

ADAC Stellungnahme zum Vorschlag der EU-Kommission zur Kennzeichnung von Fahrzeugen („CO₂-Label“)

COM(2025) 995 final

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein und anerkannter Verbraucherverband mit über 22 Millionen Mitgliedern, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall, Krankheit sowie im häuslichen Bereich beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Der ADAC e.V. setzt sich intensiv für Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung ein. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC e.V. der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Im Rahmen der Interessenvertretung setzt sich der ADAC e.V. für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC e.V. ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184 sowie im Europäischen Transparenzregister, Registernummer: 02452103934-97. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex betrieben.

Hintergrund

Am 16. Dezember 2025 hat die EU-Kommission einen Legislativvorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 hinsichtlich der CO₂-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und der Kennzeichnung von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG vorgelegt.

Die aktuelle Richtlinie 1999/94/EG setzt Mindeststandards für Verbraucherinformationen über Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen von Pkw in den Mitgliedstaaten. In Deutschland erfolgt die nationale Umsetzung über die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV).

Mit dem Vorschlag strebt die EU-Kommission nunmehr eine EU-weit harmonisierte Kennzeichnung von Fahrzeugen an. Die Richtlinie 1999/94/EG soll daher aufgehoben und die Anforderungen an die Kennzeichnung in die Verordnung (EU) 2019/631 zur „CO₂-Flottengesetzgebung“ aufgenommen werden (siehe KOM (2025) 995 final, Artikel 1, Punkt 11 i.V. mit Anhang IIIa und Artikel 2).

Position des ADAC

Der ADAC steht einer EU-weit harmonisierten Kennzeichnung von Fahrzeugen offen gegenüber. Ein einheitliches System kann Synergien zwischen den Mitgliedstaaten schaffen und insbesondere eine einfachere Umsetzung durch die Automobilindustrie ermöglichen. Um das Ziel der Vereinfachung zu erreichen, sollte klar geregelt werden, dass es dem Hersteller obliegt, das „CO₂-Label“ bereits nach der Produktion des Fahrzeugs zur Verfügung zu stellen. Dieses ist anschließend durch den Händler gut sichtbar am Fahrzeug anzubringen. Hierdurch wären auch die Händler besser vor Abmahnverfahren geschützt. In Deutschland führte das Inkrafttreten der Pkw-EnVKV zu diversen Abmahnverfahren gegen Händler mit teilweise hohen Vertragsstrafen. Hier ist zu befürchten, dass die Kosten für diese Verfahren auch mittelbar an die Verbraucher durch Preissteigerungen weitergegeben werden. Ein EU-einheitliches „CO₂-Label“ mit klaren Anforderungen könnte zu einer Entschärfung der Situation beitragen.

Verständliche Verbraucherinformationen können helfen, die Verunsicherung der Verbraucher beim Thema Klimaschutz auszuräumen und Kaufzurückhaltungen abzubauen. Voraussetzung hierfür ist: Das „CO₂-Label“ muss einfach, verständlich und sofort überschaubar sein. Ein EU-weit einheitliches „CO₂-Label“ setzt daher voraus, dass eine Überfrachtung durch zusätzliche länderspezifische Angaben (z.B. Kfz-Steuer, Energiekosten) ausgeschlossen wird.

Das von der EU-Kommission vorgeschlagene „CO₂-Label“ stellt hier eine einfache und übersichtliche Möglichkeit dar, zeigt aber noch Optimierungsbedarf bei den Kraftstoff-/Stromverbrauchsangaben, insbesondere bei Plug-In-Hybriden. Sehr kritisch sieht der ADAC darüber hinaus, dass auch im Vorschlag der EU-Kommission alle Elektrofahrzeuge der CO₂-Klasse A zugeordnet werden. Auch hier müssen Anreize geschaffen werden für einen effizienten Stromverbrauch.

