

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

ENTWURF VOM 26. März 2025

Dekret vom ... zur Änderung des Dekrets über die Kennzeichnung des Energieverbrauchs von Personenkraftwagen im Zusammenhang mit der Aufnahme des Stromverbrauchs auf das Etikett und einige andere Änderungen

(KetenID WGK026752)

Auf Vorschlag des Staatssekretärs für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, Nr. IenW/BSK, Hauptdirektion Verwaltungs- und Rechtsfragen;
gestützt auf Artikel 2 Buchstabe a und Artikel 34 des Straßenverkehrsgesetzes von 1994;
nach Anhörung der Abteilung Beratung des Staatsrats (Stellungnahme Nr. vom),
nach Prüfung des ausführlichen Berichts Nr. IenW/BSK- des Staatssekretärs für
Infrastruktur und Wasserwirtschaft vom , Hauptdirektion Verwaltungs- und Rechtsfragen,

Habe ich Folgendes genehmigt und erlassen:

ARTIKEL I

Das Dekret über die Kennzeichnung des Energieverbrauchs von Personenkraftwagen wird wie folgt geändert:

A

Artikel 1 erhält folgende Fassung:

«**Artikel 1**

Für die Zwecke dieses Dekrets gelten die folgenden Begriffe und Begriffsbestimmungen:

Kraftstoffverbrauch: der von der Typgenehmigungsbehörde gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 akzeptierte und in Anhang VI der Verordnung (EU) 2020/683 aufgeführte Kraftstoffverbrauch, der dem EG-Typgenehmigungsbogen oder der Übereinstimmungsbescheinigung beigefügt ist, vorausgesetzt, dass, wenn mehrere Varianten oder Versionen unter einem Modell zusammengefasst werden, der Wert des Kraftstoffverbrauchs dieses Modells, der anzugeben ist, auf der Variante oder Version mit dem höchsten Kraftstoffverbrauch innerhalb dieser Gruppe beruht;

Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch: ein Leitfaden, der Informationen für Verbraucher über den Energieverbrauch aller neuen Personenkraftwagenmodelle enthält, die auf dem niederländischen Markt verfügbar sind;

Übereinstimmungsbescheinigung: das in Artikel 36 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 genannte Dokument;

CO₂-Emission: die gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 gemessene und in Anhang VI der Verordnung (EU) 2020/683 aufgeführte Emission, die dem EG-Typgenehmigungsbogen oder der Übereinstimmungsbescheinigung beigefügt ist,

vorausgesetzt, dass, wenn mehrere Varianten oder Versionen unter einem Modell zusammengefasst werden, der CO₂-Wert für dieses Modell, der anzugeben ist, auf der Variante oder Version mit der höchsten CO₂-Emission innerhalb dieser Gruppe beruht;

Energiekennzeichnung: ein Etikett, auf dem die Verbraucher über den Energieverbrauch des Fahrzeugs, auf dem es angebracht ist, informiert werden;

Informationen über den Energieverbrauch: Informationen über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen, den Stromverbrauch oder andere Daten über den Energieverbrauch neuer Personenkraftwagen;

Lieferant: die Partei, die in den Niederlanden neue Personenkraftwagen in Verkehr bringt;

Fabrikmarke: Handelsnamen des Herstellers, wie er in der Konformitätsbescheinigung und in den Typgenehmigungsunterlagen erscheint;

Modell: die Handelsbezeichnung der Fabrikmarke, des Typs und gegebenenfalls der Variante und Version eines Personenkraftwagens;

neuer Personenkraftwagen: Personenkraftwagen, die noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurden;

Personenkraftwagen: Kraftfahrzeuge der Klasse M1 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) 2018/858, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2017/1151 fallen. Hiervon nicht erfasst werden Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 fallen, und Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß Artikel 3 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2018/858;

RDW: die in Artikel 4a des Straßenverkehrsgesetzes von 1994 genannte Straßenverkehrsbehörde;

Werbematerial: sämtliches gedrucktes Material, das für die Vermarktung, Werbung und Förderung des Verkaufs von Fahrzeugen an die Öffentlichkeit verwendet wird, einschließlich mindestens technischer Handbücher, Broschüren und Anzeigen in Zeitungen und Zeitschriften, in der Fachpresse und auf Plakaten;

Richtlinie 1999/94/EG: Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 von 2000);

Stromverbrauch: der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 gemessene und in Anhang VI der Verordnung (EU) 2020/683 aufgeführte Stromverbrauch, der dem EG-Typgenehmigungsbogen oder der Übereinstimmungsbescheinigung beigelegt ist, vorausgesetzt, dass, wenn mehrere Varianten oder Versionen unter einem Modell zusammengefasst werden, der Wert des Stromverbrauchs dieses Modells, der anzugeben ist, auf der Variante oder Version mit dem höchsten Stromverbrauch innerhalb dieser Gruppe beruht;

Verkaufsstelle: ein Ort, wo neue Personenkraftwagen ausgestellt oder potentiellen Kunden zum Kauf oder Leasing angeboten werden; Handelsmessen, auf denen neue Personenkraftwagen der Öffentlichkeit vorgestellt werden, sind darin eingeschlossen;

Verordnung (EU) Nr. 168/2013: Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 von 2013);

Verordnung (EU) 2017/1151: Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission² (ABl. L 175);

Verordnung (EU) 2018/858: Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der

Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151);
Verordnung (EU) 2020/683: Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163);
Wasserstoffverbrauch: der von der Typgenehmigungsbehörde gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 akzeptierte und in Anhang VI der Verordnung (EU) 2020/683 aufgeführte Wasserstoffverbrauch, der dem EG-Typgenehmigungsbogen oder der Übereinstimmungsbescheinigung beigelegt ist, vorausgesetzt, dass, wenn mehrere Varianten oder Versionen unter einem Modell zusammengefasst werden, der Wert des Wasserstoffverbrauchs dieses Modells, der anzugeben ist, auf der Variante oder Version mit dem höchsten Wasserstoffverbrauch innerhalb dieser Gruppe beruht.».

