

Verordnungsentwurf

des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen

(Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung – Pkw-EnVKV)

A. Problem und Ziel

Mit der 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 vom 7.7.2017, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/49 der Kommission vom 21. Januar 2021 (ABl. L 17 vom 22.1.2020, S. 1) geändert worden ist, wurde das neue WLTP-Prüfverfahren (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) zur Messung von Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch eingeführt. Es löst das bisherige NEFZ-Prüfverfahren (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ab. Die nach WLTP auf dem Rollenprüfstand gemessenen Emissions- und Verbrauchswerte müssen seit 1. September 2017 für alle in der Europäischen Union neu typgenehmigten Modelle von Personenkraftwagen angegeben werden. Seit September 2018 müssen die WLTP-Werte für alle neu zugelassenen Personenkraftwagen angegeben werden. Die Mitgliedstaaten haben die Einführung des neuen Prüfverfahrens zu berücksichtigen und im nationalen Recht erforderliche Änderungen mit Blick auf die Verbrauchskennzeichnung von neuen Personenkraftwagen vorzunehmen.

B. Lösung

Mit dieser Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung werden die Vorgaben der Verordnung (EU) 2017/1151 in nationales Recht übernommen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Verordnung entstehen weder für den Bund noch die Länder (inkl. Kommunen) Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger sind von der rechtlichen Änderung nicht betroffen.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 159 Tsd. Euro.

Insgesamt entsteht einmaliger Aufwand von rund 75 Tsd. Euro. Darunter sind 75 Tsd. Euro der Kategorie Einführung oder Anpassung digitaler Prozessabläufe zuzuordnen.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro):	159,4
davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten (in Tsd. Euro):	64,4
Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro):	75
davon Einführung oder Anpassung digitaler Prozessabläufe	75

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ist von keiner tatsächlichen Änderung des Erfüllungsaufwands auszugehen. In Abhängigkeit von der Nutzung des neuen Auskunftsrechts in § 8 durch die Marktüberwachungsbehörden der Länder könnte ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Länder entstehen. Dem steht die mit dem Auskunftsrecht bezweckte generelle Erleichterung der Tätigkeit der Marktüberwachungsbehörden der Länder entgegen. Die entsprechenden Anfragen würden einen Erfüllungsaufwand auf Seiten der Wirtschaft verursachen.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro):	22,7
davon auf Landesebene (in Tsd. Euro):	22,7

F. Weitere Kosten

Durch die Änderung der Pkw-EnVKV entstehen keine sonstigen direkten oder indirekten Kosten, insbesondere sind keine Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau zu erwarten.

Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen

(Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung – Pkw-EnVKV)¹⁾

Vom ...

Auf Grund des § 4 Absatz 1, Absatz 2 Nummer 2, Absatz 3 Nummern 1, 3 und 5 bis 7 und Absatz 4 Nummer 2 des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes vom 10. Mai 2012 (BGBl. I S. 1070), das zuletzt durch Artikel 10a des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3026) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz sowie dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr:

Artikel 1

Änderung Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung

Die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung vom 28. Mai 2004 (BGBl. I S. 1037), die zuletzt durch Artikel 259 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Der Titel der Verordnung wird wie folgt gefasst:

„Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoff- und Stromverbrauch, zu CO₂-Emissionen und zu Energiekosten von neuen Personenkraftwagen (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung – Pkw-EnVKV)“.

2. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Stellt ein Hersteller oder Händler einen neuen Personenkraftwagen aus, bietet ihn zum Kauf oder zum Leasing an oder wirbt für ihn, so muss er dabei nach Maßgabe der §§ 3 bis 5 sowie der Anlagen 1 bis 4 Angaben machen über

¹⁾ Diese Verordnung dient der Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 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 vom 7.7.2017, S. 1).

1. den Kraftstoffverbrauch,
 2. den Stromverbrauch,
 3. die CO₂-Emissionen,
 4. die elektrische Reichweite,
 5. die Energiekosten bei 15.000 Kilometer Jahresfahrleistung,
 6. die aktuelle Höhe der Kraftfahrzeugsteuer,
 7. die kumulierten angenommenen CO₂-Kosten über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 Kilometer Jahresfahrleistung (CO₂-Kosten) sowie
 8. die CO₂-Klasse(n)
- des neuen Personenkraftwagens.

Der Stromverbrauch und die elektrische Reichweite sind nur anzugeben für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge und für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Bei den Angaben sind zu verwenden als Einheit

1. für den Kraftstoffverbrauch
 - a) bei allen flüssigen Kraftstoffen: Liter je 100 Kilometer (l/100 km),
 - b) bei komprimiertem Erdgas (CNG) (fossiles Methan, Biomethan, synthetisches Methan): Kilogramm je 100 Kilometer (kg/100 km),
 - c) bei komprimiertem Wasserstoff: Kilogramm je 100 Kilometer (kg/100 km),
2. für den Stromverbrauch: Kilowattstunde je 100 Kilometer (kWh/100 km),
3. für die CO₂-Emissionen: Gramm je Kilometer (g/km),
4. für die elektrische Reichweite: Kilometer (km),
5. für die Energiekosten bei 15.000 Kilometer Jahresfahrleistung: Euro im jeweiligen Jahr (Euro/Jahr),
6. für die aktuelle Kraftfahrzeugsteuer: Euro im jeweiligen Jahr (Euro/Jahr),
7. für die CO₂-Kosten: Euro (Euro).“

c) Nach Absatz 2 werden folgende Absätze 3 bis 6 angefügt:

„(3) Für die Angaben zum Kraftstoffverbrauch von flüssigen Kraftstoffen hat der Hersteller die Werte, die aus der Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Artikel 3 Nummer 5 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 vom 14.6.2018, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2022/2236 (ABl. L 296 vom 16.11.2022, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (Übereinstimmungsbescheinigung) stammen und in Liter je 100 Kilometer angegeben sind, auf die erste Nachkommastelle nach kaufmännischen Rundungsregeln zu runden.

(4) Für die Angaben zum Kraftstoffverbrauch von komprimiertem Erdgas (CNG) und von Wasserstoff hat der Hersteller die Werte, die aus der Übereinstimmungsbescheinigung stammen und in Kubikmeter je 100 Kilometer ($m^3/100\text{ km}$) angegeben sind, umzurechnen in Kilogramm je 100 Kilometer ($kg/100\text{ km}$). In der Umrechnung ist für komprimiertes Erdgas (CNG) (fossiles Methan, Biomethan, synthetisches Methan) und für Wasserstoff der jeweilige Bezugsdichtewert zu verwenden, der festgelegt ist in Anhang XXI, Unteranhang 7, Nummern 3.1.2 und 3.1.3 der 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 (EG) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1; L 209 vom 12.8.2017, S. 63; L 56 vom 28.2.2018, S. 66; L 2 vom 6.1.2020, S. 13; L 338 vom 15.10.2020, S. 12), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/49 (ABl. L 17 vom 22.1.2020, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung. Der umgerechnete Wert für Kilogramm ist auf die erste Nachkommastelle nach kaufmännischen Rundungsregeln zu runden.