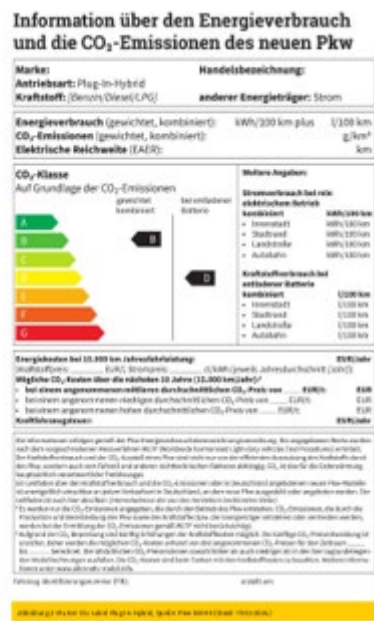
Aus ADAC-Sicht darf es zudem keine Verzögerungen bei Einführung einer einheitlichen Life Cycle Assessment (LCA)- oder Well-to-Wheel-Betrachtung geben, um dem auch von der EU-Kommission postulierten Leitbild der Technologieneutralität gerecht zu werden, und um für die Hersteller bei allen Antriebsarten Anreize zu setzen, weitere Effizienzpotentiale zu heben.

Im Einzelnen nimmt der ADAC zu dem Entwurf des Vorschlags wie folgt Stellung:

Kennzeichnung von Fahrzeugen „CO₂-Label“ (Anhang IIIa Teil 2)

Der Vorschlag zur Fahrzeugkennzeichnung „CO₂-Label“ der EU-Kommission konzentriert sich auf die wesentlichen Daten, wie Modellbezeichnung, CO₂-Wert inkl. CO₂-Klasse sowie durchschnittlicher Kraftstoff-/Stromverbrauch.

Das „CO₂-Label“ der nationalen Pkw-EnVKV geht darüber hinaus. Insbesondere die zusätzlichen Angaben des Kraftstoff- bzw. Stromverbrauchs in den einzelnen Messzyklen (Innenstadt, Stadtrand, Landstraße, Autobahn) sind hier hervorzuheben. Aber auch die Kennzeichnung von Plug-In-Hybriden ist deutlich umfangreicher: Hier wird die CO₂-Klasse sowohl auf Basis der „gewichteten kombinierten“ CO₂-Emissionen als auch bei „entladener Batterie“ dargestellt. Zusätzlich wird der Stromverbrauch bei rein elektrischem Betrieb als auch der Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie angegeben. Siehe auch nachfolgende Abbildung.



Diese zusätzlichen Angaben sollten aus Sicht des ADAC auch im EU-weit einheitlichen „CO₂-Label“ aufgenommen werden: Die Angaben des Kraftstoff- bzw. Stromverbrauchs in den einzelnen Messzyklen (Innenstadt, Stadtrand, Landstraße, Autobahn) bietet dem Verbraucher eine Orientierung, mit welchem

Kraftstoff- bzw. Stromverbrauch in seinem Einsatzspektrum zu rechnen ist. Da bei Plug-In-Hybriden die Nutzungsbedingungen die CO₂-Emissionen sowie den Kraftstoff- und Stromverbrauch entscheidend beeinflussen, ist hier eine umfassende Kennzeichnung analog zur Pkw-EnVKV empfehlenswert.

Nicht erforderlich hingegen sind aus Sicht des ADAC zusätzliche Angaben wie z.B. Kfz-Steuer, Energiekosten und CO₂-Kosten analog zur nationalen Pkw-EnVKV, da diese je nach Mitgliedstaat abweichen und ein EU-weit einheitliches „CO₂-Label“ damit nicht mehr zu gewährleisten ist.

Einteilung der Energieeffizienzklassen A bis G (Anhang IIIa Teil 1)

Der Vorschlag der EU-Kommission ist in der Einteilung der CO₂-Klassen deutlich strenger als die Pkw-EnVKV. Die CO₂-Klasse A ist analog zur Pkw-EnVKV Fahrzeugen mit Null CO₂-Emissionen und somit Elektro- und Brennstoffzellenautos vorbehalten, die weiteren Klassen folgen in „25er CO₂-Schritten“, bei der Pkw-EnVKV erfolgt die Einteilung ab CO₂-Klasse B dagegen analog zur nationalen CO₂-basierten Kfz-Steuer.