B

Absatz 7 erhält folgende Fassung:

«Artikel 7

Falls die RDW dies mindestens 8 Wochen im Voraus verlangt, hat der Lieferant der RDW vor dem 1. Oktober jedes Jahres die folgenden Informationen zur Verfügung zu stellen:

- a. den Namen der Modelle neuer Personenkraftwagen, von denen er weiß oder erwartet, dass sie im nächsten Kalenderjahr in den Niederlanden in Verkehr gebracht werden;
- b. die Gruppierung von Varianten oder Versionen einer Fabrikmarke in Modelle neuer Personenkraftwagen.».

C

In Artikel 8 Absatz 1 werden nach dem Wort „Konstanten“ die Wörter „und Werte“ eingefügt und die Wörter „Regressionsformeln und der entsprechende Wert der durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen mit Benzinmotor und von Personenkraftwagen mit Dieselmotor“ durch die Wörter „Berechnungsmethode für die Energieeffizienzklasse“ ersetzt.

D

Anhang 1 wird wie folgt geändert:

Unter „*Format*“ wird das Bild des Etiketts durch das folgende Bild ersetzt:

Energie		Personenauto	
Fabrikant		Logo	
Model			
Energiedrager		Elektriciteit	
Brandstofverbruik	0 liter / 100 km	16,4 kWh / 100 km	
<small>gemeten volgens de test van de typekeuring.</small>	= --,- km per liter		
Stroomverbruik		<small>= 6,1 km per kWh</small>	
Zuinig		A++	
A - A+++			
B		<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #00FF00; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 90%; height: 10px; background-color: #90EE90; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 80%; height: 10px; background-color: #90EE90; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 70%; height: 10px; background-color: #FFFF00; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 60%; height: 10px; background-color: #FFD700; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 50%; height: 10px; background-color: #FF8C00; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 40%; height: 10px; background-color: #FF4500; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 30%; height: 10px; background-color: #FF0000; margin-bottom: 2px;"></div> </div>	
C			
D			
E			
F			
G			
Onzuinig			
CO₂-uitstoot	0 gram/km		
<small>CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt</small>			
Jaar van toepassing		2026	
<small>Een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot met gegevens voor alle nieuwe modellen personenauto's is gratis verkrijgbaar in elk verkooppunt. Deze gids is ook verkrijgbaar als PDF op www.rdw.nl.</small>			
<small>Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van een auto. CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt.</small>			
<small>Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's</small>			

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VII

Energie, Personenauto, Fabrikant, Model

Energiedrager, Logo, Elektriciteit
 Brandstofverbruik, gemeten volgens de test van de typekeuring, 0 liter/100 km, km per liter

Stroomverbruik, gemeten volgens de test van de typekeuring, km per kWh

Zuinig, Onzuinig

CO₂-uitstoot, CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt, 0 gram/km

Jaar van toepassing

Een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot met gegevens voor alle nieuwe modellen personenauto's is gratis verkrijgbaar in elk verkooppunt. Deze gids is ook verkrijgbaar als PDF of www.rdw.nl.

Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik

Energie, Personenkraftwagen, Hersteller, Modell

Energieträger, Logo, Elektrizität
 Kraftstoffverbrauch, gemessen nach der Typgenehmigungsprüfung, 0 Liter/100 km, km pro Liter

Stromverbrauch, gemessen nach der Typgenehmigungsprüfung, km pro kWh

Effizient, ineffizient

CO₂-Emissionen, CO₂ ist das Treibhausgas, das die größte Rolle im globalen Klimawandel spielt, 0 Gramm/km

Anwendungsjahr

Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen, der Daten für alle neuen Personenkraftwagenmodelle enthält⁴, ist kostenlos an allen an allen Verkaufsstellen erhältlich. Dieser Leitfaden ist auch als PDF unter www.rdw.nl verfügbar.

Neben der Kraftstoffeffizienz eines Fahrzeugs bestimmen das Fahrverhalten und andere, nicht technische Faktoren den

en de CO₂-uitstoot van een auto. CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de bolwangigste rol speelt.

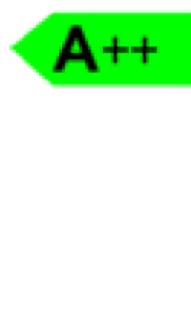
Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's.

Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs. CO₂ ist das Treibhausgas, das die größte Rolle im globalen Klimawandel spielt.

Richtlinie 1999/94/EG: Kennzeichnung von Personenkraftwagen.

1. in Absatz II werden die Worte „gemäß den Bestimmungen von Artikel 7 des Dekrets“ gestrichen;
2. Absatz IV erhält folgende Fassung:
„IV. Kraftstoffverbrauch, ausgedrückt in Liter pro 100 km und in km pro Liter für Benzin, Flüssiggas oder Diesel oder in kg pro 100 km und in km pro kg für Erdgas, genau auf eine Dezimalstelle und für Wasserstoff auf zwei Dezimalstellen.“;
3. Absatz V erhält folgende Fassung:
4. „V. Stromverbrauch, ausgedrückt in kWh pro 100 km und in km pro kWh, genau auf eine Dezimalstelle.“;
5. in Absatz VI werden die Worte „auf der Grundlage der relativen Energieeffizienz“ gestrichen.