(5) Für die Angaben zum Stromverbrauch hat der Hersteller die Werte, die aus der Übereinstimmungsbescheinigung stammen und in Wattstunden je Kilometer (Wh/km) angegeben sind, in Kilowattstunden je 100 Kilometer ($kWh/100\text{ km}$) umzurechnen. Der Wert ist auf die erste Nachkommastelle nach kaufmännischen Rundungsregeln zu runden.

(6) Für die Angaben zu den CO_2 -Emissionen hat der Hersteller die Werte, die aus der Übereinstimmungsbescheinigung stammen, auf eine ganze Zahl nach kaufmännischen Rundungsregeln zu runden.“

3. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Im Sinne dieser Verordnung

1. ist „Personenkraftwagen“(Pkw) ein Kraftfahrzeug der Klasse M1 gemäß Artikel 4 der 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 vom 14.6.2018, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2022/2236 (ABl. L 296 vom 16.11.2022, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, hiervon nicht erfasst sind Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß Anhang 1 Teil A Nummer 5 der Verordnung (EU) 2018/858;

2. ist ein Personenkraftwagen „neu“, der noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurde; davon ist auszugehen bei einem Personenkraftwagen, der typgenehmigt ist und dessen Erstzulassung zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr in dem Zeitpunkt, in dem er vom Hersteller oder Händler ausgestellt oder zum Kauf oder zum Leasing angeboten oder beworben wird, noch nicht länger als acht Monate zurückliegt oder der einen Kilometerstand von 1.000 Kilometern oder weniger aufweist;
3. ist ein Personenkraftwagen „gebraucht“, sofern er nicht unter Nummer 2 fällt; davon ist auszugehen bei einem Personenkraftwagen, der typgenehmigt ist und dessen Erstzulassung zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr in dem Zeitpunkt, in dem er vom Hersteller oder Händler ausgestellt oder zum Kauf oder zum Leasing angeboten oder beworben wird, länger als acht Monate zurückliegt oder einen Kilometerstand von mehr als 1.000 Kilometern aufweist;
4. ist „Modell“ die Handelsbezeichnung eines Fahrzeugtyps; bei mehreren Varianten und Versionen eines Fahrzeugtyps haben die unter einem Modell zusammengefassten Fahrzeuge mindestens folgende Merkmale gemeinsam:
 - a) Fabrikmarke und Handelsbezeichnung gemäß Übereinstimmungsbescheinigung,
 - b) Antriebsmaschine(n) hinsichtlich der Baumerkmale gemäß Verordnung (EU) 2018/858 Anhang I Teil B Nummer 1.2.1. b) sowie Nummer 1.3 b) und c): Art der Energieversorgung (Verbrennungsmotor, Elektromotor, Brennstoffzelle oder Sonstiges); Arbeitsverfahren (Fremdzündung, Selbstzündung oder Sonstiges); Anzahl und Anordnung der Zylinder bei einem Verbrennungsmotor (L4, V6 oder Sonstige); das Hubvolumen bei einem Verbrennungsmotor; die Motorhöchstleistung oder maximale Nenndauerleistung (Elektromotor),
 - c) Antriebsachsen (Anzahl, Lage, gegenseitige Verbindung),
 - d) Art des Aufbaus gemäß Verordnung (EU) 2018/858 Anhang I Teil C Nummer 2 (zum Beispiel Stufenhecklimousine, Schräghecklimousine, Coupé, Kabrio-Limousine, Kombilimousine, Mehrzweckfahrzeug, Pkw-Pick-up),
 - e) Art des Kraftstoffs oder des Energieträgers;
5. ist „Fabrikmarke“ der Firmenname des Herstellers gemäß Übereinstimmungsbescheinigung;
6. entsprechen die Begriffe „Typ“, „Variante“ und „Version“ der in Artikel 2 Nummer 12 der Richtlinie 1999/94/EG vorgegebenen Unterteilung;
7. ist „Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ die international genormte, 17-stellige Seriennummer gemäß Übereinstimmungsbescheinigung, mit der ein Fahrzeug eindeutig identifizierbar ist;
8. ist „Hersteller“ der in der Übereinstimmungsbescheinigung genannte Hersteller oder, wenn dieser nicht in Deutschland ansässig ist, dessen bevollmächtigter Vertreter in Deutschland;
9. ist „Händler“ jeder, der gewerblich Personenkraftwagen ausstellt oder zum Kauf oder zum Leasing anbietet;

10. sind „Kunden“ Personen, die für einen möglichen Kauf oder ein mögliches Leasing eines Personenkraftwagens einen Verkaufsort aufsuchen, um sich dort über die Eigenschaften eines Personenkraftwagens zu informieren;
11. ist „Verkaufsort“ ein physischer Ort, an dem neue Personenkraftwagen ausgestellt oder zum Kauf oder zum Leasing angeboten werden, insbesondere ein Ausstellungsraum oder ein Ausstellungsgelände; als Verkaufsorte gelten auch Handelsmessen, auf denen neue Personenkraftwagen der Öffentlichkeit vorgestellt werden; hingegen handelt es sich nicht um einen Verkaufsort, wenn der Ort baulich oder in anderer Weise abgetrennt ist und der Ort so gekennzeichnet ist, dass er für jeden Kunden erkennbar nicht der Ausstellung oder dem Angebot zum Kauf oder zum Leasing von neuen Personenkraftwagen dient;
12. ist „Kraftstoffverbrauch“ der auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens von flüchtigem Kraftstoff, komprimiertem Erdgas (CNG) oder Wasserstoff;
13. ist „Kraftstoff“ entweder flüssiger Kraftstoff oder komprimiertes Erdgas (CNG); maßgeblich ist der vom Hersteller empfohlene Kraftstoff mit derjenigen Bezeichnung, die zur Bekanntmachung der Kraftstoffqualität für den Betrieb von Kraftfahrzeugen nach der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen vom 8. Dezember 2010, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2739) in der jeweils geltenden Fassung verwendet werden muss;
14. ist „anderer Energieträger“ Strom oder Wasserstoff;
15. ist „Stromverbrauch“ der auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens an elektrischer Energie;
16. ist „Energieverbrauch“ der auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens an Kraftstoff, Wasserstoff oder an elektrischer Energie;
17. sind „CO₂-Emissionen“ die auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten spezifischen CO₂-Emissionen eines neuen Personenkraftwagens;
18. ist „elektrische Reichweite“ die Strecke, die von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen auf elektrische Weise zurückgelegt werden kann und auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelt wird;
19. umfassen „phasenspezifische Werte“ den jeweiligen Kraftstoff- bzw. Stromverbrauchswert „innerstädtisch“, „Stadtrand“, „Landstraße“ und „Autobahn“ wie in Absatz 2 definiert;
20. ist „Masse des Fahrzeugs“ die tatsächliche Masse des Fahrzeugs gemäß Anhang XXI Nummer 3.2.24 der Verordnung (EU) 2017/1151;
21. ist „Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor“ ein Fahrzeug, dessen mechanischer Antrieb ganz oder teilweise auf Basis einer periodisch arbeitenden Wärmekraftmaschine beruht, die mit flüssigen Kraftstoffen, komprimiertem Erdgas (CNG) oder Wasserstoff betrieben wird;

