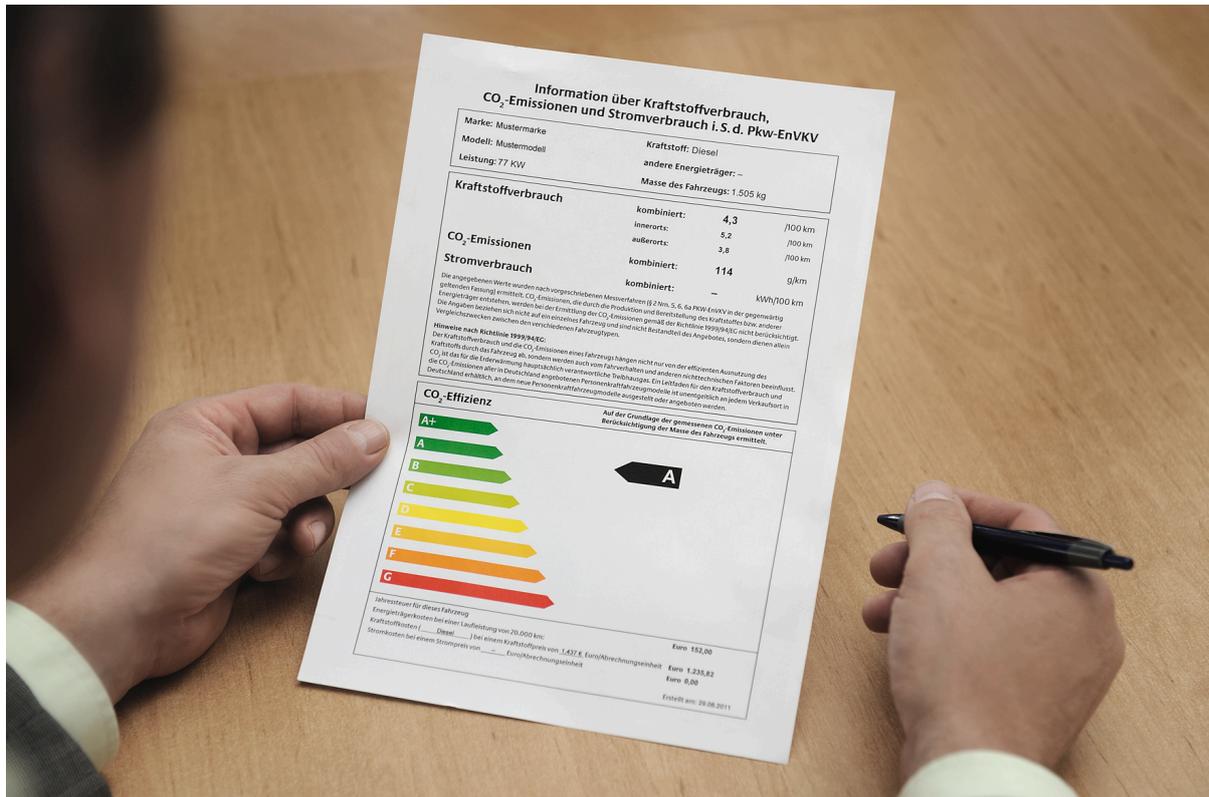


## AvD begrüßt grundsätzlich das Pkw-Label für EU-Neuwagen

- Leichte Zuordnung in puncto Energieeffizienz durch Farben und Buchstaben
- Zusätzliche Angaben zu Jahressteuer und jährlichen Kraftstoffkosten
- AvD fordert die Einführung einer klassenabhängigen CO<sub>2</sub>-Obergrenze



Frankfurt am Main, 30. November 2011:

Der Automobilclub von Deutschland (AvD) begrüßt die von der Bundesregierung am ersten Dezember 2011 eingeführte Energieverbrauchs-Kennzeichnung für Neuwagen. Der auch kurz Pkw-Label genannte Aufkleber dient dem Verbraucher als zusätzliche Orientierungshilfe beim Fahrzeugkauf. Das Label gibt Auskunft darüber, wie effizient ein bestimmtes Fahrzeugmodell ist, ob es im Durchschnitt eher viel oder weniger Kraftstoff verbraucht und dementsprechend Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) produziert, das als klimaschädliches Treibhausgas gilt.

