



Bundesministerium für  
Nachhaltigkeit und Tourismus  
Abteilung IV/2  
Stubenring 1  
1010 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
wien.arbeiterkammer.at  
DVR 0063673  
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b>	Fax <b>501 65</b>	Datum
BMNT-	UV/GSt/FG/SP	Franz Greil	DW 12262	DW 12105	19.09.2018
UW.1.4.21/00					
22-I/5/2018					

Verordnung, mit der die Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen beim Marketing neuer Personenkraftwagen (Personenkraftwagen-Verbraucherinformationsverordnung – Pkw-VIV) geändert wird

Die vorliegende Verordnung soll sicherstellen, dass sachdienliche und verständliche Informationen darüber zur Verfügung stehen, welche Kraftfahrzeuge regelmäßig mit welchen einzelnen in Verkehr gebrachten (alternativen) Kraftstoffen betankt werden können. Diese Informationen beruhen auf Normen der europäischen Normungsorganisationen und müssen in Kraftfahrzeughandbüchern, an Tankstellen, in Kraftfahrzeugen und bei Kraftfahrzeughändlern gemäß der EU-Richtlinie 2014/94/EU zur Verfügung gestellt werden. Alternative Kraftstoffe sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl dienen. Dies sind Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas (CNG und LNG) sowie Flüssiggas. Darüber hinaus wird die Kennzeichnung über Kraftstoff- bzw Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw-Neufahrzeugen für die Verbraucherinformation geändert.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) lehnt den Verordnungswurf in seiner vorliegenden Form ab, weil die Kennzeichnung bei Kraftstoffverbrauch weiterhin auf dem alten Prüfzyklus NEFZ basiert und die verbraucherpolitischen Empfehlungen der Kommission hierzu völlig ignoriert werden. Zusätzlich müssen sachdienliche Informationen bei der Elektromobilität den VerbraucherInnen ohne Fristen zur Verfügung gestellt werden.

## **Die Stellungnahme im Einzelnen:**

### **Wirkungsorientierte Folgenabschätzung**

Die BAK nimmt die einmalige Etikettierung als mögliche Belastung von Tankstellen zur Kenntnis, hält aber die daraus veranschlagte durchschnittliche Kostenbelastung nicht für nachvollziehbar. Aus Sicht der BAK kann die Etikettierung von 32 Zapfstellen (Annahme in den Erläuterungen) mit jeweils 2 Etiketten mit deutlich weniger Zeitaufwand vorgenommen werden als den veranschlagten zwei vollen Arbeitsstunden à 37 Euro. Der daraus resultierende Gesamtaufwand von 76,80 Euro pro Tankstelle ist nicht seriös.

### **Erläuterungen**

Laut den Erläuterungen soll die Kennzeichnungspflicht für einen (alternativen) Kraftstoff erst dann erfolgen, „wenn in mehr als einem Mitgliedstaat 1 % des Gesamtverkaufsvolumens dieses Kraftstoffs, im beschriebenen Fall der E-Mobilität, erreicht wird.“ Hierzu soll die vorhandene Europäische Norm EN 17186 (= Kennzeichnung von elektrischem Strom für das Laden von Elektrofahrzeugen) erst zum gegebenen Zeitpunkt in das österreichische Normenwerk übernommen werden, damit ein Gold Plating zu Lasten österreichischer Betriebe verhindert wird.

Die BAK kritisiert die Vorgangsweise aus mehrfachen Gründen. Mit Verweis auf die österreichische Klima- und Energiestrategie, die Elektromobilität zum Leuchtturmprojekt erkoren hat, ist die Vorgangsweise des BMNT geradezu kleinlich. EU-rechtlich ist ohnehin Art 7 Abs 5 der Richtlinie 2014/94/EU maßgeblich, wonach alle Kennzeichnungsvorschriften der Normen europäischer Normeninstitute für alle Tankstellen und Ladestellen spätestens 24 Monate nach ihrer Annahme gelten. Außerdem ist die Bestimmung in Art 7 Abs 4 an die Europäische Kommission adressiert.

### **Begriffsbestimmungen (§ 2)**

In den Begriffsbestimmungen werden unter den Punkten 9 und 10 die Prüfzyklen „WLTP“ und „NEFZ“ definiert, nach denen der Normverbrauch (Kraftstoff- bzw Stromverbrauch) und die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Fahrzeugen ermittelt wird.