22. ist „extern aufladbares Hybridelektrofahrzeug“ ein Fahrzeug mit einem Verbrennungs- und einem Elektromotor, wobei der Strombedarf auch durch externe Aufladung gedeckt werden kann entsprechend der Verordnung (EU) 2017/1151;
23. ist „rein elektrisch betriebenes Fahrzeug“ ein Fahrzeug mit reinem Elektroantrieb gemäß Artikel 2 Nummer 34 der Verordnung (EU) 2017/1151;
24. ist „Brennstoffzellenfahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 2 Nummer 36 der Verordnung (EU) 2017/1151 mit einem elektrischen Antrieb, bei dem der Strom durch eine mit Wasserstoff beschickte Brennstoffzelle im Fahrzeug erzeugt wird;
25. ist „Antriebsart“ eines Fahrzeugs die Art der Antriebsmaschine: Verbrennungsmotor (flüssige Kraftstoffe oder komprimiertes Erdgas (CNG)), rein elektrischer Antrieb (Elektromotor), extern aufladbarer hybridelektrischer Antrieb (Plug-In-Hybrid), Brennstoffzellenantrieb;
26. sind „Werbeschriften“ alle Druckschriften, die für die Vermarktung und Werbung zum Kauf oder zum Leasing neuer Personenkraftwagen in der Öffentlichkeit verwendet werden, dazu zählen insbesondere technische Anleitungen, Broschüren, Anzeigen in Zeitungen, Magazinen und Fachzeitschriften sowie Plakate;
27. ist „Werbematerial“ jede Form von Information, die für die Vermarktung und Werbung zum Kauf oder zum Leasing neuer Personenkraftwagen in der Öffentlichkeit verwendet wird; dies umfasst auch Texte, Bilder und Videos auf Internetseiten, soweit für den Inhalt der Angaben nach anderen Rechtsvorschriften Hersteller, Unternehmen, Organisationen oder Personen verantwortlich sind, die neue Personenkraftwagen zum Kauf oder zum Leasing anbieten, sowie Darstellungen auf Internetseiten von Handelsmessen, auf denen neue Personenkraftwagen der Öffentlichkeit vorgestellt werden;
28. ist „Verbreitung in elektronischer Form“ die Verbreitung von Informationen, die durch Geräte für die elektronische Verarbeitung und Speicherung von Daten am Ausgangspunkt gesendet und am Endpunkt vollständig über Draht, über Funk, auf optischem oder anderem elektromagnetischem Weg gesendet, weitergeleitet und empfangen werden;
29. ist „Online-Videoportal“ eine Plattform im Internet, die es ermöglicht, audiovisuelles Material zu veröffentlichen, zu bewerten oder anzuschauen;
30. sind „elektronische, magnetische oder optische Speichermedien“ alle physikalischen Materialien, auf denen Informationen in elektronischer Form aufgezeichnet werden und die zur Information der Öffentlichkeit genutzt werden können.“

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 neu angefügt:

„(2) In dieser Verordnung entsprechen die phasenspezifischen Angaben zum Kraftstoff- bzw. Stromverbrauch

1. „innerstädtisch“ dem Kraftstoff- bzw. Stromverbrauchswert für die Prüfphase „Niedrig“
2. „Stadtrand“ dem Kraftstoff- bzw. Stromverbrauchswert für die Prüfphase „Mittel“

3. „Landstraße“ dem Kraftstoff- bzw. Stromverbrauchswert für die Prüfphase „Hoch“
4. „Autobahn“ dem Kraftstoff- bzw. Stromverbrauchswert für die Prüfphase „Höchstwert“
5. „Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie“ dem Kraftstoffverbrauchswert „kombinierter Kraftstoffverbrauch bei Ladungserhaltung“
6. „Stromverbrauch bei elektrischem Betrieb“ dem Stromverbrauchswert „kombinierter Stromverbrauch EC“

gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151.“

4. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 3

Hinweis über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen sowie Aushang am Verkaufsort“.

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Absatz 1 Satz 1 werden in dem Satzteil vor Nummer 1 nach dem Wort „Personenkraftwagen“ die Wörter „an einem Verkaufsort“, nach den Wörtern „zum Kauf oder“ das Wort „zum“ eingefügt und werden die Wörter „Sorge zu tragen“ durch die Wörter „zu sorgen“ ersetzt.

bb) Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„1. ein Hinweis, der den jeweils einschlägigen Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen, die elektrische Reichweite (sofern einschlägig), die Energiekosten, die aktuelle Kraftfahrzeugsteuer, die CO₂-Kosten sowie die CO₂-Klasse(n) dieses Fahrzeugs enthält und den Anforderungen der Anlage 1 entspricht,

a) an dem ausgestellten Fahrzeug angebracht ist oder

b) in der unmittelbaren Nähe des ausgestellten Fahrzeugs so angebracht ist, dass der Hinweis deutlich sichtbar ist und eindeutig diesem Fahrzeug zugeordnet werden kann,

und

2. ein Aushang am Verkaufsort deutlich sichtbar angebracht ist, der den jeweils einschlägigen Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen, die elektrische Reichweite (sofern einschlägig) sowie die CO₂-Klasse(n) aller Modelle neuer Personenkraftwagen enthält, die am Verkaufsort ausgestellt oder am Verkaufsort oder über diesen Verkaufsort zum Kauf oder zum Leasing angeboten werden, und der den Anforderungen der Anlage 2 entspricht.“

c) In Absatz 2 wird das Wort „die“ durch die Wörter „sie den“ ersetzt, nach den Wörtern „Anlagen 1“ das Wort „(Hinweis)“ und nach der Angabe „2“ das Wort

„(Aushang)“ ergänzt und es werden die Wörter „Voraussetzungen eingehalten werden“ durch die Wörter „Anforderungen entsprechen“ ersetzt.

d) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Der bisherige Wortlaut wird zu Satz 1 und die Wörter „Die Hersteller haben den Händlern“ werden durch die Wörter „Hersteller haben Händlern“ ersetzt.

bb) Nach Absatz 3 Satz 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Die Hersteller haben den Angaben die Information beizufügen, dass diese Angaben in Abhängigkeit der Rad-Reifen-Kombination des neuen Personenkraftwagens variieren können.“

e) Dem § 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Die Pflichten nach Absatz 1 gelten nicht für

1. gebrauchte Personenkraftwagen;
2. neue Personenkraftwagen, die erkennbar erst vor kurzer Zeit am Verkaufsort angeliefert wurden;
3. neue Personenkraftwagen, die erkennbar nur vorübergehend am Verkaufsort zur Auslieferung an den Käufer oder den Leasingnehmer bereitstehen;
4. neue Personenkraftwagen, für die dem Hersteller noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen.