Damit ergibt sich beim Vorschlag der EU-Kommission für Plug-In-Hybride eine deutliche bessere Verteilung über die einzelnen Klassen im Gegensatz zur Pkw-EnVKV, in der fast alle Plug-In-Hybride in CO₂-Klasse B zu finden sind. Verbrennermodelle schneiden im Vorschlag der EU-Kommission dagegen deutlich schlechter ab und finden sich überwiegend in den CO₂-Klassen F und G.

Eine aktuelle Auswertung der ADAC Autodatenbank zeigt folgende Verteilung aller angebotenen Modellvarianten in den genannten CO₂-Klassen gemäß Pkw-EnVKV und Vorschlag der EU-Kommission:

CO ₂ -Klasse	Absoluter Wert der CO ₂ -Emissionen (gCO ₂ /km)		Verteilung Pkw-Modelle	
	Pkw-EnVKV	Vorschlag EU KOM	Pkw-EnVKV	Vorschlag EU KOM
A	0	0	21,6 %	21,6 %
B	1-95	1-25	12,6 %	1,4 %
C	96-115	26-50	5,4 %	4,0 %
D	116-135	51-75	19,1 %	5,5 %
E	136-155	76-100	15,5 %	2,4 %
F	156-175	101-125	8,2 %	12,6 %
G	176-...	126-...	17,7 %	52,4 %

Hinweise zur Auswertung der ADAC Autodatenbank (Verteilung Modellvarianten in den CO₂-Klassen):

Vorschlag EU-Kommission:

- Alle Elektroautos sind in Klasse A.
- Plug-In-Hybride sind überwiegend in den in Klasse C (30,4 %) und D (41,3 %) zu finden; in Klasse B sind 10,4 % vertreten.
- Modelle mit Verbrennungsmotor sind überwiegend in den Klassen F (19,7 %) und G (59,4 %) zu finden; in Klasse B sind 2,2 % vertreten - es gibt somit nur sehr wenige „gute“ Verbrenner.
- Der hohe Anteil in Klasse G (52,4 %) ist insbesondere durch SUV/Geländefahrzeuge, Busse und Sportmodelle (Roadster/Cabrio/Coupé) bzw. Modelle ab Untere Mittelklasse geprägt.

Nationale Pkw-EnVKV:

- Alle Elektroautos sind in Klasse A.
- Fast alle Plug-In-Hybride sind in Klasse B (92,0 %).
- 16,8 % der Modellvarianten mit Verbrennungsmotor sind in Klasse B – es gibt somit auch „gute“ Verbrenner.
- Der relativ hoher Anteil in Klasse G (17,7 %) ist insbesondere durch SUV/Geländefahrzeuge, Busse und Sportmodelle (Roadster/Cabrio/Coupé) bzw. Modelle der Oberen Mittelklasse und Oberklasse geprägt.

Da auch reine Elektrofahrzeuge deutliche Unterschiede im Stromverbrauch aufweisen – eine Auswertung der ADAC Autodatenbank auf Basis von 560 Pkw-Modellen mit Elektroantrieb zeigt einen WLTP-Gesamtverbrauch (WLTP kombiniert) zwischen 10,4 und 28.3 kWh/100 km auf –, sollte auch hier eine Möglichkeit der Unterteilung in CO₂-Klassen A bis G geschaffen werden. Dies wäre dann möglich, sobald für alle Fahrzeuge unabhängig vom Antrieb eine einheitliche Life Cycle Assessment (LCA)- oder Well-to-Wheel-Betrachtung vorliegt. Sollte dies kurzfristig nicht umsetzbar sein, wäre als Zwischenlösung eine Klassifizierung reiner Elektrofahrzeuge nach deren Energieverbrauch (kWh/100 km) denkbar. Nur so kann auch bei Elektrofahrzeugen der Fokus auf Energieeffizienz deutlicher ausgerichtet werden und ein Anreiz für die Fahrzeughersteller geschaffen werden, ihre Modelle weiter zu verbessern und deren Stromverbrauch zu reduzieren. Well-to-Wheel bzw. LCA ist jedoch vorzugswürdig, weil es für die Hersteller bei allen Antriebsarten Anreize zum Heben weiterer Effizienzpotentiale setzt und somit auch dem von der EU-Kommission postulierten Leitbild der Technologieneutralität gerecht wird.