Unter „*Druck*“ wird das Bild des Etiketts durch das folgende Bild ersetzt:

Energie		Personenauto	
Fabrikant		Logo	
Model			
Energiedrager		Elektriciteit	
Brandstofverbruik	0 liter / 100 km		
<small>gemeten volgens de test van de typekeuring.</small>	<small>= --,- km per liter</small>		
Stroomverbruik	16,4 kWh / 100 km		
<small>gemeten volgens de test van de typekeuring.</small>	<small>= 6,1 km per kWh</small>		
Zuinig			
A - A+++			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
Onzuinig			
CO₂-uitstoot	0 gram/km		
<small>CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt</small>			
Jaar van toepassing		2026	
<small>Een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot met gegevens voor alle nieuwe modellen personenauto's is gratis verkrijgbaar in elk verkooppunt. Deze gids is ook verkrijgbaar als PDF op www.rdw.nl.</small>			
<small>Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van een auto. CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt.</small>			
<small>Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's</small>			

27 mm

45 mm

22 mm

22 mm

106 mm

25 mm

10 mm

40 mm

105 mm

95 mm

10 mm

Energie, Fabrikant, Model, Energiedrager
 Personenauto, Logo, Elektriciteit
 Brandstofverbruik, gemeten volgens de test van de typekeuring, km per liter
 Stroomverbruik, gemeten volgens de test van de typekeuring, km per kWh
 Zuinig, Onzuinig
 CO₂-uitstoot, 0 gram/km
 CO₂ is het broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt.
 Jaar van toepassing
 Een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot met gegevens voor alle nieuwe modellen personenauto's is gratis verkrijgbaar in elk verkooppunt. Deze gids is ook verkrijgbaar als PDF op www.rdw.nl.
 Naast de brandstofefficiëntie van een auto zijn ook het rijgedrag en andere, niet-technische factoren bepalend voor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van een auto. CO₂ is het

Energie, Hersteller, Modell, Energieträger
 Personenkraftwagen, Logo, Strom
 Kraftstoffverbrauch, gemessen nach der Typgenehmigungsprüfung, km pro Liter
 Stromverbrauch, gemessen nach der Typgenehmigungsprüfung, km pro kWh
 Effizient, ineffizient
 CO₂-Emissionen, 0 g/km
 CO₂ ist das Treibhausgas, das die größte Rolle im globalen Klimawandel spielt.
 Anwendungsjahr
 Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen, der Daten für alle neuen Personenkraftwagenmodelle enthält, ist kostenlos an allen an allen Verkaufsstellen erhältlich. Dieser Leitfaden ist auch als PDF unter www.rdw.nl verfügbar.
 Neben der Kraftstoffeffizienz eines Fahrzeugs bestimmen das Fahrverhalten und andere, nicht technische Faktoren den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs. CO₂ ist das Treibhausgas, das

broeikasgas dat bij de wereldwijde klimaatverandering de belangrijkste rol speelt.
Richtlijn 1999/94/EG: Etikettering personenauto's.

die größte Rolle im globalen Klimawandel spielt.

Richtlinie 1999/94/EG: Kennzeichnung von Personenkraftwagen.

E

Anhang 2 Nummer 6 wird wie folgt geändert:

1. in Buchstabe a werden die Worte „vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 7 des Dekrets“ gestrichen;
2. in Buchstabe b wird jede Instanz von „m³“ durch „kg“ ersetzt.

F

In Anhang 3 Absatz 4 wird jede Instanz „m³“ durch „kg“ ersetzt.

Artikel II

Dieses Dekret tritt an einem durch das Königliche Dekret festzulegenden Zeitpunkt in Kraft.

Hiermit verordne ich, dieses Dekret und die dazugehörigen Erläuterungen im Amtsblatt zu veröffentlichen.

STAATSEKRETÄR FÜR INFRASTRUKTUR UND WASSERWIRTSCHAFT – ÖFFENTLICHER VERKEHR UND UMWELT,

C.A. Jansen

BEGRÜNDUNG

Allgemeine Begründung

1. Einleitung

Zweck dieser Änderung des Dekrets über die Kennzeichnung des Energieverbrauchs von Personenkraftwagen (im Folgenden „Dekret“) ist es, die Energiekennzeichnung für neue Personenkraftwagen für elektrische Personenkraftwagen geeignet zu machen. Mit der Änderung wird das Format des Etiketts so angepasst, dass der Stromverbrauch auf dem Etikett angegeben werden kann. Auf dem aktuellen Etikett sind nur Felder verfügbar, in denen der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen angegeben werden können. Bei elektrischen Personenkraftwagen sind diese beiden Werte gleich null. Durch Einfügen eines zusätzlichen Felds auf dem Etikett kann der Stromverbrauch auch auf dem Etikett von Plug-in-Hybrid-Personenkraftwagen angegeben werden. Darüber hinaus ermöglicht diese Änderung des Dekrets eine Vereinfachung des Verfahrens zur Erstellung der Broschüre über den Kraftstoffverbrauch.