In den Fällen des Satzes 1 Nummern 1 bis 4 können der Hinweis und die Aufnahme in den Aushang freiwillig erfolgen, wenn diese den Anforderungen der Anlagen 1 (Hinweis) und 2 (Aushang) entsprechen. Im Falle des Satzes 1 Nummer 1 müssen Hinweis und Aushang deutlich erkennbar mit der Information versehen werden, dass es sich um einen gebrauchten Personenkraftwagen handelt. Im Falle des Satzes 1 Nummer 4 müssen Hinweis und Aushang deutlich erkennbar mit der Information versehen werden, dass es sich bei den angegebenen Werten um vorläufige Werte handelt.“

5. § 3a wird wie folgt gefasst:

„§ 3a

CO₂-Klassen

Der Hersteller hat den neuen Personenkraftwagen entsprechend der Höhe der kombinierten (für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge entsprechend der Höhe der gewichtet, kombinierten) CO₂-Emissionen einer der nachfolgend bestimmten CO₂-Klassen zuzuweisen. Maßgeblich für die Zuweisung eines individuellen Personenkraftwagens zu einer CO₂-Klasse ist der Wert der CO₂-Emissionen, der sich aus der Übereinstimmungsbescheinigung dieses Personenkraftwagens ergibt.

CO ₂ -Klasse	Wert der kombinierten bzw. gewichtet, kombinierten CO ₂ -Emissionen (g CO ₂ /km)
A	0
B	1 - 95

C	96 - 115
D	116 - 135
E	136 - 155
F	156 - 175
G	176 - ...“.

6. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 4

Leitfaden zum Energieverbrauch und zu den CO₂-Emissionen“.

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Eine von den Herstellern mit Zustimmung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz bestimmte Stelle erstellt einen einheitlichen Leitfaden über den jeweils einschlägigen Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen, die elektrische Reichweite (sofern einschlägig) und die CO₂-Klasse(n) von allen Modellen neuer Personenkraftwagen, die in Deutschland ausgestellt oder zum Kauf oder zum Leasing angeboten werden. Der Leitfaden ist halbjährlich zu aktualisieren. Die von den Herstellern bestimmte Stelle stellt den Leitfaden ausschließlich im Internet zur Verfügung.“

c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden die Wörter „Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie“ durch die Wörter „Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz“, die Wörter „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ sowie die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

bb) In Satz 3 werden die Wörter „Bundesministerium für Wirtschaft und Energie“ durch „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ ersetzt.

d) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Händler und Hersteller haben den Leitfaden am Verkaufsort ihren Kunden auf Anfrage unverzüglich und unentgeltlich gemäß Satz 2 und 3 zur Verfügung zu stellen. Hierzu ist dem Kunden der Leitfaden in elektronischer Form einsehbar zu machen und die Internetadresse, unter der der Leitfaden abgerufen werden kann, mitzuteilen. Der Leitfaden kann dem Kunden alternativ auch auf einem elektronischen, magnetischen oder optischen Speichermedium übergeben werden.“

e) Absatz 4 wird aufgehoben und der bisherige Absatz 5 wird Absatz 4 und wie folgt gefasst:

„(4) Hersteller und diejenigen, die im eigenen Namen neue Personenkraftwagen zum Verkauf in den Handel einführen, ohne Hersteller zu sein, müssen der von den Herstellern bestimmten Stelle die folgenden Angaben übermitteln:

1. die Handelsbezeichnungen
 - a) aller Modelle der Personenkraftwagen, die in Deutschland zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Leitfadens bestellbar sind und/oder ausgeliefert wurden, und
 - b) soweit bereits bekannt, der Modelle, die sie in Deutschland bis zum Ende des laufenden sowie des folgenden Kalenderjahres in den Handel bringen werden, sowie
2. zu jedem der unter Nummer 1 genannten Modelle
 - a) den Hubraum,
 - b) die Leistung,
 - c) den Typ,
 - d) die Getriebeart,
 - e) die Masse des Fahrzeugs,
 - f) die Kraftstoffart bzw. die Art des anderen Energieträgers,
 - g) den Energieverbrauch,
 - h) die CO₂-Emissionen,
 - i) die CO₂-Klasse(n),
 - j) die elektrische Reichweite (sofern einschlägig).

Sofern unter einem Modell mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden, so sind für die nach Nummer 2 Buchstaben g, h und j anzugebenen Kennzahlen die Werte der Varianten und/oder Versionen mit dem jeweils niedrigsten und dem jeweils höchsten Wert anzugeben. Sollte es innerhalb einer Variante und/oder Version unterschiedliche Kennzahlen geben, so ist für die im vorigen Satz beschriebene Spannbreite auf den jeweils höchsten Wert innerhalb der Variante und/oder Version abzustellen. Für die nach Nummer 2 Buchstabe i anzugebende(n) CO₂-Klasse(n) sind die CO₂-Klasse der Variante und/oder Version mit der günstigsten und die CO₂-Klasse der Variante und/oder Version mit der ungünstigsten CO₂-Klasse anzugeben. Sollte dieselbe Variante und/oder Version aufgrund unterschiedlicher Kennzahlen verschiedenen CO₂-Klassen angehören, so ist für die im vorigen Satz beschriebene Spannbreite auf die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen.

Die Übermittlung dieser Angaben muss jeweils spätestens zwei Wochen vor Ablauf eines jeden Halbjahrs erfolgen.“

7. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „offiziellen Kraftstoffverbrauch und die offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen“ durch die Wörter „jeweils einschlägigen Energieverbrauch, über die CO₂-Emissionen, die CO₂-Klasse(n) und über die elektrische Reichweite (sofern einschlägig)“ ersetzt und das Wort „Abschnitt“ durch das Wort „Teil“ ersetzt.

