



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 8. August 2016
(OR. en)

11657/16

CLIMA 101
ENV 526
ENT 153
CONSOM 191

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 20. Juli 2016

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: SWD(2016) 271 final

Betr.: ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
Zusammenfassung der Bewertung der Richtlinie 1999/94/EG Bewertung der Richtlinie 1999/94/EG über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2016) 271 final.

Anl.: SWD(2016) 271 final

Brüssel, den 20.7.2016
SWD(2016) 271 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Zusammenfassung der Bewertung der Richtlinie 1999/94/EG

**Bewertung der Richtlinie 1999/94/EG über die Bereitstellung von
Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim
Marketing für neue Personenkraftwagen**

{SWD(2016) 270}

1. EINLEITUNG

Ziel der Richtlinie 1999/94/EG über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen ist es, die Verbraucher stärker für diese Kriterien zu sensibilisieren und ihnen Anreize zum Kauf oder Leasen von Kraftfahrzeugen zu geben, die weniger Kraftstoff verbrauchen und damit weniger CO₂ ausstoßen. Zwischen September 2015 und Mai 2016 wurde eine Bewertung dieser Richtlinie durchgeführt, um den aktuellen Stand der Umsetzung zu überprüfen und das Erreichte mit den Erwartungen zu vergleichen. Für die Bewertung wurde eine breit angelegte Konsultation der interessierten Kreise im Rahmen von Interviews und eines Workshops durchgeführt, außerdem wurde die Öffentlichkeit in einer Online-Konsultation befragt. Die Bewertung, bei der Relevanz, Wirksamkeit, Effizienz, Kohärenz und EU-Mehrwert untersucht wurden, folgte dem Standardrahmen für Bewertungen von EU-Recht.

2. DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE

Alle Mitgliedstaaten haben die Richtlinie in einzelstaatliches Recht umgesetzt und erfüllen deren Mindestanforderungen. Dabei sind einige Mitgliedstaaten über die Richtlinie hinausgegangen und haben weitere verbindliche oder freiwillige Anforderungen hinsichtlich der in der Richtlinie festgelegten Form für die Verbraucherinformation hinzugefügt, indem sie beispielsweise das Format der EU-Energiekennzeichnung übernommen oder Informationen über die jährlichen Kraftstoffkosten vorgeschrieben haben.

Die Bewertung zeigt, dass die Richtlinie nach wie vor relevant ist, zumal die Treibhausgasemissionen aus dem Straßenverkehr weiter reduziert werden müssen und Verbraucher auch in Zukunft in der Lage sein sollen, anhand der Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen eine bewusste Kaufentscheidung zu treffen.

Es hat sich gezeigt, dass seit Umsetzung der Richtlinie die Frage der Kraftstoffeinsparung und der CO₂-Emissionen immer stärker in das Bewusstsein gerückt sind und die Sensibilisierung in vielen Mitgliedstaaten inzwischen einen mittleren bis hohen Wert (>75%) erlangt hat.

Die Hinweise sind im Allgemeinen bestens bekannt. Die Bewertung hat ergeben, dass sich die Wirksamkeit der Richtlinie offenbar noch erhöhen ließe, wenn eine Kennzeichnung ähnlich dem EU-Energielabel mit einer Farbkodierung, wie sie in 14 Mitgliedstaaten verwendet wird, eingeführt würde. Die gilt insbesondere für die Verknüpfung der Kennzeichnung mit fiskalpolitischen Maßnahmen.

Andere Instrumente, wie Plakate, Informationsbroschüren und Werbematerial, haben offenbar an Bedeutung verloren. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass das Interesse an Informationsbroschüren deutlich gesunken ist. Nach Auffassung der meisten Interessenvertreter sind Informationsbroschüren und Plakate eher ineffizient und redundant, während Online-Instrumente, die regelmäßig aktualisiert werden können, den direkten

Vergleich verschiedener Fahrzeuge erleichtern würden und damit auf ein größeres Interesse der Verbraucher stießen.

Die zunehmende Diskrepanz zwischen den Verbrauchswerten im Prüfzyklus, die als Grundlage für die Kennzeichnung dienen, und den von den Verbrauchern tatsächlich festgestellten Verbrauchswerten hat möglicherweise das Vertrauen der Verbraucher in die Kennzeichnung untergraben.

