

ILCG-105147/B- 5 gests. B0E
9.01.17

5.5.10

Pkw-Energieverbrauchs- kennzeichnung

- Position der deutschen Automobilindustrie-

Januar 2010

VDA

Verband der
Automobilindustrie

Inhalt

1. Management Summary	3
2. Prinzipien eines sinnvollen Labels	4
3. Marktorientierte Verbrauchskennzeichnung	4
3.1 Beschreibung	4
3.2 Berechnung und Ergebnisse	6
4. Fazit	7

1. Management Summary

- Die Reform der PKW-Energieverbrauchskennzeichnung ist ein **zentrales** Anliegen der Automobilindustrie, um die hohe Effizienz deutscher Fahrzeuge auch nach außen dokumentieren zu können. Es geht darum, ein anschauliches Informationssystem zu etablieren, mit dem Kunden über die CO₂-Bilanz ihres Neuwagens informiert werden.
- Für diesen Zweck schlägt die Automobilindustrie in Analogie zu anderen Branchen vor, **verständliche Farbplaketten** für Fahrzeuge zu entwickeln, welche eine Vergleichbarkeit der Energieeffizienz von Fahrzeugen für den Verbraucher ermöglichen.
- Das Informationssystem hat dabei die **tatsächliche Marktsituation** widerzuspiegeln: Fahrzeuge, die in ihrem Segment heute wesentlich besser sind als der Durchschnitt, sind als grün und solche, die entsprechend schlechter sind als der Durchschnitt, als rot einzustufen.
- Konzeptvorschläge, welche Kleinfahrzeuge pauschal grün und große Fahrzeuge pauschal rot einstufen, sind klar abzulehnen. Für den Kunden bietet ein solches Label basierend auf **Absolut- oder auch Pauschalwerten** keinen Mehrwert, denn dass ein großes Auto mehr verbraucht als ein kleines, ist für jeden klar, auch für den, der sich ein größeres Fahrzeug kaufen will. Für den Kunden ist interessant, welches Auto in dem Segment, in dem gekauft werden soll, am sparsamsten ist. Ein starres System mit festgelegten Grenzwerten, das unabhängig von der Fahrzeuggröße rot oder grün definiert, geht somit an der Sache vorbei, weil es nichts über die Effizienz des konkreten Modells aussagt.
- Ebenso sind **Vorschläge abzulehnen**, die zwar segmentspezifisch vorgehen, bei ihrer Vorgehensweise aber auf die gesetzten **Zielwerte der CO₂-Regulierung für 2012** zurückgreifen. Dies deshalb, weil die verabschiedete CO₂-Regulierung schwere Fahrzeuge systematisch benachteiligt (sog. „Slope 60 Problematik“). Im Rahmen der CO₂-Regulierung selbst können die Hersteller die Ungleichbehandlung von Kleinwagen und Oberklassefahrzeugen noch zum Teil über Durchschnittswerte ihrer Gesamtflotte ausgleichen. Dies ist bei der Verbrauchskennzeichnung jedoch ausgeschlossen, da es hier keinen Durchschnittswert gibt, sondern jedes Fahrzeug individuell mit einer Umweltnote versehen wird. Folglich werden insbesondere die Premiumprodukte der deutschen Hersteller mit mäßiger Bewertung belegt, obwohl sie verglichen mit ihren Wettbewerbern in derselben Fahrzeugkategorie eine hervorragende Bilanz aufweisen.

2. Prinzipien eines sinnvollen Labels

Grundsätzlich stellt sich die Frage, welche Aufgaben ein Label erfüllen muss. Hier ergeben sich insbesondere folgende Punkte:

- Lieferung **transparenter Informationen** für den Kunden, damit er das betrachtete Fahrzeug einordnen und mit den Kaufalternativen sinnvoll vergleichen kann.
 - Für den Kunden ist relevant, was er heute am Markt kaufen kann und wie sich ein spezifisches Fahrzeug zu den Kaufalternativen im Wettbewerb darstellt.
 - Dabei sollten Hersteller, die heute das effizienteste Fahrzeug ihrer Klasse anbieten, dies auch so kennzeichnen können.
- **Keine Benachteiligung einzelner Segmente**, wie sie durch die Ankoppelung an willkürlich festgelegten Zielgeradensteigungen (sog. 60%-Slope im Rahmen der CO₂-Regulierung für Pkw) entstehen würde.
- Verwenden der **Grundprinzipien der EU-CO₂-Flottenverordnung** (relatives System mit Gewicht als Bezugsgröße (CO₂ pro kg) und kein absolutes System). Dies allein deswegen, damit sich das etablierte System auch im europäischen Kontext eignet.

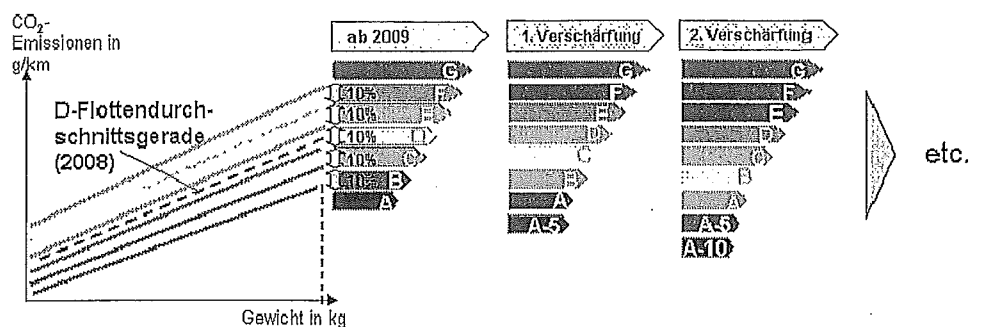
Zur Erfüllung dieser Aufgaben eignet sich vor allem ein „marktorientiertes“ Vorgehen.