Hintergrund ist, dass bis zum 31. Dezember 2018 die in die Übereinstimmungsbescheinigungen von neu zugelassenen Wagen eingetragenen Werte des NEFZ herangezogen werden, um Verbraucher über den offiziellen Kraftstoffverbrauch und die offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu informieren. Nach diesem Zeitpunkt müssen alle neuen Fahrzeuge, die in der EU auf den Markt gebracht werden, nach dem WLTP, das strengere Prüfbedingungen vorsieht und realitätsnähere Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte liefert, geprüft und typgenehmigt werden.

Die BAK möchte aus verbraucherpolitischer Sicht auf die Europäische Kommission verweisen. Diese hat im Kontext des Übergangs von NEFZ auf WLTP folgende Empfehlungen<sup>1</sup> an die Mitgliedstaaten gerichtet:

- 1) Ab dem 1. Jänner 2019 sollen lediglich die WLTP-Werte für Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen zur Verbraucherinformation verwendet werden.
- 2) Elektronisch verbreitetes Werbematerial, mit dem Verbraucher ein spezifisches Fahrzeug konfigurieren können, wie Online-Fahrzeugkonfiguratoren, muss dem Verbraucher deutlich aufzeigen, wie sich Unterschiede bei der spezifischen Ausrüstung und der Zusatzausrüstung auf nach dem WLTP typgenehmigte und gemessene Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte auswirken.
- 3) Verbraucher müssen über die Änderungen bei den Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerten, die sich aus der Einführung des WLTP ergeben, und über die Folgen dieser Änderungen (zB auf die Kraftfahrzeugbesteuerung) zum Zeitpunkt der Zulassung informiert werden, bevor sie sich beim Fahrzeugkauf entscheiden.
- 4) Die offiziellen Kraftstoffverbrauchs- und offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionswerte müssen zumindest die „kombinierten Werte“ umfassen, die nach dem entsprechenden Prüfverfahren gemessen wurden.
- 5) Geeignete Informationskampagnen werden eingeleitet, um den Verbrauchern die Einführung des WLTP und seiner Folgen für die Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte, insbesondere den Anstieg dieser Werte gegenüber den nach dem NEFZ abgeleiteten Werten, und die Bedeutung der Werte aus den verschiedenen Prüfphasen zu erklären.

Die BAK stellt mit Bedauern fest, dass der vorliegende Verordnungsvorschlag keiner einzigen Empfehlung Folge leistet und die Verbraucherinformation weiterhin auf NEFZ mit seinen hinlänglich bekannten Defiziten basiert, obwohl das Vertrauen der Öffentlichkeit in korrekte Normverbrauchsangaben nachhaltig erschüttert wurde.

Diese Vorgangsweise ist aber auch rechtspolitisch fragwürdig, weil die vorliegende Verordnung am 12. Oktober 2018 in Kraft treten soll und spätestens am 1. September 2019 die Verordnung erneut novelliert werden muss. Bemängelt wird auch die legislative Qualität, die für eine Verordnung in zeitlicher Sicht (vgl Punkt 10 NEFZ: „Dieses Testverfahren wird sukzessive durch den WLTP abgelöst“) zu unbestimmt ist, da in den anderen Paragraphen nichts dazu ausgeführt wird.

Abschließend verweist die BAK auf Zusagen des Bundesministeriums für Finanzen, dass die Einhebung der Normverbrauchsabgabe bei Neuwagenkäufen durch die Rückrechnung auf

---

<sup>1</sup> (EU) 2017/948 DER KOMMISSION vom 31. Mai 2017 zur Verwendung von nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge typgenehmigten und gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerten bei der Bereitstellung von Verbraucherinformationen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

den NEFZ-Prüfzyklus, wie seit 1. September 2017 praktiziert, EU-rechtlich bis zum letztmöglichen Tag vorgenommen wird.

Die BAK ersucht aus dargelegten Gründen um Überarbeitung des Verordnungsvorschlags.

Renate Anderl  
Präsidentin  
FdRdA

Maria Kubitschek  
iV des Direktors  
FdRdA