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden im Satzteil vor Nummer 1 die Angabe „Satz 1“ und die Wörter „entsprechend für“ gestrichen sowie nach dem Wort „gilt“ die Wörter „mit der Maßgabe, dass die Angaben gemäß Teil II der Anlage 4 gemacht werden müssen für Werbematerial, das“ eingefügt.
 - bb) In Nummer 1 werden die Wörter „verbreitetes Werbematerial“ gestrichen.
 - cc) In Nummer 2 wird das Wort „Werbung“ gestrichen und das Semikolon „;“ durch ein „und“ ersetzt.
 - dd) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. im Internet, einschließlich Werbung in sozialen Medien und in Online-Videoportalen verbreitet wird.“
 - ee) Der bisherige zweite Teilsatz von Satz 1 wird zu Satz 2 und wie folgt geändert: Nach der Angabe „Artikel 1“ wird die Angabe „Absatz 1“ eingefügt, die Wörter „(Richtlinie über audiovisuelle Mediendienste),“ werden gestrichen und nach der Angabe „(ABl. L 95 vom 15.4.2010, S. 1“ wird die Klammer „)“ durch ein Semikolon „;“ ersetzt und die Angabe „L 263, S. 15), die zuletzt durch Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2018/1808 (ABl. L 303 vom 28.11.2018, S. 69) geändert worden ist“ eingefügt.
 - ff) Der bisherige Satz 2 wird aufgehoben.
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Hinter die Angabe „Abs. 3“ werden die Wörter „Satz 1 und 2“ angefügt.
 - bb) Der Satzteil „, zur Verbreitung in elektronischer Form bestimmtes Werbematerial, elektronische, magnetische oder optische Speichermedien“ wird gestrichen.
 - cc) Nach dem Wort „Werbeschriften“ werden die Wörter „und/oder Werbematerial für die Verbreitung im Internet“ eingefügt.
8. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6

Missbräuchliche Verwendung von Bezeichnungen

Es ist verboten, in Hinweisen und Aushängen gemäß § 3 Absatz 1, im Leitfaden gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 und in Werbeschriften und/oder Werbematerialien gemäß § 5 Angaben, Zeichen oder Symbole zum Energieverbrauch, zu den CO₂-Emissionen, zur elektrischen Reichweite, zu den Energiekosten, zur aktuellen Kraftfahrzeugsteuer, zu den CO₂-Kosten oder zur CO₂-Klasse zu verwenden, die nicht den jeweils einschlägigen Vorgaben der §§ 1 bis 5 entsprechen, sofern solche abweichenden Angaben, Zeichen, oder Symbole geeignet sind, den Kunden oder Werbeempfänger über die nach dieser Verordnung notwendigen Angaben zu täuschen, Irrtümer oder Missverständnisse über diese Angaben hervorzurufen oder die Vergleichbarkeit der Angaben zu unterschiedlichen neuen Personenkraftwagen einzuschränken.“

9. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) Die Nummern 1 und 2 werden wie folgt gefasst:
- „1. entgegen § 3 Absatz 1 nicht dafür sorgt, dass ein Hinweis oder ein Aushang an einer dort genannten Stelle angebracht ist,
 2. entgegen § 3 Absatz 3 Satz 1, § 4 Absatz 4 oder § 5 Absatz 3 eine Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig übermittelt,“.
- b) In der bisherigen Nummer 3 werden die Angabe „Abs. 3“ durch die Angabe „Absatz 3“ und das Wort „aushändigt“ durch die Wörter „zur Verfügung stellt“ ersetzt.
- c) In der bisherigen Nummer 4 werden die Wörter „Abs. 1, auch in Verbindung mit Abs. 2,“ durch die Wörter „Absatz 1 oder Absatz 2 Satz 1“ ersetzt und nach dem Wort „dass“ die Wörter „in Werbematerialien“ eingefügt.
- d) Die bisherige Nummer 5 wird wie folgt gefasst:
- „5. entgegen § 6 eine Angabe, ein Zeichen oder ein Symbol verwendet.“

10. Nach § 7 wird folgender § 8 eingefügt:

„§ 8

Auskunftsrecht der Marktüberwachungsbehörden

Auf Nachfrage der zuständigen Marktüberwachungsbehörden müssen Hersteller innerhalb von vier Wochen den Marktüberwachungsbehörden zu allen von ihnen zum Zeitpunkt der Nachfrage in Deutschland zum Kauf oder zum Leasing angebotenen oder ausgestellten Modellen mitteilen,

1. welche in der Übereinstimmungsbescheinigung aufgeführten Varianten und/oder Versionen jeweils unter dem betreffenden Modell zusammengefasst sind, sowie
2. alle in § 1 Absatz 1 aufgeführten Angaben zu der jeweiligen Variante und/oder Version des jeweiligen Modells.“

11. Der bisherige § 8 wird § 9 und wie folgt gefasst:

„§ 9

Weiterverwendung von Werbematerial

(1) Werbung im Internet kann noch bis zum [einsetzen: Datum des ersten Tages des dritten auf das Inkrafttreten dieser Verordnung folgenden Monats] nach den Anforderungen der Pkw-EnVKV in ihrer bis zum [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten dieser Verordnung] geltenden Fassung weiter verwendet werden.

(2) Werbeschriften und elektronische, magnetische oder optische Speichermedien können noch bis zum [einsetzen: Datum des ersten Tages des sechsten auf das Inkrafttreten dieser Verordnung folgenden Monats] nach den Anforderungen der Pkw-EnVKV in ihrer bis zum [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten dieser Verordnung] geltenden Fassung weiter verwendet werden.

(3) Unbeschadet der Regelungen in den Absätzen 1 und 2 gelten die Regelungen der Pkw-EnVKV ausschließlich für die nach ihrem Inkrafttreten geschaltete Werbung; Online-Archive und vergleichbare Informationsquellen müssen nicht aktualisiert werden.“

12. Der bisherige § 8a wird zu § 10 und wie folgt gefasst:

„§ 10

Übergangsregelung

Der Leitfaden gemäß § 4 muss spätestens am 1. Juli 2024 den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.“

13. § 9 sowie die Schlussformel werden aufgehoben.

14. Nach § 10 wird folgender § 11 eingefügt:

„§ 11

Überprüfung der Pkw-EnVKV

Nach Inkrafttreten dieser Verordnung wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die Pkw-EnVKV insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Einführung von Energieverbrauchs-Klassen für Elektrofahrzeuge, eine Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen sowie einen klareren Ausweis der Belastung über den Lebenszyklus des Fahrzeugs aufgrund der CO₂-Bepreisung von Energieträgern und der Kfz-Steuer überprüfen, einen Bericht mit Vorschlägen zu ihrer Weiterentwicklung und Änderung veröffentlichen und im Lichte der gewonnenen Erkenntnisse spätestens im ersten Quartal 2025 eine Änderung dieser Verordnung vorschlagen.“

15. Anlage 1 (zu § 3 Absatz 1 Nummer 1) wird wie folgt vollständig neu gefasst:

„Anlage 1(zu § 3 Absatz 1 Nummer 1)

Hinweis über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen von neuen
Personenkraftwagen

Teil I

Inhalt und Gestaltung des Hinweises

1. Die Größe des Hinweises beträgt 297 mm x 210 mm (DIN A4).
2. Der Hinweis ist einheitlich nach den Mustern in Teil II zu erstellen. Auf dem Hinweis darf auch eine andere Schriftart verwendet werden, als die in den Mustern verwendete, wenn die Schriftfarbe unverändert bleibt, der mindestens einzuhaltende Schriftgrad gewahrt wird und die gewählte Schriftart einheitlich auch für die anderen zum Fahrzeug am Verkaufsort gemachten Angaben verwendet wird. Alle Angaben auf dem Hinweis müssen, soweit nicht im Folgenden ausdrücklich anders geregelt, schwarz auf weißem Hintergrund sein.