3. Marktorientierte Verbrauchskennzeichnung

3.1 Beschreibung

- Die **Einteilung der Effizienzklassen** hat sich am jeweils aktuellen Markt zu orientieren (eine solche Vorgehensweise wird bspw. auch in der Schweiz verfolgt):
 - Fahrzeuge, die wesentlich besser sind als der heutige Durchschnitt, werden **grün** eingestuft (A, B, C)
 - Der Durchschnitt selber wird **gelb** eingestuft (D)
 - Fahrzeuge, die schlechter als der Durchschnitt sind, werden **rot** eingestuft (E, F, G).

- Für eine nationale Verbrauchskennzeichnung ist der **deutsche Markt** zugrunde zu legen. Für ein europäisches Labeling kann der europäische Markt als Basis dienen.
- Die Effizienzklassen sind **symmetrisch** um den Flottendurchschnitt am Markt anzuordnen (Vorschlag: 10%-Schritte). Ziel sollte eine „Normalverteilung“ bei der Zuordnung der Fahrzeuge zu den Effizienzklassen sein. Volumenmäßig wären dann die meisten Fahrzeuge in den mittleren Klassen.
- Entsprechend der tatsächlichen Marktentwicklung sollte eine **regelmäßige Verschärfung** des Systems erfolgen:
 - Bei Pkw existiert ein reger Gebrauchtwagenmarkt, der verlangt, dass eine einmal vorgenommene Einstufung eines einzelnen Fahrzeugs zeitlich konstant bleibt. Veränderung im Zeitablauf (heute Effizienzklasse A, in zwei Jahren Effizienzklasse C) würden Verwirrungen bei den Verbrauchern verursachen. Entsprechend sind im Zeitablauf nicht die Fahrzeuge neu einzustufen, sondern die „Grenzen“ sind zu erweitern.
 - Analog zum Vorschlag bei Haushaltsgeräten (weißer Ware) könnten somit in zeitlich festgelegten Verschärfungsschritten neue Effizienzklassen eingeführt werden (A-5 %, A-10 % etc.), um hierdurch eine Entwertung der bisherigen Klasseneinstufung zu vermeiden und Transparenz über technologischen Fortschritt herzustellen. Damit würde die dem Verbraucher bekannte Logik der Weißen Ware auf das Produkt Pkw übertragen.
 - Die bisherigen Klassen (A-G) bleiben somit wie bisher bestehen, lediglich die Farbzunordnung der Klasse ändert sich (D bisher gelb wird in Verschärfungsstufe 1 rot etc.).
- Die **nachfolgende Abbildung** verdeutlicht die beschriebene Vorgehensweise. So wird ab 2010 auf die 2008er Marktdurchschnittsgerade Deutschland zurückgegriffen mit einer symmetrischen Anordnung der Effizienzklassen in 10er Schritte um diese Gerade. Die Verschärfungsstufen lassen sodann analog zum Vorgehen bei weißer Ware die bisherigen Klassen bestehen (wichtig für Gebrauchtwagenmarkt), fügen aber in regelmäßigen Abständen weitere Verschärfungsstufen durch neue Klassen ein.



3.2 Berechnung und Ergebnisse

Die genannte Vorgehensweise wurde für 2008 sowohl für Deutschland als auch für Europa (EU15) berechnet.

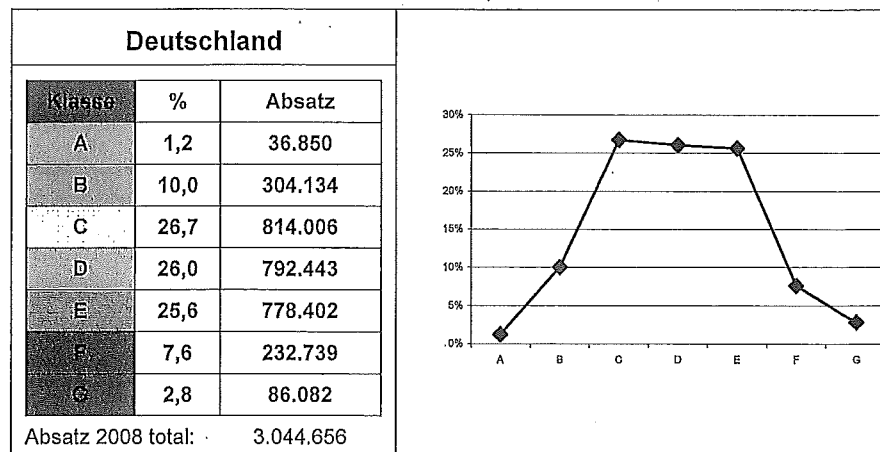
- Vorgenommene Klasseneinteilung

Energieeffizienzklasse	Bandbreite der Klassen Prozent. Abweichung vom Referenzwert
A	≤ -25%
B	-24,99% bis -15%
C	-14,99% bis -5%
D = Durchschnittsgerade	-4,99% bis +5%
E	+5,01% bis +15%
F	+15,01% bis +25%
G	> +25%

Leseart: Fahrzeuge, die um mehr 25% besser sind als der Marktdurchschnitt, werden der Effizienzklasse A zugeordnet; Fahrzeuge, die zwischen 15% und 25% besser sind als der Marktdurchschnitt der Klasse B etc.

<i>Marktdurchschnittsgerade</i>	2008 Deutschland: $y = 36,591 + 0,08987 * \text{Gewicht}$ 2008 Europa: $y = 39,102 + 0,08787 * \text{Gewicht}$
---------------------------------	---

- Im Detail zeigt das Modell bspw. für den deutschen Gesamtmarkt 2008 folgende Ergebnisse:



- **Ergebnis:** das Modell liefert eine faire Verteilung (nahezu Normalverteilung) über die Effizienzklassen. Eine analoge Verteilung würde sich auch für den europäischen Markt ergeben.