Mit der Umsetzung der Richtlinie 1999/94/EG¹ (im Folgenden „Richtlinie“) in das Dekret, müssen neue Personenkraftwagen, die an einer Verkaufsstelle ausgestellt werden, mit dem Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Emissionen dieses Fahrzeugs gekennzeichnet werden. Die Einführung der Kennzeichnungsmaßnahme betraf nur Personenkraftwagen, die mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sind. Aufgrund von Änderungen der europäischen Rechtsvorschriften gilt die Energiekennzeichnung seit 2013 auch für elektrische Personenkraftwagen. Trotz der Tatsache, dass die europäischen Rechtsvorschriften vorschreiben, dass Elektrofahrzeuge mit einem Energiekennzeichnung gekennzeichnet werden müssen, gibt es keine europäische Anforderung, dass der Stromverbrauch auf dem Etikett angegeben werden muss. Da mehr als 30 % der neuen Verkäufe nunmehr aus elektrischen Personenkraftwagen bestehen, wird das Format des Etiketts angepasst, damit der Stromverbrauch angegeben werden kann. Die Verpflichtung zur Angabe des Stromverbrauchs für Elektro- und Plug-in-Hybrid-Personenkraftwagen wird auf nationaler Ebene eingeführt.

Die Richtlinie wird derzeit im Auftrag der Europäischen Kommission bewertet. Der Forschungsbericht zu dieser Bewertung wird 2025 vorliegen. Es wird jedoch nun erwartet, dass die Europäische Kommission bald danach einen Vorschlag zur Änderung der Kennzeichnungsrichtlinie vorlegen wird. Jeder Mitgliedstaat hat bereits einen eigenen Kennzeichnungsansatz für neue Personenkraftwagen eingeführt, so dass für die Anpassung der Richtlinie eine große Angleichung erforderlich sein wird. Wenn eine neue Richtlinie erlassen wird, wird erwartet, dass es eine Umsetzungsfrist von etwa zwei Jahren für das Inkrafttreten der neuen Vorschriften geben wird. Angesichts der erwarteten Vorlaufzeiten und des Anteils von 30 % der elektrischen Personenkraftwagen an neuen Verkäufen werden bereits Maßnahmen ergriffen, um den Stromverbrauch auf dem Etikett anzugeben. Sollte sich langfristig herausstellen, dass europäische Vorschriften auf den Weg gebracht werden, die in absehbarer Zukunft zu einem vergleichbaren Energiekennzeichnung mit Angaben zum Stromverbrauch führen werden, oder dass auch langfristig ein anderer Ausgangspunkt für die Angabe des Energieverbrauchs von elektrischen Personenkraftwagen gewählt wird, kann die Änderung des Dekrets überprüft werden (Grundsatz der Gemeinschaftstreue).

In dem Schreiben an das Parlament vom 22. März 2022 über den Kabinettsansatz für die Klimapolitik² wurde das Unterhaus bereits über die Anpassung der Energiekennzeichnung an elektrische Personenkraftwagen informiert. In diesem Schreiben wird festgestellt, dass der Energieverbrauch von vollelektrischen Personenkraftwagen in etwa dem von Personenkraftwagen mit einem herkömmlichen Verbrennungsmotor entspricht, wobei 8 der Verbrauch von vollelektrischen Personenkraftwagen etwa doppelt so hoch ist.

¹Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12).

² *Parlamentarisches Verfahren II*, 2021/22, Nr. 32 813 Nr. 1004.

Darüber hinaus besteht bei elektrischen Personenkraftwagen eine ähnliche Korrelation zwischen dem Standardverbrauch und dem praktischen Verbrauch wie bei konventionellen Personenkraftwagen. Angesichts dieser Merkmale ist es angebracht, den Stromverbrauch auf dem Energiekennzeichnung für elektrische Personenkraftwagen anzugeben.

2. Grundzüge des Vorschlags

Der wichtigste Teil dieser Änderung des Dekrets besteht darin, dass das Format des Etiketts so angepasst wird, dass der Stromverbrauch für Personenkraftwagen, die extern aufgeladen werden können, angegeben werden kann. Dies betrifft sowohl vollelektrische Personenkraftwagen als auch Plug-in-Hybrid-Personenkraftwagen, die teilweise mit Strom betrieben werden. Diese Änderung wird es den Käufern neuer Personenkraftwagen ermöglichen, über den Energieverbrauch dieser Personenkraftwagen informiert zu werden. Die Energiekennzeichnung sieht derzeit vor, dass der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen für elektrische Personenkraftwagen angegeben werden können. Bei elektrischen Personenkraftwagen sind beide Werte jedoch gleich null. Bei Plug-in-Hybrid-Personenkraftwagen kann auf dem aktuellen Etikett der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emission, nicht jedoch der Stromverbrauch angegeben werden. Bei Plug-in-Hybrid-Personenkraftwagen ist der Stromverbrauch jedoch auch ein wichtiger Teil des vom Hersteller angegebenen Energieverbrauchs. Dies gilt insbesondere für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge mit einer relativ großen Batterie und damit einer langen elektrischen Reichweite.

