbrauch jedoch zumindest geringfügig wieder kontinuierlich zurück.

Deshalb ist die Aussage, der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch je Kilometer sei seit Mitte der achtziger Jahre gleich geblieben, zumindest für Fahrzeuge aus deutscher Produktion nicht richtig. Laut VDA-Angaben war der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von Pkw/Kombi aus deutscher Produktion 1997 im Vergleich zu 1985 zwar nur geringfügig, aber doch um 0,3 l/100 km geringer (Drittel-Mix). Vor dem Hintergrund, daß die Einführung der Katalysatortechnologie zu technisch bedingtem Mehrverbrauch geführt hat, ist der Vergleich zu 1985 auch nur relativ aussagekräftig. So ergibt ein Vergleich von 1997 zu 1990 eine Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs von Pkw/Kombi aus deutscher Produktion um rund 0,7 l/100 km (VDA-Angabe).

EU
U

11. Der Bundesrat weist jedoch darauf hin, daß der bei einer Verbrauchsmessung nach Richtlinie 93/116/EWG zugrundezulegende außerstädtische Fahrzyklus der Richtlinie 91/441/EWG mit den dort festgelegten Geschwindigkeitsanteilen (3,8 % bei 100 km/h, 4 % bei 120 km/h) und einer maximalen Prüfgeschwindigkeit von 120 km/h das Fahrverhalten auf Autobahnen der Bundesrepublik Deutschland nur unzureichend abbildet. Die Ursache hierfür liegt vor allem darin, daß Deutschland als einziges EU-Partnerland noch über kein allgemeines Tempo-Limit für Pkw auf Autobahnen verfügt. In der Bundesrepublik Deutschland werden immerhin ca. 30 % der Fahrleistungen auf Autobahnen erbracht. Das anzuwendende Verfahren der Verbrauchs-/CO₂-Messung suggeriert daher weitaus günstigere Ergebnisse als in der Praxis erreicht werden.

- EU
U
12. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, einen Lösungsvorschlag für diesen Problempunkt zu erarbeiten und gegenüber dem Bundesrat über das weitere Vorgehen in dieser Angelegenheit zu berichten.
- EU
U
13. Der Bundesrat spricht sich darüber hinaus für die Festlegung eines konkreten EU-Zielwertes von maximal 120 g/km (entsprechend 5,16/4,46 l Benzin/Dieselmotorkraftstoff auf 100 km) als Durchschnittsverbrauch für alle im Jahr 2005 neu in den Verkehr kommenden Personenkraftwagen aus. Um umweltpolitische Ziele konsequent umzusetzen, sind konkrete und berechenbare Vorgaben für Politik und Wirtschaft erforderlich. Ein CO₂-Wert von 120 g/km, der alternativ für das Jahr 2005 oder 2010 festgelegt wird, kann weder als konkret noch als berechenbar eingestuft werden. Er implementiert Fehlinterpretationen sowie das Risiko, daß das Ziel bis zum Jahr 2005 nicht erreicht wird. Der ergänzende Klammerinhalt "spätestens jedoch bis 2010" ist daher zu streichen. Der Bundesrat verweist hierzu auf seinen Beschluß vom 10. Juli 1998, BR-Drucksache 396/98 (Beschluß), in dem er bei Neuzulassungen im Jahr 2005 einen Durchschnittswert der CO₂-Emissionen von 120g/km und ab 2010 von 90g/km gefordert hat und bittet die Bundesregierung, sich bei der EU nachdrücklich für diese Werte einzusetzen.
- EU
VP
Wi
14. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, daß die deutschen Automobilhersteller 1995 zugesagt haben, den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch bis zum Jahr 2005 um 25 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Eine freiwillige Selbstverpflichtung der europäischen Automobilhersteller sieht eine Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs bis zum Jahr 2008 um 25 % gegenüber dem Jahr 1995 vor.