4. Fazit

- Das vorgeschlagene Vorgehen ist **einfach** und nachvollziehbar und spiegelt die aktuelle Leistung der Hersteller im Markt wider. Insofern erfüllt das Vorgehen die Informationsfunktion für den Kunden vollkommen.
- Das Vorgehen ist dem Kunden **bekannt** durch Analogie zur Vorgehensweise bei weißer Ware.
- Die Kritik, ein solches System schaffe keinen **Anreiz**, "besser" zu werden, ist nicht haltbar. Letztlich ist dies auch nicht Aufgabe einer Verbrauchskennzeichnung. Allein durch die EU-CO₂-Regulierung und hier insb. durch die Strafzahlungen und öffentlichen Stigmatisierungen sind die Hersteller gezwungen, ihre Flottenwerte zu reduzieren. Aufgabe der Verbrauchskennzeichnung ist es, dies zu dokumentieren und den Kunden zu informieren
- Der **Druck zur CO₂-Reduktion** besteht somit unverändert aus dem Markt heraus aufgrund der CO₂-Regulierung. Die Verbrauchskennzeichnung spiegelt dann den jeweils aktuellen Markt wider, welcher sich im Laufe der Zeit entsprechend den Anforderungen der CO₂-Regulierung automatisch anpassen wird, so dass sich auch die Einordnung der Fahrzeuge in die Verbrauchskennzeichnung ändern wird.
- Die vorgeschlagene Regelung wird letztlich den **Wettbewerb** zwischen den Herstellern untereinander fördern ohne bestimmte Fahrzeugsegmente zu diskriminieren.

1008 BNUBS 10/3/2010

Matthias Wissmann

Präsident

634
02.03.

ø u ✓



VDA

Verband der
Automobilindustrie

Behrenstr. 35
10117 Berlin

Tel. +49 (0) 30 / 89 78 42 14
Fax +49 (0) 30 / 89 78 42 50

wissmann@vda.de

An den Staatssekretär im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Herrn Rainer Bomba
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung - Büro Sta Bomba -	MIN	
	Sts M	
	PSSt S	
	PSSt F	
Eingang 24. Feb. 2010	Sts S	
Az.	Sts B	
	MB	
Frist: 19.03.10	AL	
Wv: Kopie für: EU	GC	<input checked="" type="checkbox"/>
	Kopie vorab an:	

Fu 2 j 217
u14 j)
bitte verschlag

19. Februar 2010

→ 4140

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

Lieber Herr Bomba

anknüpfend an unser jüngst geführtes Gespräch zum Thema Elektromobilität wende ich mich heute in einer anderen Angelegenheit an Sie.

Seit langem ist die Reform der sogenannten PKW-Verbrauchskennzeichnung ein zentrales Anliegen der deutschen Automobilindustrie, um die hohe Effizienz deutscher Fahrzeuge zusätzlich dokumentieren zu können. Es geht uns darum, ein anschauliches Informationssystem zu etablieren, mit dem Kunden über die CO₂-Bilanz ihres Neuwagens in den Autohäusern informiert werden.

Für diesen Zweck schlägt die Automobilindustrie in Analogie zu anderen Branchen vor, verständliche Farbplaketten für Fahrzeuge zu entwickeln, welche eine Vergleichbarkeit der Energieeffizienz von Fahrzeugen ermöglichen und den Autos in den Schauräumen sowie den dazugehörigen Informationsmaterialien beigelegt werden sollen. Wichtig ist dabei, dass besonders effiziente und heute auf dem Markt verfügbare Fahrzeuge als solche kenntlich gemacht werden können.

Auch die EU-Kommission wird in den kommenden Monaten dieses Thema aufgreifen. Das ist aus unserer Sicht allerdings mit einem Risiko verbunden, weil die federführende GD Umwelt nur geringes Interesse haben dürfte, auf die deutsche Produktstruktur – die

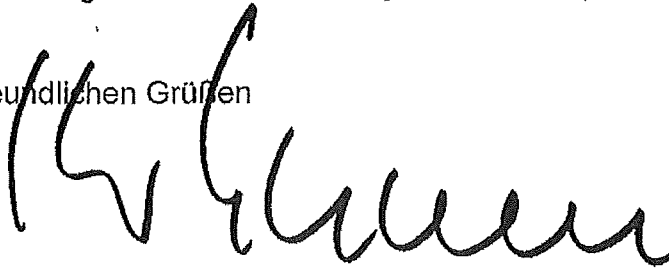
sich durch Wettbewerbsstärke in allen Pkw-Segmenten auszeichnet – besondere Rücksicht zu nehmen.

Vor dem Hintergrund der bevorstehenden EU-Aktivitäten wäre es wertvoll und wichtig, wenn in Deutschland rasch ein kluges System etabliert werden würde, um als Vorbild und Benchmark für Europa zu dienen. Im Prinzip ist das seit "Meseberg" auch beschlossen. Wir sind uns mittlerweile mit dem BMWi über einen konkreten Vorschlag einig (s. Anlage) und es geht nun darum, auch das BMU für diesen Vorschlag zu gewinnen.

Diesbezüglich wäre ich Ihnen sehr dankbar, wenn Ihr Haus diesen Vorschlag aktiv unterstützen würde und Innerhalb der Ressortabstimmung auf eine diesbezügliche Einigung drängen könnte. Das Zeitfenster schließt sich, wenn die EU-Kommission offiziell mit den Arbeiten für eine europaweite Lösung begonnen hat.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. G. ...', written over the text 'Mit freundlichen Grüßen'.

Anlage



Pkw-Energieverbrauchs- kennzeichnung

- Position der deutschen Automobilindustrie-

Januar 2010

VDA | Verband der
Automobilindustrie

Inhalt

1. Management Summary	3
2. Prinzipien eines sinnvollen Labels	4
3. Marktorientierte Verbrauchskennzeichnung	4
3.1 Beschreibung	4
3.2 Berechnung und Ergebnisse	6
4. Fazit	7