3. Die Überschrift der Hinweise ("Information über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen des neuen Pkw") muss im Schriftgrad 26 pt fett gedruckt sein. Im Fall der freiwilligen Kennzeichnung nach § 3 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 muss die Überschrift zu "Information über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen des gebrauchten Pkw" geändert und im Schriftgrad 26 pt fett gedruckt werden. In den Fällen der freiwilligen Kennzeichnung nach § 3 Absatz 4 Satz 1 Nummer 4 ist der Überschrift in Satz 1 in Klammern das Wort "(vorläufig)" im Schriftgrad 26 pt fett anzufügen.
4. Nach der Überschrift sind im ersten Kasten folgende Angaben zum jeweiligen Fahrzeug zu machen: Marke ("Fabrikmarke" nach Nummer 0.1 der Übereinstimmungsbescheinigung), Handelsbezeichnung ("Handelsbezeichnung" nach Nummer 0.2.1 der Übereinstimmungsbescheinigung), Antriebsart, Masse des Fahrzeugs ("tatsächliche Masse des Fahrzeugs" nach Nummer 13.2 der Übereinstimmungsbescheinigung), Kraftstoff ("Kraftstoff" nach Nummer 26 der Übereinstimmungsbescheinigung, unterschieden lediglich nach den Begriffen Benzin, Diesel oder komprimiertem Erdgas (CNG) sowie gegebenenfalls anderen Energieträgern; bei Ottokraftstoffen und Dieselmotoren kann auf den Zusatz "schwefelfrei" verzichtet werden) sowie Leistung ("Höchstleistung" nach Nummer 27 der Übereinstimmungsbescheinigung). Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen sind die Leistung des Verbrennungsmotors ("Höchste Nutzleistung" nach Nummer 27.1 der Übereinstimmungsbescheinigung) und des Elektromotors ("Höchste Nutzleistung" nach Nummer 27.3 der Übereinstimmungsbescheinigung) getrennt anzugeben.
5. Im zweiten Kasten sind die zum jeweiligen Fahrzeug gehörigen Werte des Energieverbrauchs (Verbrauch von flüssigem Kraftstoff, komprimiertem Erdgas (CNG), Wasserstoff oder Strom) und der CO₂-Emissionen anzugeben ("CO₂-Emissionen / Kraftstoffverbrauch / Stromverbrauch" nach Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung). Dabei sind die kombinierten Werte maßgeblich, mit Ausnahme der extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge, bei denen die gewichtet, kombinierten Werte maßgeblich sind ("CO₂-Emissionen / Kraftstoffverbrauch / Stromverbrauch" nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung). Bei rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen und Brennstoffzellenfahrzeugen mit Wasserstoff als Energieträger wird bei der Angabe der CO₂-Emissionen "0" eingetragen.

Sofern es sich um ein rein elektrisch betriebenes Fahrzeug handelt, ist zusätzlich die elektrische Reichweite anzugeben ("Elektrische Reichweite" nach Nummer 49.2 der Übereinstimmungsbescheinigung). Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen ist hierfür der elektrische Reichweitewert EAER (Equivalent All Electric Range, gleichwertige vollelektrische Reichweite) gemäß Anhang XXI Unteranhang 8 Absatz 4.5.7.3 Verordnung (EU) 2017/1151 anzugeben ("Elektrische Reichweite EAER" nach Nummer 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung). Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen, die mit komprimiertem Erdgas (CNG) betankt werden, ist der Kraftstoffverbrauch in kg/100km anzugeben.

Sodann sind die Energiekosten bei einer Jahresfahrleistung von 15.000 Kilometern anzugeben (Kraftstoff-, Wasserstoff- oder Strompreis und bei Hybridelektrofahrzeugen Kraftstoff- und Strompreis). Die Energiekosten sind zu bestimmen, indem der jeweils einschlägige vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz bekannt gegebene Durchschnittspreis des relevanten Energieträgers mit dem Energieverbrauch des jeweiligen Fahrzeugs und dem Faktor 150 (15.000 km Jahresfahrleistung) multipliziert wird. Für den jeweils einschlägigen Durchschnittspreis des Energieträgers sind zunächst noch diejenigen Preisangaben zugrunde zu legen, die das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz zuletzt am 30. Juni 2023 im Bundesanzeiger veröffentlicht hat. Zukünftig, erstmals zum 30. Juni 2024, veröffentlicht das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die

maßgeblichen aktualisierten Preisangaben jährlich auf seiner Homepage. Diese Preise, die jeweils zum 30. Juni eines Jahres aktualisiert werden, sind für neue Personenkraftwagen, die nach dem 30. Juni ausgestellt oder zum Kauf oder zum Leasing angeboten werden, spätestens nach drei Monaten ab dem Datum der Veröffentlichung im Bundesanzeiger bzw. auf der Homepage des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz anzuwenden. Die Preisliste erfasst Kraftstoffe im Sinne der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen in der jeweils geltenden Fassung und Strom, sofern für den jeweiligen Kraftstoff oder für den Wasserstoff oder für den Strom ein marktgängiger Preis feststellbar ist. Das jeweils relevante Jahr und der jeweils zugrundeliegende durchschnittliche Kraftstoff-, Strom- oder Wasserstoffpreis in diesem Jahr sind in Klammern unter der Angabe der jährlichen Energiekosten anzugeben.

Anschließend ist die aktuelle Kraftfahrzeugsteuer (Jahressteuer) für das jeweilige Fahrzeug anzugeben. Sofern Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, ist die Steuerbefreiung durch die Eintragung "entfällt" im Muster nach Teil II zu kennzeichnen.

Zuletzt sind die kumulierten angenommenen CO₂-Kosten über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 km Jahresfahrleistung bei angenommenen künftigen CO₂-Preisen (in § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 als CO₂-Kosten definiert) anzugeben. Dafür ist die Gesamtsumme der errechneten CO₂-Kosten für jedes einzelne Jahr des zehnjährigen Zeitraumes als „Kumulierte angenommene CO₂-Kosten“ aufzunehmen. Darunter ist in Klammern aufzunehmen, dass sich die Angabe auf die nächsten zehn Jahre bei 15.000 km Jahresfahrleistung bezieht. Zudem ist die Angabe mit einer Fußnote zu versehen, die darauf verweist, dass die angegebenen CO₂-Kosten anhand der angenommenen zukünftigen CO₂-Preisniveaus während eines zehnjährigen Zeitraums errechnet wurden. Die Jahre, mit denen dieser Zeitraum beginnt und endet, sind anzugeben. Des Weiteren enthält die Fußnote den Hinweis, dass die tatsächlichen CO₂-Preise höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen können