Wie in Absatz 1 erläutert, enthält diese Änderung des Dekrets keine neue Verpflichtung zur Bereitstellung einer Energiekennzeichnung für ein Elektrofahrzeug. In der Tat schreibt die europäische Gesetzgebung bereits vor, dass elektrische Personenkraftwagen mit einer Energiekennzeichnung gekennzeichnet werden müssen. Als die Energiekennzeichnung 2001 eingeführt wurde, war das Etikett nur für Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor bestimmt. Dies ergibt sich aus der Definition des Begriffs „Personenkraftwagen“ in der Richtlinie 1999/94/EG, die vorsah, dass die Kennzeichnung nur für Personenkraftwagen galt, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 80/1268/EWG³ zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen fielen. In der Zwischenzeit wurde diese Richtlinie durch die Verordnung (EU) 2017/1151⁴ über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen ersetzt. Diese Verordnung enthält auch Bestimmungen über die Messung des Stromverbrauchs von elektrischen Personenkraftwagen. Da die Verordnung (EG) Nr. 715/2007⁵ vorsieht, dass Bezugnahmen auf die alte Richtlinie 80/1268/EWG als Bezugnahmen auf die neue Verordnung zu verstehen sind, sind auch elektrische Personenkraftwagen zu kennzeichnen.

Neben der Angabe des Stromverbrauchs ermöglicht diese Änderung des Dekrets die Erstellung der Broschüre über den Kraftstoffverbrauch auf der Grundlage der Übereinstimmungsbescheinigungen der gelieferten Personenkraftwagen. Die Bestimmungen über den Datenaustausch zwischen der RDW und den Lieferanten neuer Personenkraftwagenmodelle für die Erstellung der Broschüre werden entsprechend angepasst. Die RDW wird die Möglichkeit haben, die Broschüre über den

³ Richtlinie 80/1268/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen (ABl. L 375).

⁴ Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175).

⁵ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171).

Kraftstoffverbrauch wie üblich auf der Grundlage der von den Lieferanten bereitgestellten Informationen über die Gruppierung von Versionen eines Typs zu einem Modell neuer Personenkraftwagen zusammenzustellen. Es wird eine neue Möglichkeit für die Erstellung der Broschüre über den Kraftstoffverbrauch auf der Grundlage der Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Personenkraftwagen eingeführt. Die RDW kann frei entscheiden, ob und gegebenenfalls wann sie zu einer anderen Methode übergeht.

Eine Vereinfachung könnte durch die Zusammenstellung der Broschüre über den Kraftstoffverbrauch auf der Grundlage von Informationen der Übereinstimmungsbescheinigung erreicht werden. Dieser neue Ansatz erfordert, dass der Leitfaden mindestens zweimal jährlich aktualisiert wird. Gemäß der Richtlinie muss der Leitfaden alle neuen Personenkraftwagenmodelle enthalten, die zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung verfügbar sind, und nicht alle neuen Personenkraftwagenmodelle, die zum Verkauf angeboten werden. Möchte die RDW die Zusammenstellung der Broschüre über den Kraftstoffverbrauch in der derzeitigen Form fortsetzen, kann die RDW dies in Zukunft einleiten, indem sie die Lieferanten auffordert, der RDW die Informationen über die Gruppierung der Versionen zu einem neuen Personenkraftwagenmodell zur Verfügung zu stellen.

Auf der Grundlage der Richtlinie können die Lieferanten mehrere Varianten oder Versionen eines Fahrzeugtyps zu einem Modell zusammenfassen. In diesem Fall basieren die angegebenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte dieses Modells auf der Variante bzw. der Version mit dem höchsten Kraftstoffverbrauch bzw. den höchsten CO₂-Emissionen. Die Anbieter von neuen Personenkraftwagen haben diese Möglichkeit der Gruppierung seit einiger Zeit nicht mehr genutzt, um die Energiekennzeichnung zu erstellen. Seit der Einführung der neuen Prüfmethode für den Energieverbrauch wurden die Bezeichnungen der neuen Personenkraftwagenmodelle und die Werte für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen direkt aus der Übereinstimmungsbescheinigung übernommen. Bei Plakaten und Aushängen können die Lieferanten weiterhin von der Möglichkeit der Gruppierung Gebrauch machen. Infolgedessen haben die Lieferanten die Möglichkeit, die Größe des Posters begrenzt zu halten.

3. Verhältnis zum übergeordneten Recht

Das Dekret setzt die Richtlinie um. Mit der Richtlinie soll sichergestellt werden, dass die Verbraucher Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen, die in der EU zum Kauf oder Leasing angeboten werden, erhalten und so ihre Entscheidung in voller Sachkenntnis treffen können. Die Richtlinie enthält eine Mindestharmonisierung: In den Anhängen I, II und III der Richtlinie sind beispielsweise die Mindestanforderungen festgelegt, die die Mitgliedstaaten bei der Überwachung der Kraftstoffverbrauchskennzeichnungen, des Leitfadens über den Kraftstoffverbrauch und des Aushangs erfüllen müssen. Dies lässt den Mitgliedstaaten Spielraum, auf nationaler Ebene weitere Anforderungen an diese Dokumente zu stellen. Mit der Änderung dieses Dekrets wird dieser Platz genutzt.

Diese Änderung enthält möglicherweise technische Vorschriften. Die Änderung ist daher der Europäischen Kommission gemäß der Notifizierungsrichtlinie mitzuteilen. Dementsprechend wurde der Europäischen Kommission am [noch festzulegen] ein Entwurf dieses Dekrets vorgelegt (Notifizierungsnummer 2024/xxxx/NL). [Ergebnismitteilung-noch festzulegen].