1. Management Summary

- Die Reform der PKW-Energieverbrauchskennzeichnung ist ein **zentrales** Anliegen der Automobilindustrie, um die hohe Effizienz deutscher Fahrzeuge auch nach außen dokumentieren zu können. Es geht darum, ein anschauliches Informationssystem zu etablieren, mit dem Kunden über die CO₂-Bilanz ihres Neuwagens informiert werden.
- Für diesen Zweck schlägt die Automobilindustrie in Analogie zu anderen Branchen vor, **verständliche Farbplaketten** für Fahrzeuge zu entwickeln, welche eine Vergleichbarkeit der Energieeffizienz von Fahrzeugen für den Verbraucher ermöglichen.
- Das Informationssystem hat dabei die **tatsächliche Marktsituation** widerzuspiegeln: Fahrzeuge, die in ihrem Segment heute wesentlich besser sind als der Durchschnitt, sind als grün und solche, die entsprechend schlechter sind als der Durchschnitt, als rot einzustufen.
- Konzeptvorschläge, welche Kleinfahrzeuge pauschal grün und große Fahrzeuge pauschal rot einstufen, sind klar abzulehnen. Für den Kunden bietet ein solches Label basierend auf **Absolut- oder auch Pauschalwerten** keinen Mehrwert, denn dass ein großes Auto mehr verbraucht als ein kleines, ist für jeden klar, auch für den, der sich ein größeres Fahrzeug kaufen will. Für den Kunden ist interessant, welches Auto in dem Segment, in dem gekauft werden soll, am sparsamsten ist. Ein starres System mit festgelegten Grenzwerten, das unabhängig von der Fahrzeuggröße rot oder grün definiert, geht somit an der Sache vorbei, weil es nichts über die Effizienz des konkreten Modells aussagt.
- Ebenso sind **Vorschläge abzulehnen**, die zwar segmentspezifisch vorgehen, bei ihrer Vorgehensweise aber auf die gesetzten **Zielwerte der CO₂-Regulierung für 2012** zurückgreifen. Dies deshalb, weil die verabschiedete CO₂-Regulierung schwere Fahrzeuge systematisch benachteiligt (sog. „Slope 60 Problematik“). Im Rahmen der CO₂-Regulierung selbst können die Hersteller die Ungleichbehandlung von Kleinwagen und Oberklassefahrzeugen noch zum Teil über Durchschnittswerte ihrer Gesamtflotte ausgleichen. Dies ist bei der Verbrauchskennzeichnung jedoch ausgeschlossen, da es hier keinen Durchschnittswert gibt, sondern jedes Fahrzeug individuell mit einer Umweltnote versehen wird. Folglich werden insbesondere die Premiumprodukte der deutschen Hersteller mit mäßiger Bewertung belegt, obwohl sie verglichen mit ihren Wettbewerbern in derselben Fahrzeugkategorie eine hervorragende Bilanz aufweisen.

2. Prinzipien eines sinnvollen Labels

Grundsätzlich stellt sich die Frage, welche Aufgaben ein Label erfüllen muss. Hier ergeben sich insbesondere folgende Punkte:

- Lieferung **transparenter Informationen** für den Kunden, damit er das betrachtete Fahrzeug einordnen und mit den Kaufalternativen sinnvoll vergleichen kann.
 - Für den Kunden ist relevant, was er heute am Markt kaufen kann und wie sich ein spezifisches Fahrzeug zu den Kaufalternativen im Wettbewerb darstellt.
 - Dabei sollten Hersteller, die heute das effizienteste Fahrzeug ihrer Klasse anbieten, dies auch so kennzeichnen können.
- **Keine Benachteiligung einzelner Segmente**, wie sie durch die Ankoppelung an willkürlich festgelegten Zielgeradensteigungen (sog. 60%-Slope im Rahmen der CO₂-Regulierung für Pkw) entstehen würde.
- Verwenden der **Grundprinzipien der EU-CO₂-Flottenverordnung** (relatives System mit Gewicht als Bezugsgröße (CO₂ pro kg) und kein absolutes System). Dies allein deswegen, damit sich das etablierte System auch im europäischen Kontext eignet.

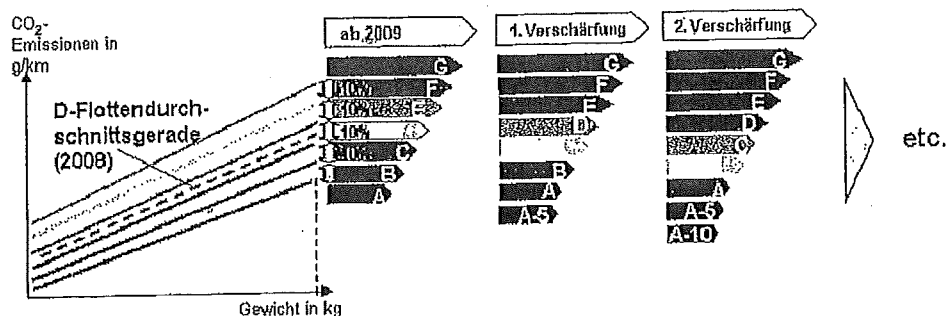
Zur Erfüllung dieser Aufgaben eignet sich vor allem ein „marktorientiertes“ Vorgehen.

3. Marktorientierte Verbrauchskennzeichnung

3.1 Beschreibung

- Die **Einteilung der Effizienzklassen** hat sich am jeweils aktuellen Markt zu orientieren (eine solche Vorgehensweise wird bspw. auch in der Schweiz verfolgt):
 - Fahrzeuge, die wesentlich besser sind als der heutige Durchschnitt, werden **grün** eingestuft (A, B, C)
 - Der Durchschnitt selber wird **gelb** eingestuft (D)
 - Fahrzeuge, die schlechter als der Durchschnitt sind, werden **rot** eingestuft (E, F, G).