Die CO₂-Kosten für jedes einzelne Jahr in den nächsten zehn Jahren werden bestimmt, indem der jeweils vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz bekannt gegebene angenommene künftige CO₂-Preis für das zu errechnende Jahr mit den CO₂-Emissionen des jeweiligen Fahrzeugs und dem Faktor 0,015 (15.000 km Jahresfahrleistung) multipliziert wird. Das Ergebnis ist auf die zweite Nachkommastelle nach kaufmännischen Rundungsregeln zu runden. Für die Berechnung der anzugebenden CO₂-Kosten sind zunächst die folgenden angenommenen künftigen CO₂-Preise zugrunde zu legen:

Jahr	angenommener künftiger CO ₂ -Preis (EUR)
2025	45,00
2026	65,00
2027	75,00
2028	85,00
2029	100,00
2030	115,00
2031	130,00
2032	145,00
2033	165,00
2034	190,00

Zukünftig, erstmals zum 30. Juni 2024, veröffentlicht das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die aktualisierten maßgeblichen angenommenen künftigen CO₂-Preise jährlich auf seiner Homepage. Diese Preise, die jeweils zum 30. Juni eines Jahres aktualisiert werden, sind für neue Personenkraftwagen, die nach dem 30. Juni ausgestellt oder zum Kauf oder zum Leasing angeboten werden, spätestens nach drei Monaten ab dem Datum der Veröffentlichung auf der Homepage des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz anzuwenden. Das erste Jahr des zehnjährigen Zeitraums ist jeweils das auf die Bekanntmachung folgende Jahr.

6. Im dritten Kasten auf der linken Seite auf einer Breite von mindestens einem Drittel der Seitenbreite ist unter der Überschrift "CO₂-Klasse" und dem Hinweis "Auf Grundlage der CO₂-Emissionen kombiniert" eine grafische Darstellung unter Verwendung der in § 3a festgelegten CO₂-Klassen für das jeweilige Fahrzeug anzufügen. Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen lautet der Hinweis "Auf Grundlage der CO₂-Emissionen gewichtet, kombiniert" sowie rechts danebenstehend "bei entladener Batterie". Die Einteilung in die jeweilige(n) CO₂-Klasse(n) erfolgt entsprechend der jeweiligen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs. Die grafische Darstellung muss den Mustern in Teil II entsprechen. Dabei sind folgende Farbzusammensetzungen zur Darstellung der CO₂-Klassen zu verwenden:

- A 100 % Cyan, 100 % Gelb
- B 70 % Cyan, 100 % Gelb
- C 30 % Cyan, 100 % Gelb
- D 100 % Gelb
- E 30 % Magenta, 100 % Gelb
- F 70 % Magenta, 100% Gelb
- G 100 % Magenta, 100 % Gelb

Die CO₂-Klasse des Fahrzeugs wird mittels eines in schwarz dargestellten Pfeils angezeigt, dessen Spitze der Spitze des Pfeils der einschlägigen CO₂-Klasse genau gegenübersteht. Der schwarze Pfeil trägt den Kennzeichnungsbuchstaben der einschlägigen CO₂-Klasse in der weißen Farbe des Hintergrunds. Der schwarze Pfeil darf nicht kleiner sein als der Pfeil mit Angabe der CO₂-Klasse, darf aber auch nicht mehr als doppelt so groß sein.

Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen ist ein zweiter Pfeil rechts neben dem ersten Pfeil anzugeben, der den Anforderungen der Sätze 5 bis 7 entsprechen muss. Der zweite Pfeil gibt die CO₂-Emissionen bei entladener Batterie (Wert für "kombiniert (erhaltend)" nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung) an. Die beiden Pfeile werden mittels einer vertikalen schwarzen Linie optisch voneinander getrennt.

7. Im dritten Kasten auf der rechten Seite sind weitere Angaben zum Energieverbrauch aufzunehmen.

Für alle extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge sind der kombinierte Wert sowie die phasenspezifischen Werte für den "Stromverbrauch bei rein elektrischem Betrieb" und der kombinierte Wert sowie die phasenspezifischen Werte für den "Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie" nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung anzugeben. Bei extern aufladbaren

Hybridelektrofahrzeugen, die mit komprimiertem Erdgas (CNG) betankt werden, ist der Kraftstoffverbrauch in kg/100km anzugeben.

Bei den Antriebsarten Verbrennungsmotor- oder Brennstoffzellenfahrzeug sind der aus Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung ausgewiesene kombinierte Wert sowie die phasenspezifischen Werte des Kraftstoffverbrauchs anzugeben.

Bei rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind der aus Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung ausgewiesene kombinierte Wert sowie die phasenspezifischen Werte des Stromverbrauchs anzugeben.

8. Die Angaben in den Kästen 1 bis 3 (Nummern 4-7) sollen einen Schriftgrad von 16 pt haben und dürfen einen Schriftgrad von 14 pt nicht unterschreiten. Die in den Hinweisen verwendeten Bezeichnungen der einzelnen Kategorien sollen sich fett aus dem gesamten Text herausheben. Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen darf der Schriftgrad für die phasenspezifischen Angaben gemäß Nummer 7 12 pt nicht unterschreiten.
9. Anschließend sind im vierten Kasten die in Teil II Muster 1 bis 5 aufgeführten Erläuterungen aufzunehmen und an den entsprechend gekennzeichneten Stellen zu ergänzen (Internetseite der von den Herstellern bestimmten Stelle sowie das Anfangs- und Endjahr des für die CO₂-Kosten maßgeblichen zehnjährigen Zeitraumes). Der Schriftgrad dieser Informationen darf 10 pt nicht unterschreiten.
10. Unterhalb des vierten Kastens sind links die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (nach Nummer 0.10 der Übereinstimmungsbescheinigung) und rechts das Erstellungsdatum des Hinweises anzugeben. Der Schriftgrad der Informationen darf 11 pt nicht unterschreiten.

Teil II

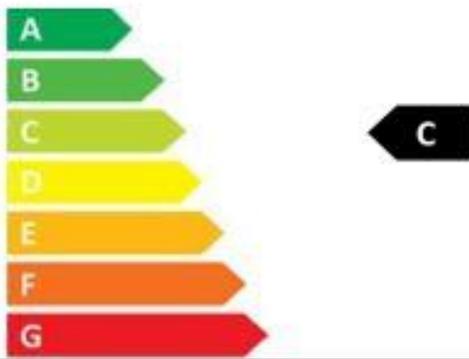
Muster für den Hinweis über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen

Die folgenden Muster 1 bis 5 visualisieren die Anforderungen verschiedener Antriebs- und Kraftstoffkombinationen. Die Abbildungen sind verkleinert dargestellt.