Rechtsgrundlage des Dekrets ist Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a des Straßenverkehrsgesetzes von 1994. Dieser Artikel sieht vor, dass die nach diesem Gesetz erlassenen Vorschriften auf die Förderung einer effizienten oder sparsamen Energienutzung abzielen können. Darüber hinaus verbietet Artikel 34 des Straßenverkehrsgesetzes von 1994 die Bereitstellung oder das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die durch eine allgemeine

Verwaltungsanordnung bezeichnet werden sollen, ohne die in der Maßnahme festgelegten Anforderungen in Bezug auf die Verfügbarkeit von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen zu erfüllen. Im Falle eines Verstoßes gegen dieses Verbot kann der Minister für Infrastruktur und Wasserwirtschaft eine Verwaltungsgeldstrafe auf der Grundlage von Artikel 174c des Straßenverkehrsgesetzes von 1994 verhängen. Parallel zu dieser Änderung des Dekrets wird das Straßenverkehrsgesetz von 1994 geändert, um dieses Verbot mit der Erweiterung der Art der Verbraucherinformationen in Einklang zu bringen, die gemäß dem Dekret auf der Energiekennzeichnung enthalten sein müssen. Zu diesem Zweck wird der in Artikel 34 verwendete Begriff „Kraftstoffverbrauch“ auf den „Energieverbrauch“ ausgeweitet.

Darüber hinaus soll die Verordnung über die relative Energieeffizienz von Personenkraftwagen (2026) (im Folgenden „Verordnung“) angenommen werden und gleichzeitig mit dieser Änderung in Kraft treten. Sie führt die neue Berechnungsmethode zur Bestimmung der Energieeffizienzklassen aller Personenkraftwagen aus. Die Berechnungsmethode wird um weitere Klassen ergänzt, um einen Vergleich zwischen Personenkraftwagen mit Diesel- und Benzinmotor und Elektro- und Wasserstoff-Personenkraftwagen zu ermöglichen. Mit der Annahme der neuen Verordnung wird die Verordnung über die relative Energieeffizienz von Personenkraftwagen, in der die alte Berechnungsmethode für die Energieeffizienzkategorie festgelegt wurde, aufgehoben.

4. Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen der Umsetzung der neuen Energiekennzeichnung und der anderen Methode zur Erhebung von Daten für den Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch werden im Folgenden erläutert.

Umsetzung der neuen Energiekennzeichnung

Die Energiekennzeichnungen werden den Händlern von oder im Namen der Lieferanten auf elektronischem Wege zur Verfügung gestellt. Die Richtlinie schreibt die Energiekennzeichnung für alle neuen Personenkraftwagen vor, auch für solche ohne CO₂-Emissionen oder Kraftstoffverbrauch. Die Lieferanten müssen ihre Energiekennzeichnungen-Produktionssoftware für das neue Informationsfeld „Stromverbrauch“ auf der Energiekennzeichnung einmalig ändern.

Es gibt schätzungsweise 33 Lieferanten (Einführer) mit insgesamt rund 1800 Verkaufsstellen für etwa 70 Fahrzeugmarken. Der Dienstleister RDC (ehemals RAI Data Centrum) hat im Auftrag von RAI Vereniging auch eine Schätzung der Anpassungskosten der Lieferanten vorgenommen. Dies sind die Kosten für die Anpassung der Software für den Druck der Energiekennzeichnung. Die Kosten sind rund ein Drittel niedriger, wenn der Lieferant das Kennzeichnungssystem an einen Dienstleister wie RDC auslagert. Die Kosten können auch unterschiedlich sein, da sie für Lieferanten, die noch nicht in die neue Energiekennzeichnung investiert haben, höher sind. Abhängig von diesen Variablen wird diese einmalige Anpassung der Software den Importsektor insgesamt rund 110 000 EUR an Arbeitsstunden (berechnet auf 100 EUR pro Stunde) und Servicegebühren kosten.

Investitionen von (neuen) Lieferanten, die noch nicht über ein Kennzeichnungssystem verfügen, weil sie nur emissionsfreie Personenkraftwagen verkaufen, werden in dieser Kostenschätzung nicht berücksichtigt, da die Kennzeichnungspflicht bereits vor dieser Änderung bestand, sodass kein neuer Regelungsaufwand entsteht.

Für Händler fallen keine zusätzlichen Kosten an, da die Etiketten auf neuen Personenkraftwagen in der Praxis etwa am 1. Januar jedes Jahres an der Verkaufsstelle ersetzt werden, wie aus dem Etikett ein Jahr hervorgeht.

Um die Berechnungsmethode an die Energieeffizienzkategorie für die Energieverbrauchskennzeichnung anzupassen, muss die RDW ihr Registrierungsmodul

anpassen. Für diese einmalige Anpassung hat die RDW im Vorgriff auf den formellen Umsetzungstests eine vorläufige Kostenschätzung von 400 Stunden vorgelegt.

Wendet die RDW weiterhin die derzeitige Methode zur Erstellung der Broschüre an (siehe Abschnitt unten), beschränken sich die einmaligen Anpassungskosten auf die Umsetzung der angepassten Formeln zur Bestimmung der Energiekennzeichnung. Für diese Anpassung der Anwendung hat die RDW im Vorgriff auf den formellen Umsetzungstests eine vorläufige Kostenschätzung von 400 Stunden vorgelegt.

Andere Methode zur Erhebung von Daten für den Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch

Der Wortlaut von Artikel 7 ermöglicht es der RDW, den Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch auf andere Weise zu erstellen. Zum Beispiel könnte die RDW den Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch auf die Bezeichnungen in der Übereinstimmungsbescheinigung stützen, da diese Daten der Übereinstimmungsbescheinigung bereits bei der RDW verfügbar sind. Im Vorgriff auf den formellen Umsetzungstest schätzt die RDW diese Einsparung auf einen indikativen Wert von 50 Arbeitsstunden pro Jahr.