- Für eine nationale Verbrauchskennzeichnung ist der **deutsche Markt** zugrunde zu legen. Für ein europäisches Labeling kann der europäische Markt als Basis dienen.
- Die Effizienzklassen sind **symmetrisch** um den Flottendurchschnitt am Markt anzuordnen (Vorschlag: 10%-Schritte). Ziel sollte eine „Normalverteilung“ bei der Zuordnung der Fahrzeuge zu den Effizienzklassen sein. Volumenmäßig wären dann die meisten Fahrzeuge in den mittleren Klassen.
- Entsprechend der tatsächlichen Marktentwicklung sollte eine **regelmäßige Verschärfung** des Systems erfolgen:
 - Bei Pkw existiert ein reger Gebrauchtwagenmarkt, der verlangt, dass eine einmal vorgenommene Einstufung eines einzelnen Fahrzeugs zeitlich konstant bleibt. Veränderung im Zeitablauf (heute Effizienzklasse A, in zwei Jahren Effizienzklasse C) würden Verwirrungen bei den Verbrauchern verursachen. Entsprechend sind im Zeitablauf nicht die Fahrzeuge neu einzustufen, sondern die „Grenzen“ sind zu erweitern.
 - Analog zum Vorschlag bei Haushaltsgeräten (weißer Ware) könnten somit in zeitlich festgelegten Verschärfungsschritten neue Effizienzklassen eingeführt werden (A-5 %, A-10 % etc.), um hierdurch eine Entwertung der bisherigen Klasseneinstufung zu vermeiden und Transparenz über technologischen Fortschritt herzustellen. Damit würde die dem Verbraucher bekannte Logik der Weißen Ware auf das Produkt Pkw übertragen.
 - Die bisherigen Klassen (A-G) bleiben somit wie bisher bestehen, lediglich die Farbzuordnung der Klasse ändert sich (D bisher gelb wird in Verschärfungsstufe 1 rot etc.).
- Die **nachfolgende Abbildung** verdeutlicht die beschriebene Vorgehensweise. So wird ab 2010 auf die 2008er Marktdurchschnittsgerade Deutschland zurückgegriffen mit einer symmetrischen Anordnung der Effizienzklassen in 10er Schritte um diese Gerade. Die Verschärfungsstufen lassen sodann analog zum Vorgehen bei weißer Ware die bisherigen Klassen bestehen (wichtig für Gebrauchtwagenmarkt), fügen aber in regelmäßigen Abständen weitere Verschärfungsstufen durch neue Klassen ein.



3.2 Berechnung und Ergebnisse

Die genannte Vorgehensweise wurde für 2008 sowohl für Deutschland als auch für Europa (EU15) berechnet.

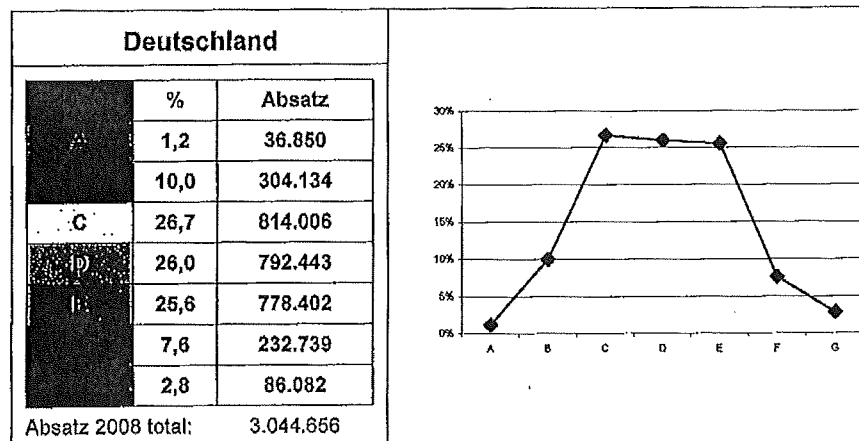
- Vorgenommene Klasseneinteilung

Energieeffizienzklasse	Bandbreite der Klassen Prozent. Abweichung vom Referenzwert
	≤ -25%
	-24,99% bis -15%
	-14,99% bis -5%
D = Durchschnittsgerade	-4,99% bis +5%
	+5,01% bis +15%
	+15,01% bis +25%
	> +25%

Lesart: Fahrzeuge, die um mehr 25% besser sind als der Marktdurchschnitt, werden der Effizienzklasse A zugeordnet; Fahrzeuge, die zwischen 15% und 25% besser sind als der Marktdurchschnitt der Klasse B etc.

Marktdurchschnittsgerade	2008 Deutschland: $y = 36,591 + 0,08987 * \text{Gewicht}$ Gewicht; 2008 Europa: $y = 39,102 + 0,08787 * \text{Gewicht}$
--------------------------	---

- Im Detail zeigt das Modell bspw. für den deutschen Gesamtmarkt 2008 folgende Ergebnisse:



- **Ergebnis:** das Modell liefert eine faire Verteilung (nahezu Normalverteilung) über die Effizienzklassen. Eine analoge Verteilung würde sich auch für den europäischen Markt ergeben.

4. Fazit

- Das vorgeschlagene Vorgehen ist **einfach** und nachvollziehbar und spiegelt die aktuelle Leistung der Hersteller im Markt wider. Insofern erfüllt das Vorgehen die Informationsfunktion für den Kunden vollkommen.
- Das Vorgehen ist dem Kunden **bekannt** durch Analogie zur Vorgehensweise bei weißer Ware.
- Die Kritik, ein solches System schaffe keinen **Anreiz**, "besser" zu werden, ist nicht haltbar. Letztlich ist dies auch nicht Aufgabe einer Verbrauchskennzeichnung. Allein durch die EU-CO₂-Regulierung und hier insb. durch die Strafzahlungen und öffentlichen Stigmatisierungen sind die Hersteller gezwungen, ihre Flottenwerte zu reduzieren. Aufgabe der Verbrauchskennzeichnung ist es, dies zu dokumentieren und den Kunden zu informieren
- Der **Druck zur CO₂-Reduktion** besteht somit unverändert aus dem Markt heraus aufgrund der CO₂-Regulierung. Die Verbrauchskennzeichnung spiegelt dann den jeweils aktuellen Markt wider, welcher sich im Laufe der Zeit entsprechend den Anforderungen der CO₂-Regulierung automatisch anpassen wird, so dass sich auch die Einordnung der Fahrzeuge in die Verbrauchskennzeichnung ändern wird.
- Die vorgeschlagene Regelung wird letztlich den **Wettbewerb** zwischen den Herstellern untereinander fördern ohne bestimmte Fahrzeugsegmente zu diskriminieren.