Angesichts des potenziellen Nutzens der Richtlinie erscheinen die Umsetzungskosten relativ niedrig, auch wenn die vorliegenden Daten keine umfassende Quantifizierung der Vorteile ermöglichen, die sich vor allem in Form von Kraftstoff- und CO₂-Einsparungen niederschlagen.

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Aus der Bewertung lässt sich die Schlussfolgerung ziehen, dass die konkreten Ziele der Richtlinie bis zu einem gewissen Grad erfüllt wurden. Die Richtlinie steht im Einklang mit den langfristigen klima- und energiestrategischen Zielen der EU-Politik, wie etwa den CO₂-Normen für neue Personenkraftwagen. Unstimmigkeiten wurden im Zusammenhang mit einzelnen Strategien festgestellt, die nach ihrem Inkrafttreten verabschiedet wurden, wie beispielsweise die Förderung der Nutzung alternativer Kraftstoffe und Energiequellen für den Verkehr.

Da eine Quantifizierung der Vorteile aus der Richtlinie nicht möglich war, lassen sich keine eindeutigen Schlussfolgerungen zu ihrer Effizienz ziehen. Offenbar fallen die Umsetzungskosten so niedrig aus, dass ein wirksames Kennzeichnungssystem für Kraftfahrzeuge dazu führen kann, dass, berechnet auf die Lebensdauer eines Kraftfahrzeugs, die Kraftstoffausgaben und die CO₂-Emissionen sinken, was den Verbrauchern und der Gesellschaft zugutekommt.

Der EU-Mehrwert der Richtlinie wurde durch die vorliegenden Daten bestätigt und wird auch von den interessierten Kreisen als solcher anerkannt. Ohne diese Richtlinie hätten offenbar nur einige wenige Mitgliedstaaten ein Kennzeichnungssystem eingeführt.

Allerdings zeigte sich bei der Bewertung auch, dass Relevanz, Wirkung, Effizienz und Kohärenz sich in den folgenden Punkten noch verbessern ließen:

- Da Design und Format der Kennzeichnung in der Richtlinie nicht genau festgelegt sind, werden in den Mitgliedstaaten unterschiedliche Ansätze verfolgt. Das hinlänglich bekannte Design des EU-Energielabels wird in der Hälfte der Mitgliedstaaten verwendet und scheint die Wirksamkeit der Richtlinie zu erhöhen. Dies gilt auch für die Aufnahme einiger Informationen zur Wirtschaftlichkeit – etwa laufende Kosten und bestimmte Steuern –, wie die Erfahrung in einigen Mitgliedstaaten zeigt. Auch führte das Fehlen einer gemeinsamen Methodik zu einer Vielzahl von Klassifizierungskonzepten (absolute, relative oder keine Klassifizierung), die in einigen Fällen zu Verwirrung bei den Verbrauchern führten.

- Für Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, gibt es keine speziellen Anforderungen, die den Verbrauchern relevante und vergleichbare Informationen über diese Fahrzeuge zur Verfügung stellen würden.
- Informationsbroschüren und Plakate gelten gemeinhin als redundant, zumal sie vom Internet als wichtigste Informationsquelle für die Käufer von Neufahrzeugen abgelöst wurden.
- Die Anforderungen an Informationen über die Kraftstoffeffizienz und die CO₂-Emissionen in Werbematerial gelten weitestgehend als zu unklar, um eine wirksame und kohärente Durchsetzung zu gewährleisten.
- Der Anwendungsbereich der Richtlinie ist auf neue Kraftfahrzeuge beschränkt, obwohl Gebrauchtwagen den weit größeren Anteil auf dem Automarkt ausmachen.
- Fehlende Informationen über die Schadstoffemissionen in die Luft haben angesichts der gestiegenen Sensibilität für die Luftverschmutzung in Stadtgebieten die Wirksamkeit der Richtlinie möglicherweise eingeschränkt. Belastbare Informationen über Luftschadstoffemissionen für Kennzeichnungszwecke werden 2017 vorliegen.
- Schließlich hat die Diskrepanz zwischen den Daten im realen Fahrbetrieb und den Daten der Prüfzyklen die Relevanz und Wirksamkeit der Richtlinie beeinträchtigt. Die Einführung eines weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge („World-wide harmonized Light vehicles Test Procedure“, WLTP) als Ersatz für das geltende NEDC-Prüfverfahren („New European Driving Cycle“, Neuer europäischer Fahrzyklus) wird realistischere Prüfergebnisse hervorbringen und damit den Verbrauchern fundiertere Informationen an die Hand geben.