Die Lieferanten werden von der Belastung durch diesen Datenaustausch in dieser Hinsicht befreit, da die Bereitstellung von Informationen über die Gruppierung von Varianten unter einem neuen Personenkraftwagenmodell entfallen kann. Derzeit müssen die Lieferanten der RDW jährlich alle Informationen über Modelle und Varianten zur Verfügung stellen. Der Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch enthält 1 800 Datensätze aller darin aufgeführten Marken und Modelle (Ausgabe 2023). Die jährliche Lieferung wird vom Dienstanbieter RDC geschätzt, um den Lieferanten einen jährlichen Aufwand von (durchschnittlich 20 Minuten pro Datensatz =) 600 Arbeitsstunden zu kosten. Auf der Grundlage eines geschätzten Durchschnitts von 100 EUR belaufen sich die aufwandsbezogenen Kosten von RDC auf 60 000 EUR pro Jahr für alle Lieferanten, die derzeit im Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch aufgeführt sind. Die Einsparungen aus dieser Maßnahme würden sich daher im Rahmen eines anderen Ansatzes des RDW für die oben genannten Lieferanten auf 60 000 EUR belaufen.

Für die RDW würde die Erstellung des Leitfadens über den Kraftstoffverbrauchs auf der Grundlage der Übereinstimmungsbescheinigung jedoch angesichts des aktuellen Stands der Technik zu einem Anstieg der Kosten führen. Die RDW müsste hierfür eine neue Anwendung erstellen. In Erwartung des formellen Umsetzungstests schätzt die RDW die Kosten für den Bau einer neuen Anwendung auf etwa 2 000 Arbeitsstunden. Die zweimal jährlich erscheinende Ausgabe der Broschüre wird zusätzliche jährliche Kosten in Höhe von ca. 7 500 EUR und einen zusätzlichen Aufwand für die Organisation von etwa 50 Arbeitsstunden mit sich bringen.

Angesichts der erwarteten Kosten hat die RDW mitgeteilt, dass sie die Übereinstimmungsbescheinigung vorerst nicht als Datenquelle verwenden möchte. Diese Option wird jedoch in der Änderung beibehalten, um Änderungen der Methodik zu ermöglichen, ohne dass eine Änderung des Dekrets erforderlich ist.

Sowohl die Automobilindustrie (BOVAG, RAI Vereniging und VNA) als auch Verbrauchervertreter (ANWB und die Verbrauchervereinigung) waren an der Gestaltung dieser Veränderungen beteiligt. Die Vertragsparteien unterstützen den Vorschlag.

5. Durchführung, Überwachung und Durchsetzung

Die RDW hat festgestellt, wo sich die geplanten Änderungen auf die Arbeit der RDW auswirken. Die Änderungen der Systeme und Prozesse fügen sich in die bestehende Organisationsstruktur der RDW ein und erfordern lediglich den Aufwand für die Verarbeitung neuer oder geänderter Daten. Anpassungen der IKT-Infrastruktur der Systeme oder die Einführung neuer Systeme finden keine Anwendung. Daher sieht die RDW keine Probleme bei der Umsetzung der geplanten Änderungen.

Die Umwelt- und Verkehrsinspektion (ILT, aus dem Niederländischen) hat für dieses Dekret einen Durchsetzbarkeits-, Machbarkeits- und Betrugswiderstandstest (HUF-Test, aus dem Niederländischen) durchgeführt. Die ILT überprüft die Energiekennzeichnungen stichprobenartig mit der Übereinstimmungsbescheinigung. Diese Änderungen haben keinen Einfluss auf diese Überprüfung der Einhaltung des Dekrets. In Bezug auf die Durchführbarkeit wird erwartet, dass kein zusätzliches VZÄ erforderlich ist und dass es möglich ist, mit dem derzeitigen Personalbestand für Energiekennzeichnungen zu verwalten. In diesem Zusammenhang gibt es neue Gesetze und Verordnungen, wodurch eine Prüfung zum Schutz vor Betrug entfällt.

6. Beratung und Konsultation

Am 13. Dezember 2024 wurde dieses Änderungsdekret dem Beirat für Regulierungsaufwand (ATR, aus dem Niederländischen) vorgelegt. Der ATR hat diesen Fall nicht für eine förmliche Stellungnahme ausgewählt, da nicht davon auszugehen ist, dass sie erhebliche Auswirkungen auf den Verwaltungsaufwand haben wird.

Online-Konsultation

Im Zeitraum vom 19. Dezember 2024 bis zum 24. Januar 2025 wurden 11 Antworten auf die Änderungsvorschläge eingeholt. Aus den Antworten auf diese Online-Konsultation geht hervor, dass das Ziel dieser Änderung unterstützt wird und dass ihre Einführung zu keinen Einwänden führen wird. Die Stimmung der Antworten ist überwiegend positiv. Es gibt keinen Grund, den Inhalt oder den Wortlaut der Änderungsvorschläge zu ändern. Die Antworten sind in vier Hauptthemen eingeteilt.

Im Hauptthema „Ergänzungen und Verbesserungen“ wurde hervorgehoben, dass das Etikett den Verbraucher ausdrücklich darüber informieren muss, dass der energieeffizienteste Personenkraftwagen die Klasse A+++ erhält. Im Anschluss an diese Bemerkung wurde das Format des Etiketts präzisiert. Das angepasste Etikett ist in Anhang 1 des Dekrets aufgeführt. Es wurden auch Vorschläge zur Ausweitung der Kennzeichnung gemacht, z. B. auf leichte Nutzfahrzeuge und gebrauchte Personenkraftwagen. Dies wurde nicht angepasst, da dies eine erhebliche Ausweitung des Anwendungsbereichs der Vorschrift bedeuten würde.