III C 6

Von: [redacted] III C 6
Gesendet: Montag, 19. April 2010 16:27
An: 'koers@vda.de'
Betreff: EILT: Pkw-EnVKV
Wichtigkeit: Hoch

(ohne Anhänge)

Sehr geehrter Herr Koers,
könnten Sie mich so bald wie möglich anrufen,

[redacted] 19/4

danke
Grüß

Referat III C 6
Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie Scharnhorststr. 34-37
D-10115 Berlin

Tel. +49 (0)30 18 615 [redacted]
[redacted]@bmwi.bund.de <mailto:[redacted]@bmwi.bund.de>

~~Telefonat mit Herrn Koers 19.04.10~~
im Verlauf zum Telefonat mit [redacted]
Bmu [redacted] - VDA reduziert Modell
mit 9% Klassenbeste
- In A sind [redacted] aber nicht
mit, nur in B+C
- VDA sendet Spielplan
am 21.4.10
[redacted] 19/4 048

IIIIC6

Von: Koers, Dr. Martin [Koers@vda.de]
Gesendet: Montag, 19. April 2010 19:01
An: [REDACTED], IIIIC6
Cc: Lindemann, Kay; Fritz, Alexander
Betreff: AW: Bin jetzt nicht mehr im Büro, aber morgen früh wieder erreichbar

Lieb [REDACTED],

der von AL [REDACTED] mitgeteilte Kompromissvorschlag wird vom BMU falsch verstanden. Das hat mein Telefonat heute bestätigt. Das BMU interpretiert [REDACTED]-Vorschlag als 9er Klassenbreite, ABER Nullpunkt bleibt in E bleiben! Das heißt aber, dass sich das System weiter verschärft, A würde starten bei -31,5%!!!

A = $\leq -31,5\%$
B = -31,5% bis -22,5%
C = -22,5% bis -13,5%
D = -13,5% bis -4,5%
E = -4,5% bis +4,5% (=Nullpunkt in E, also 9er Breite symmetrisch um Klasse E) F = +4,5% bis +13,5% G = $> +13,5\%$

Gemeint ist von [REDACTED] aber, A bei -28% zu belassen und dann die Klassen nach unten breiter zu stellen (von 8 auf 9), also

A = $\leq -28\%$
B = bis -19% (bei 8er Breite -20%)
C = bis -10% (bei 8er Breite -12%)
D = bis -1% (bei 8er Breite -4%)
E = bis +8% (bei 8er Breite +4%)
F = bis +17% (bei 8er Breite +12%)
G = $> 17\%$ (bei 8er Breite +20%)

Dann ist der Nullpunkt bei 9er-Breite nicht symmetrisch, muss er aber auch nicht sein! Das muss dem BMU aber noch mitgeteilt werden, sonst rechnet das BMU falsch. Man hat mir gesagt, der Prüfauftrag würde wie oben verstanden und das ist absurd da wir uns verschlechtern (A bei -31,5%).

Als Kompromiss (BMU möchte Symmetrie!!!) kann vorgeschlagen werden: Nullpunkt wieder durch D wie VDA-Vorschlag, aber statt 10er-Schritte nun 11er-Schritte, also

A = $\leq -27,5\%$
B = bis -16,5%
C = bis -5,5%
D = bis +5,5% (Nullpunkt durch D)
E = bis +16,5%
F = bis +27,5%
G = $> 27,5\%$

Das BMU könnte sich vorstellen, so etwas zu prüfen.

Bitte lassen Sie uns zwecks Interpretation direkt morgen früh nochmals telefonieren.

Viele Grüße, Martin Koers

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: [REDACTED]@bmwi.bund.de [mailto:[REDACTED]@bmwi.bund.de]
Gesendet: Montag, 19. April 2010 18:36
An: Koers, Dr. Martin
Betreff: Bin jetzt nicht mehr im Büro, aber morgen früh wieder erreichbar

Gruß
[REDACTED]

049

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

An den
Bundesminister
für Wirtschaft und Technologie
Herrn Rainer Brüderle
Scharnhorststraße 34 - 37

10115 Berlin

DR. ULRICH HACKENBERG
MITGLIED DES
MARKENVORSTANDS VOLKSWAGEN
GENERALBEVOLLMÄCHTIGTER DER
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT


VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT
38436 WOLFSBURG
DEUTSCHLAND
TELEFON +49-53 61-97 09 72
TELEFAX +49-53 61-97 61 11

Wolfsburg, den 20. April 2010

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

vor dem Hintergrund der laufenden Abstimmung in der Bundesregierung zum Energieeffizienzlabel für PKW im Rahmen der Novellierung der Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (PKW-EnVKV) haben Herr Dr. Thomas Weber, Daimler AG Vorstand Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung, und ich ein Schreiben an Bundesminister Dr. Röttgen gerichtet, das in Kopie beigefügt ist.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage

An den
Bundesminister
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit
Herrn Dr. Norbert Röttgen
Alexanderstraße 3

10178 Berlin

20. April 2010

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

die europäische Richtlinie zur Verbraucherinformation beim Kauf neuer Pkw – auch Labeling-Richtlinie genannt – ist nunmehr zehn Jahre alt. Sie hat sich bewährt, indem sie einen einheitlichen Rahmen für die Verbraucherinformation in der EU geschaffen hat.

Die bisherige Entwicklung der Energieeffizienzlabel für Pkw in der EU zeigt jedoch ein starkes Auseinanderdriften der implementierten nationalen Regelungen. Die deutschen Fahrzeughersteller begrüßen daher ausdrücklich, dass die Bundesregierung sich in ihren Meseberg-Beschlüssen bereits Ende 2007 für ein „relatives Label“ wie folgt ausgesprochen hatte: Der Verbraucher wird nur durch ein nach Fahrzeuggröße, d. h. Fahrzeugmasse, differenzierendes Label in die Lage versetzt, sich ein umfassendes Bild über die Angebotssituation in den von ihm präferierten Segmenten zu machen.

Erfreulicherweise hat nun auch das BMU unter Ihrer Leitung ein „marktbasiertes relatives Label“ vorgeschlagen. Vom BMU in Auftrag gegebene Gutachten haben die Zweckmäßigkeit und langfristige Handhabbarkeit dieses Ansatzes bestätigt.

Unsere Häuser möchten nunmehr aktiv dazu beitragen, die Gespräche des VDA mit dem BMWi und dem BMU zu einem schnellen Abschluss zu bringen.