Kennzeichnungspflicht für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge (Artikel 1, Punkt 11)

Der Vorschlag der EU-Kommission sieht eine **Kennzeichnungspflicht für alle Fahrzeuge** vor, die von Händlern zum Verkauf oder Leasing angeboten werden (**siehe neuer Artikel 15a, Abs.1**). Somit **gilt diese sowohl für Neu- als auch Gebrauchtfahrzeuge**. Eine genaue Definition dazu fehlt jedoch.

Für (ältere) Gebrauchtfahrzeuge, die weder unter die Euro 7-Verordnung fallen noch als Euro 6-Fahrzeuge mit ausreichender Datenbasis zur Effizienzbeurteilung auf dem Markt sind, käme aus ADAC-Sicht eine Kennzeichnungspflicht mit einem „CO₂-Label“ nicht in Betracht. Anders zu bewerten ist dies bei neueren Gebrauchtfahrzeugen ab Euro 7 und ggf. Euro 6.

Nachdem ein EU-weit einheitliches „CO₂-Label“ für Pkw dazu dienen soll, dass Verbraucher eine informierte Kaufentscheidung treffen können, liegt es nahe, dass – ähnlich wie bei Euro 7 – verbraucherrelevante CO₂-Informationen über die (Haupt-)Lebensdauer abgebildet werden und Händler über diesen Zeitraum zur verbindlichen Kennzeichnung verpflichtet werden.

Die Euro 7-Verordnung (VO (EU) 2024/1257) schreibt erstmalig Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit von Pkw fest. Dabei ist seitens der Hersteller u.a. die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte sowie der Kraftstoffverbrauchsangaben über eine Lebensdauer von 160.000 km bzw. 8 Jahre nachzuweisen.

Aus Sicht des ADAC wäre es daher sinnvoll, anhand dieser harten Grenze analog zur „Euro 7-Lebensdauerdefinition“ – unabhängig von der Anzahl der Nutzer, Nutzungsart, Neu- oder Gebrauchtfahrzeug und Zulassungszeitpunkt – den Händlern die Verpflichtung aufzuerlegen, die Fahrzeuge zu kennzeichnen.

Das Label bleibt dadurch verbrauchernah (hauptsächliche Nutzungsphase am Markt) und es spiegelt die dauerhafte Relevanz der CO₂-Klassifizierung wider, anstatt nur den Neuzustand wiederzugeben.

Übergangsproblem: Euro 6-Fahrzeuge

Eine zeitnahe Einführung eines EU-weit einheitlichen „CO₂-Labels“ könnte eine große Zahl Euro 6-Fahrzeuge betreffen, die nicht den Euro 7-Haltbarkeitsanforderungen unterliegen. Die gleichlange Lebensdauer (8 Jahre/160.000 km) für die Kennzeichnungspflicht eins zu eins zu übernehmen, könnte somit überzogen sein – insbesondere bei älteren Euro 6-Varianten.

Sollte das EU-weit einheitliche „CO₂-Label“ auch bereits Euro 6-Fahrzeuge betreffen, ist es notwendig, für diese die Kennzeichnungspflicht kürzer zu fassen (z.B. 5 Jahre und 80.000-100.000 km), um Verhältnismäßigkeit und Datenverfügbarkeit zu wahren – bei gleichzeitigem Verbraucherschutz.