Alle Fahrzeuge werden entsprechend ihres Leergewichts in Energieeffizienzklassen eingeordnet und mit einer Ampelfarbe von Grün bis Rot gekennzeichnet. Fahrzeuge, die in den Verbrauchs- und Emissionswerten besser als der Durchschnitt ihrer Klasse abschneiden, werden in grüne Klassen (Buchstaben A++ bis A) eingeteilt. Solche, die schlechter als der Mittelwert sind, bekommen eine rote Kennzeichnung (Buchstaben E bis G). Die gelbe Farbe (B bis D) steht für Fahrzeuge, die genau dem Durchschnitt entsprechen. Ziel dieser Unterteilung ist, dem Verbraucher sofort mitzuteilen, wieviel Kohlendioxid sein Wunschfahrzeug in seiner Gewichtsklasse nach Stand der Technik produziert. Zudem listet das Pkw-Label die wesentlichen Eckdaten eines Neuwagens auf. So kann der Verbraucher schnell ablesen, wieviel Leistung es hat, wie schwer es ist und welchen Kraftstoff es benötigt. Dadurch erhält er einen schnellen Überblick über die laufenden Verbrauchskosten.

So ist sofort ersichtlich, ob beispielsweise ein Kompaktfahrzeug innerhalb genau seiner Klasse mit dem Kraftstoff effizient umgeht. Dasselbe Prinzip gilt natürlich für alle anderen Fahrzeugsparten. Absolut-

Vergleiche, z.B. von schwerem Oberklassefahrzeug mit halb so schwerem Kleinwagen sind wenig sinnvoll, weil größere und schwerere Fahrzeuge naturgemäß mehr Kraftstoff verbrauchen als leichtere und kleinere. Genau hier setzt die Kritik von Umweltverbänden an, die hierin einen Freibrief für den Bau immer größerer Autos sehen, weil auch diese in ihrer Klasse ein „Grün“ erzielen können.

### **AvD weist Kritik an der Gewichtsklassen-Unterteilung zurück**

Diese Argumentation hält der AvD für praxisfremd und weist die Kritik deshalb entschieden zurück. Wenn beispielsweise eine große Familie definitiv ein siebensitziges großes Auto braucht, interessiert sich diese eher für den Verbrauch innerhalb dieser Familienvan-Klasse und nicht für den erwartungsgemäß viel niedrigeren Spritkonsum eines kleinen Stadtfitzers. Die Autofahrer wissen diese Unterschiede viel besser einzuschätzen und zu interpretieren als manche Kritiker dies wahrhaben wollen. Zudem vermittelt dieses System Transparenz und Klarheit. Der Verbraucher kann nun noch besser als vorher entscheiden, ob und in welchem Maße er verbrauchs- und emissionsgünstigen Autos den Vorzug gibt. Dass ein Kleinwagen weniger verbraucht als ein Geländewagen, ist eine Binsenweisheit und stellt aus AvD-Sicht keine ernst zu nehmende Kritikbasis dar. Übrigens: Der relative Ansatz ist auch bei Haushaltsgeräten üblich – auch hier erwartet niemand ernsthaft, den Stromverbrauch einer elektrischen Zahnbürste mit dem eines Haarföns zu vergleichen. Sehr wohl aber innerhalb der jeweiligen Klasse.

### **Pkw-Label stellt Anreiz zur noch schnelleren Entwicklung verbrauchsarmer Autos dar**

Das neue Pkw-Label stellt aus AvD-Sicht klar einen eindeutigen Anreiz dar, sich für ein effizientes Auto innerhalb der Fahrzeugklasse zu entscheiden, was wiederum die Autoindustrie anspornt, allein aus marktwirtschaftlichen Gründen noch sparsamere Modelle zu entwickeln. Denn der Zusammenhang zwischen Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Produktion ist recht simpel: Je weniger ein Auto verbraucht, desto weniger CO<sub>2</sub> emittiert es. Trotzdem fordert der AvD, das neue Pkw-Label um wichtige Informationen zur Energieeffizienz zu erweitern. Der AvD hält es für sinnvoll und wichtig, die Verbraucher darüber aufzuklären, welche Minimal- und Maximal-Werte bei Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission in der jeweiligen Klasse erzielt wurden, um den Wert des eigenen Fahrzeugs besser einordnen zu können. Darüber hinaus fordert der AvD die Einführung einer klassenabhängigen Obergrenze für CO<sub>2</sub>-Emissionen, die maximal 30 Prozent über dem Durchschnittswert der jeweiligen Fahrzeugkategorie liegen darf. Emissions-Sünder kommen so nicht mehr in den Handel oder die Fahrzeughersteller müssen noch vor Neueinführung nachbessern.

AvD und dena weisen für weitergehende Informationen auf die Einführungsplattform [www.pkw-label.de](http://www.pkw-label.de) hin, die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) gefördert wird.

Für Rückfragen stehen Ihnen Dirk Vincken unter 069-6606-264 oder Cathrin von der Heide unter 069-6606-368 gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND e.V.

- Kommunikation -

Lyoner Str. 16

60528 Frankfurt am Main