Unsere Überprüfungen haben jedoch ergeben, dass der jüngste Vorschlag des BMU die inzwischen erfolgte Neuausrichtung der Produktpolitik unserer Häuser noch nicht ausreichend widerspiegelt. Insbesondere erreichen wichtige Energiesparkonzepte der Marke Volkswagen und der Marken des Daimler-Konzerns nicht die Effizienzklasse A. Diesen Tatbestand halten wir für kontraproduktiv, sowohl vor dem Hintergrund der getätigten Investitionen als auch der besonders hohen Akzeptanz dieser Produkte, die inzwischen erfolgreich etabliert sind und einen steigenden Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Flottenemissionen der Konzerne leisten. Dem Kunden wäre es nicht verständlich zu machen, wenn gerade diese Produkte nicht an der Spitze der energieeffizienten Fahrzeuge stünden. Zudem beschleunigt die erfolgreiche Etablierung dieser Konzepte die Technologiediffusion in die Konzern-Produktportfolios.

... (2)

Als Kompromiss schlagen wir daher auch im Sinne einer Annäherung des BMU-Vorschlags an den VDA/BMWi-Entwurf folgende Verfahrensweise vor:

1. Schritt: Weiterentwicklung des BMU-Vorschlags dahingehend, dass die als Energiesparkonzepte entwickelten Modelle möglichst durchgehend in Klasse A fallen, durch eine entsprechende Veränderung der Effizienzklassen. Dies lässt sich z.B. erreichen, wenn die Durchschnittsgerade durch die Mitte der Effizienzklasse D verläuft.
2. Schritt: Überprüfung und ggf. Anpassung der Klasseneinteilung bereits Mitte 2011 statt nach erst drei Jahren
3. Schritt: Daran anschließend zeitnahe Einführung der Energieeffizienzklasse A+...

Uns ist sehr daran gelegen, mit diesem Vorschlag die positiven Kundenreaktionen auf besonders energieeffiziente Fahrzeuge in der sehr sensiblen Einführungsphase des neuen Labels zu verstärken und einer zusätzlichen Kunden-Verunsicherung in der derzeit noch sehr labilen konjunkturellen Lage vorzubeugen.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie die Einführung eines „relativen Energieeffizienz-Labels“ mit einer definitiven Entscheidung zugunsten unserer Vorschläge unterstützen würden.

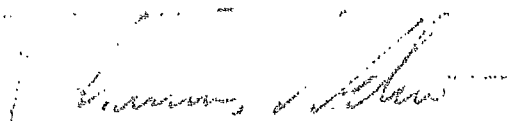
Herr Bundesminister Brüderle wird eine Kopie dieses Schreibens erhalten.

Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Ulrich Hackenberg
Volkswagen Aktiengesellschaft
Vorstand Technische Entwicklung
Marke Volkswagen



Dr. Thomas Weber
Daimler AG
Vorstand Konzernforschung und
Mercedes-Benz Cars Entwicklung

AL TA: Beantwortung u. E. wird erforderlich.
Es handelt sich um "Appell", dem wir
vermögt haben, bei Hersteller zu kommen.
Sind mit VDA auf Abschiebung
ständig in Kontakt.

VDA

Verband der
Automobilindustrie

Behrenstr. 35
10117 Berlin

+49 30 897842-0
+49 30 897842-600
info@vda.de
www.vda.de

VDA Verband der Automobilindustrie e.V. · Postfach 6 04 62 · 10004 Berlin

An den Staatssekretär im
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Herrn Jürgen Becker
11055 Berlin

An den Staatssekretär im
Bundesministerium für Wirtschaft
und Technologie
Herrn Jochen Homann
Scharnhorststr. 34-37
10115 Berlin

An den Staatssekretär im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Herrn Rainer Bomba
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Wann kommt so in Stunden
mit mir zusammen?

EINGEGANGEN
- Büro StS Homann -
06. April 2010
Tgb. Nr. 4180

Liegt bei
TU CG StS
Lager vor

IV zug V
6/4

TU AS
7/4

1. April 2010

→ TU CG
Zuständig
halber
Kopie: TU A
Ne 2/4.1

Sehr geehrte Herren Staatssekretäre,

anlässlich der laufenden Ressortabstimmung zur Reform der PKW-
Verbrauchskennzeichnung möchten wir Ihnen mit Blick auf wichtige Detailregelungen
unsere Einschätzung mitteilen.

Wir begrüßen es sehr, dass ein marktbasierter Ansatz als Grundlage der Verbrauchs-
kennzeichnung gewählt werden soll. Die tatsächliche Marktsituation als Maßstab für die
Effizienzeinteilung von Fahrzeugen ist eine belastbare und realitätsgerechte Orientie-
rung für den Verbraucher. Für den Kunden ist relevant, was der Markt ihm heute anbiet-
et und wie sich ein spezifisches Fahrzeug zu den entsprechenden Kaufalternativen im
Wettbewerb darstellt. Fahrzeuge, die in ihrem Segment wesentlich besser sind als der
Durchschnitt, werden als grün und solche, die entsprechend schwächer sind als der
Durchschnitt, als rot eingestuft.

Als nach wie vor unbefriedigend erachten wir es jedoch, dass sich auf Basis des aktuell
diskutierten Einstufungssystems die sehr effizienten Produkte einzelner Hersteller nicht
in den obersten Effizienzklassen wiederfinden. Aus dem Kreis der betroffenen Hersteller
und Modelle sei als Beispiel stellvertretend der VW Polo 1,6 I TDI genannt, der mit dem
neuen 1,6 Liter Motor nur in die Effizienzklasse C eingestuft wird, obwohl der tatsächli-

Commerzbank
BLZ 500 800 00
Kto.-Nr. 971 893 00
Swift-code: DRESDEFF
IBAN: DE695008 000 000 97189300

Deutsche Bank
BLZ 500 700 10
Kto.-Nr. 965 335 00
Swift-code: DEUTDEFF
IBAN: DE335007001 000 96533500

USt-IdNr. DE114108668
Steuer-Nr.: 04722427139 FA
Frankfurt/M.