Umweltaspekte wurden im Hauptthema „Umweltaspekte“ behandelt, wie z. B. die Tatsache, dass das tatsächliche Reise- und Fahrverhalten des Fahrers letztlich bestimmt, wie viel Energie ein Auto verbraucht. Die Energieverbrauchskennzeichnung ist jedoch auf den vom Hersteller angegebenen Verbrauch des Personenkraftwagens beschränkt. Darüber hinaus heißt es auf dem Etikett, dass neben der Kraftstoffeffizienz eines Personenkraftwagens auch das Fahrverhalten und andere nichttechnische Faktoren den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs bestimmen.

Das Hauptthema „Begriffsbestimmungen“ hob unter anderem die angebliche Inkohärenz des Begriffs „Stromverbrauch“ hervor, wobei der Automobilhersteller den Begriff „Elektrizitätsverbrauch“ und die RDW den Begriff „Elektrischer Verbrauch“ verwendet. Dies wurde gewählt, weil „Stromverbrauch“ ein gemeinsames Konzept ist, auch für andere energieeffiziente Produkte.

Im Hauptthema „Rahmenbedingungen“ wurden Fragen zu den historischen Daten von Etiketten gestellt, die die RDW ohne Verpflichtung auf ihrer Website zur Verfügung stellt, und die Automobilindustrie verlangte eine Anpassungsfrist von mindestens sechs Monaten zwischen dem Datum des Inkrafttretens der Änderungen und ihrer Veröffentlichung im Gesetzblatt und im Amtsblatt. Das Datum des Inkrafttretens dieser Änderung wird mit den an der Umsetzung der Energiekennzeichnung beteiligten Parteien vereinbart.

Weitere Informationen zu den eingereichten Antworten finden Sie im vollständigen Konsultationsbericht unter

https://www.internetconsultatie.nl/herziening_energielabel_personenauto/b1.

7. Inkrafttreten

Dieses Änderungsdekret tritt an einem durch Königlichen Erlass festzulegenden Zeitpunkt in Kraft. Das Inkrafttreten am 1. Januar eines jeden Jahres ist im Zusammenhang mit der Platzierung der Etiketten im Ausstellungsraum wünschenswert. Dies steht im Einklang mit den gemeinsamen Anfangsterminen für Rechtsvorschriften und dem gemeinsamen Umsetzungszeitraum zwischen der Veröffentlichung dieses Dekrets und seinem Inkrafttreten.

Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

Abschnitt A (Artikel 1)

Angesichts der Zahl der an diesem Artikel vorgenommenen Änderungen wurden die Begriffe und Definitionen neu festgelegt. Die meisten Änderungen an Artikel 1 betreffen Verweise auf europäische Richtlinien und Verordnungen, die aufgehoben und durch neue Richtlinien und Verordnungen ersetzt wurden.

Die Begriffe „relative Energieeffizienz“, „Referenzwerte“ und „Regressionsformeln“ sowie die „Energieeffizienzklasse“ wurden in die Verordnung übernommen, da diese neue Vorschrift auch Begriffe und Definitionen enthält und diese Begriffe dort und nicht im verfügbaren Teil dieses Dekrets enthalten sind. Diese Konzepte sind für ein ordnungsgemäßes Verständnis der Verordnung unerlässlich und sind daher dort besser platziert. Im Konzept „Informationen über den Energieverbrauch“ wird der Verweis auf die relative Energieeffizienz gestrichen. Dies liegt daran, dass es sich um eine Korrektur einer falschen Bezeichnung handelt, die in diesem Begriff nicht wirklich eine Rolle spielt.

Abschnitt B (Artikel 7)

Artikel 7 wurde dahin gehend geändert, dass die Lieferanten die in diesem Artikel genannten Daten nur auf Verlangen der RDW zur Verfügung stellen müssen. Die RDW wird dies rechtzeitig, mindestens 8 Wochen vor dem 1. Oktober, bekannt geben. Wie im allgemeinen Teil der Erläuterungen dargelegt, kann die RDW diese Informationen auch auf der Grundlage der Übereinstimmungsbescheinigung zusammenstellen. Die Absätze 2 bis 5 werden gestrichen. Der Grund dafür ist, dass die Interimsanpassung in der Praxis offenbar nicht erfolgt und dies zu keinen Problemen geführt hat. Dies ist keine Verpflichtung nach der Richtlinie, und es ist daher nicht problematisch, diesen Teil zu streichen.

Abschnitt C (Artikel 8)

Artikel 8 bezieht sich nun allgemein auf die Konstanten und Werte der Berechnungsmethode für die Energieeffizienzklasse und nicht auf speziellere Teile dieser Berechnungsmethode, die in der Verordnung ausgearbeitet wurden. Die Regressionsformeln sind Teil dieser Berechnungsmethode und wurden daher ebenfalls gestrichen.

Abschnitte D, E und F (Änderung der Anhänge)

Die Änderung der Anhänge enthält das neue Format für die Energiekennzeichnung. Neben dem Kraftstoffverbrauch wird dort nun auch der Stromverbrauch angegeben.

STAATSSSEKRETÄR FÜR INFRASTRUKTUR UND WASSERWIRTSCHAFT – ÖFFENTLICHER VERKEHR UND UMWELT,