Privatverkäufe (Erwägungsgrund 19)

Der ADAC regt an, Privatverkäufe explizit im VO-Text von der Kennzeichnungspflicht auszunehmen. Die Platzierung in einem Nebensatz des Erwägungsgrundes (19), „wodurch Privatpersonen, die gelegentlich einen Gebrauchtwagen verkaufen, ausgeschlossen sind“ ist aus Sicht des ADAC nicht ausreichend. Auch die Verwendung des unbestimmten Rechtsbegriffs „gelegentlich“ birgt das Risiko in sich, dass dieser bei Unklarheiten erst von einem Gericht entschieden werden müsste.

„Online Handel“ (Artikel 1, Punkt 3 i.V. mit Punkt 11)

Der Vorschlag der EU-Kommission sieht in Artikel 1, Punkt 3 in der Definition des Begriffs „Verkaufsstelle“ (siehe neuer Buchstabe p zu Artikel 3) derzeit nur physische Verkaufsräume und Messestände vor. Nur dort (und in Werbematerialien) sind gemäß Artikel 1, Punkt 11 (siehe neuer Artikel 15a) die „CO₂-Label“

anzubringen. Das würde aber bedeuten, dass der Händler lediglich im stationären Handel und nicht im Online-Handel zur Kennzeichnung verpflichtet wäre. Aus Sicht des ADAC ist diese unterschiedliche Behandlung nicht nachvollziehbar. Daher wäre es wünschenswert, den Online-Handel im Rahmen der Begriffsdefinition von „Verkaufsstelle“ explizit mit aufzugreifen.

Zusätzliche Angabe des aktuellen „Zustand der Antriebsbatterie“ bei gebrauchten Elektro- oder Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen (Artikel 1, Punkt 11)

Der Vorschlag der EU-Kommission sieht vor, dass Händler potenzielle Käufer eines gebrauchten Elektro- oder Plug-In-Hybrid-Fahrzeuges zusätzlich zum „CO₂-Label“ über den aktuellen Alterungszustand der Antriebsbatterie des Fahrzeugs informieren müssen (siehe neuer Artikel 15a, Abs.1).

Aus Sicht des ADAC bietet die Angabe des aktuellen „Zustand der Antriebsbatterie“ bei gebrauchten Elektro- oder Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen grundsätzlich einen Mehrwert für den Kaufinteressenten. Da die Bereitstellung dieser Informationen jedoch bereits über Anhang VI der Verordnung (EU) 2025/1707 abgedeckt ist, kann auf eine nochmalige Ausweisung im Rahmen der Fahrzeugkennzeichnung verzichtet werden.

Produktdatenbank (Artikel 1, Punkt 11 i.V. mit Anhang IIIa Teil 3)

Die EU-Kommission plant die Einrichtung einer öffentlich zugänglichen Produktdatenbank, die alle Informationen in Bezug auf die Kennzeichnung der in Verkehr gebrachten Modelle enthält. Die in Anhang IIIa Teil 3 genannten Informationen sind von den Fahrzeugherstellern unverzüglich nach Inverkehrbringen eines Modells in die Datenbank einzutragen.

Aus Sicht des ADAC stellt eine EU-weit einheitliche Produktdatenbank eine gute Informationsmöglichkeit für den Verbraucher/Kaufinteressenten dar, vorausgesetzt, diese wird wie vorgesehen regelmäßig aktualisiert. Die nationale DAT-Liste Leitfaden zum Energieverbrauch und zu den CO₂-Emissionen würde damit abgelöst.

Herausgeber/Impressum
ADAC e.V.
80686 München
www.adac.de

Alle Inhalte wenden sich an und gelten für alle Geschlechter (w/m/d). Soweit grammatikalisch männliche, weibliche oder neutrale Personenbezeichnungen verwendet werden, dient dies allein der besseren Lesbarkeit.