086

che CO₂-Wert mit 109 g CO₂/km um gut 18% unterhalb des Zielwerts seiner Kategorie von 134 g CO₂/km liegt (Gewicht 1083kg). Auch bei den anderen Herstellern gibt es vergleichbare Spitzenprodukte, die der strengen „Abschneidegrenze“ im oberen Bereich zum Opfer fallen.

Besonders zu Beginn eines neuen farbcodierten Kennzeichnungssystems sollte sichergestellt werden, dass alle Hersteller ihre Top-Produkte auch in den vordersten Rängen wiederfinden. Die erheblichen technischen und finanziellen Aufwendungen, die hinter diesen Produkten stehen, sollten gerade in der Anfangsphase honoriert werden. Sinnvoll erscheint deshalb vor allem eine spürbare Reduzierung der aktuell vorgesehenen Vorgaben für die Effizienzklasse A.


Ein solches Vorgehen wird die Aufnahme der als besonders energieeffizient ausgewiesenen Modelle unserer Hersteller am Markt verbessern und erleichtern. Ein Ausgleich eines solchen etwas moderateren Einstiegs könnte darin bestehen, dass man die Kriterien für die neuen Effizienzklassen (A+ bzw. A++) nach einer kürzeren Phase als bislang angedacht verschärft, z. B. nicht nach fünf, sondern bereits nach drei bis vier Jahren. Wichtig ist uns auf jeden Fall eine Planungssicherheit für die Zukunft.

Wir würden uns freuen, wenn wir kurzfristig einen für alle Seiten tragfähigen Ansatz finden. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Eine Kopie dieses Schreibens übersenden wir an [REDACTED] im Bundeskanzleramt.

Mit freundlichen Grüßen


RA K. Bräunig


RA Dr. Kay Lindemann

Hardich, Gertrud, IIC6

Von: [REDACTED] [REDACTED]@bmu.bund.de]
Gesendet: Mittwoch, 28. April 2010 10:38
An: [REDACTED], IIC6
Cc: [REDACTED]
Betreff: WG: Einführung Pkw Verbrauchskennzeichnung

Lieb [REDACTED],
wäre für kurzen Anruf dankbar.

Grüße

[REDACTED]
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
[REDACTED] IG I 6
Tel.: 0228 305 [REDACTED]
[REDACTED]@bmu.bund.de
Federal Ministry Environment, GERMANY.
[REDACTED]
hone: 0049 228 305 [REDACTED]

-----Ursprüngliche Nachricht-----
Von: [REDACTED]
Gesendet: Mittwoch, 28. April 2010 10:25
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Betreff: WG: Einführung Pkw Verbrauchskennzeichnung

z.K.

-----Ursprüngliche Nachricht-----
Von: Lindemann, Kay [mailto:Lindemann@vda.de]
Gesendet: Mittwoch, 28. April 2010 10:21
An: [REDACTED]@bmwi.bund.de; [REDACTED]
Betreff: Einführung Pkw Verbrauchskennzeichnung

Sehr geehrte [REDACTED]
sehr geehrte [REDACTED]

Der offenbar bevorstehenden Einigung zwischen den beteiligten Ministerien bei der Pkw-Verbrauchskennzeichnungsverordnung stimmen wir grundsätzlich zu, wenngleich wir auch eine angemessene "Erleichterung" in der anspruchsvollsten Effizienzklasse A für richtig gehalten hätten. Das ist deshalb kritisch, weil bei einigen wichtigen und aus unserer Sicht sehr effizienten Fahrzeugen die vorgesehene Klasseneinordnung und das Selbstverständnis und Marketing der Hersteller auseinanderfallen.

Vor diesem Hintergrund und um damit verbundene Inkongruenzen zu vermeiden, sollten sich Hersteller und Automobilhändler mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf auf die Einführung des Verbrauchskennzeichnungssystems einstellen können. Wir gehen davon aus, dass die finale administrative Gestaltung des Systems ohnehin noch einige Monate Zeit in Anspruch nehmen wird. Um den Herstellern hinreichend Vorbereitungszeit einzuräumen, empfehlen wir, die Verordnung nicht vor dem 1. April 2011 in Kraft zu setzen.

Für weitere Fragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. K Lindemann

Dr. M. Koers



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Technologie

III C6

ab 17.05.2010

Ma

HWS
14/5

Fr. Bröderle, 10.11.

U-1081



Freiheit
Einheit
Demokratie

III C6- 1051 47/5- 7. d. 17.

Herrn
Dr. Ulrich Hackenberg
Mitglied des
Markenvorstands Volkswagen
Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg



Jochen Homann

Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT Scharnhorststraße 34-37, 10115 Berlin
POSTANSCHRIFT 11019 Berlin

TEL +49 30 18615 6870
FAX +49 30 18615 5144
E-MAIL buero-st-ho@bmwi.bund.de

DATUM Berlin, 12. Mai 2010

Sehr geehrter Herr Dr. Hackenberg,

Bundesminister Brüderle hat mich gebeten, für Ihr Schreiben vom 20. April 2010 zur Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung zu danken und hierauf zu antworten.

Sie haben sich darin für eine Energieverbrauchskennzeichnung mit einem stärkeren Anteil von Fahrzeugen in der Effizienzklasse A ausgesprochen. Der aktuell gefundene Kompromiss über Eckpunkte für die künftige Energieverbrauchskennzeichnung, auf die sich Bundeswirtschaftsministerium und Bundesumweltministerium verständigt haben, berücksichtigt meines Erachtens neben den Interessen des Verbraucherschutzes auch die Interessen der deutschen Automobilhersteller. Nach diesem Kompromiss fällt der Anteil deutscher Fahrzeuge, die entsprechend ihrer Energieeffizienz im so genannten „grünen Bereich“ gelabelt und dem Verbraucher kenntlich gemacht werden, deutlich größer aus als sich dies während der länger andauernden Gespräche zunächst abzeichnete.

Ich freue mich daher, dass die deutsche Automobilwirtschaft insgesamt bereit ist, das Ergebnis des Kompromisses mit zu tragen.

Mit freundlichen Grüßen