1. Muster 1 für Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor, angetrieben durch flüssige Kraftstoffe

Muster 1 für Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor, angetrieben durch flüssige Kraftstoffe

Information über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen des neuen PKW

Marke: Antriebsart: Verbrennungsmotor Kraftstoff: [Benzin/Diesel/LPG] Leistung: kW	Handelsbezeichnung: Masse des Fahrzeugs: kg anderer Energieträger: entfällt
Energieverbrauch (kombiniert): l/100 km CO₂-Emissionen (kombiniert): g/km Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung: EUR/Jahr (Durchschnittlicher Kraftstoffpreis in ____ von: ____ EUR/l) Aktuelle Kraftfahrzeugsteuer: EUR/Jahr Kumulierte angenommene CO₂-Kosten: EUR ¹⁾ (über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 km Jahresfahrleistung)	
CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen (kombiniert) 	Weitere Angaben: Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km - innerstädtisch l/100 km - Stadtrand l/100 km - Landstraße l/100 km - Autobahn l/100 km
<p><small>Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Fahrzeugs sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG nicht berücksichtigt. Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Personenkraftfahrzeuge ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch abrufbar unter [Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle].</small></p> <p><small>Hinweis gemäß der Richtlinie 1999/94/EG: Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas.</small></p> <p><small>¹⁾ Errechnet anhand des angenommenen künftigen CO₂-Preisniveaus im Zeitraum ____ bis ____ (zur Datenquelle, zur Entwicklung der CO₂-Bepreisung sowie zu den Energiekosten unterschiedlicher Antriebstechnologien siehe www.alternativmobil.info). Aufgrund der EU-rechtlich vorgegebenen Verknappung der zulässigen CO₂-Emissionen wird künftig ein deutlicher Anstieg der CO₂-Preise erwartet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen.</small></p>	
Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):	erstellt am:

2. Muster 2 für Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor, angetrieben durch komprimiertes Methan

Muster 2 für Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor, angetrieben durch komprimiertes Methan

Information über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen des neuen PKW

<p>Marke:</p> <p>Antriebsart: Verbrennungsmotor</p> <p>Kraftstoff: [Erdgas (CNG)]</p> <p>Leistung: kW</p>	<p>Handelsbezeichnung:</p> <p>Masse des Fahrzeugs: kg</p> <p>anderer Energieträger: entfällt</p>										
<p>Energieverbrauch (kombiniert): kg/100 km</p> <p>CO₂-Emissionen (kombiniert): g/km</p> <p>Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung: EUR/Jahr (Durchschnittlicher Kraftstoffpreis in _____ von: _____ EUR/kg)</p> <p>Aktuelle Kraftfahrzeugsteuer: EUR/Jahr</p> <p>Kumulierte angenommene CO₂-Kosten: EUR⁴⁾ (über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 km Jahresfahrleistung)</p>											
<p>CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO₂-Emissionen (kombiniert)</p> 	<p>Weitere Angaben:</p> <p>Kraftstoffverbrauch</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>kombiniert</td> <td>kg/100 km</td> </tr> <tr> <td>- innerstädtisch</td> <td>kg/100 km</td> </tr> <tr> <td>- Stadtrand</td> <td>kg/100 km</td> </tr> <tr> <td>- Landstraße</td> <td>kg/100 km</td> </tr> <tr> <td>- Autobahn</td> <td>kg/100 km</td> </tr> </table>	kombiniert	kg/100 km	- innerstädtisch	kg/100 km	- Stadtrand	kg/100 km	- Landstraße	kg/100 km	- Autobahn	kg/100 km
kombiniert	kg/100 km										
- innerstädtisch	kg/100 km										
- Stadtrand	kg/100 km										
- Landstraße	kg/100 km										
- Autobahn	kg/100 km										
<p><small>Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Fahrzeugs sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG nicht berücksichtigt.</small></p> <p><small>Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Personenkraftfahrzeuge ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch abrufbar unter Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle.</small></p> <p><small><u>Hinweis gemäß der Richtlinie 1999/94/EG:</u> Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas.</small></p> <p><small>⁴⁾ Errechnet anhand des angenommenen künftigen CO₂-Preisniveaus im Zeitraum _____ bis _____ (zur Datenquelle, zur Entwicklung der CO₂-Bepreisung sowie zu den Energiekosten unterschiedlicher Antriebstechnologien siehe www.alternativmobil.info). Aufgrund der EU-rechtlich vorgegebenen Verknappung der zulässigen CO₂-Emissionen wird künftig ein deutlicher Anstieg der CO₂-Preise erwartet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen.</small></p>											

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

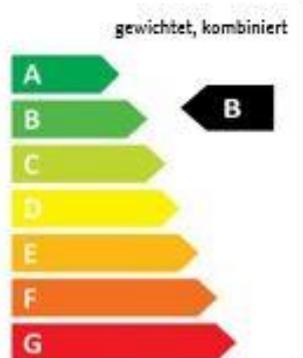
erstellt am:

3. Muster 3 für Personenkraftwagen mit extern aufladbarem hybridelektrischem Antrieb

Muster 3 für Personenkraftwagen mit extern aufladbarem hybridelektrischem Antrieb

Information über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen des neuen Pkw

Marke:	Handelsbezeichnung:	
Antriebsart: Plug-In-Hybrid ¹⁾	Masse des Fahrzeugs:	kg
Kraftstoff:	anderer Energieträger:	Strom
Leistung: kW (Verbrennungsmotor) sowie	kW (Elektromotor) ²⁾	
Energieverbrauch (gewichtet, kombiniert):	kWh/100 km plus	l/100 km
CO₂-Emissionen (gewichtet, kombiniert):		g/km
Elektrische Reichweite (EAER):		km
Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung:		EUR/Jahr
(Durchschnittlicher Kraftstoffpreis in ____ von: ____ EUR/l Durchschnittlicher Strompreis in ____ von: ____ ct/kWh)		
Aktuelle Kraftfahrzeugsteuer:		EUR/Jahr
Kumulierte angenommene CO₂-Kosten:		EUR ³⁾
(über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 km Jahresfahrleistung)		

<p>CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO₂-Emissionen</p> <p style="text-align: center;">gewichtet, kombiniert</p>  <p style="text-align: center;">bei entladener Batterie</p> <p style="text-align: center;">D</p>	<p>Weitere Angaben:</p> <p>Stromverbrauch bei rein elektrischem Antrieb</p> <p>kombiniert kWh/100 km</p> <ul style="list-style-type: none"> - innerstädtisch kWh/100 km - Stadtrand kWh/100 km - Landstraße kWh/100 km - Autobahn kWh/100 km <p>Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie</p> <p>kombiniert l/100 km</p> <ul style="list-style-type: none"> - innerstädtisch l/100 km - Stadtrand l/100 km - Landstraße l/100 km - Autobahn l/100 km
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Fahrzeugs sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG nicht berücksichtigt.

Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Personenkraftfahrzeuge ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch abrufbar [\[Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle\]](#).

¹⁾ Plug-In Hybrid Electric Vehicle (PHEV): extern aufladbares Hybridelektrofahrzeug.

²⁾ Die Leistungen des Verbrennungs- und des Elektromotors sind nicht additiv zu verstehen.

Hinweis gemäß der Richtlinie 1999/94/EG: Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas.

³⁾ Errechnet anhand des angenommenen CO₂-Preisniveaus im Zeitraum ____ bis ____ (zur Datenquelle, zur Entwicklung der CO₂-Bepreisung sowie zu den Energiekosten unterschiedlicher Antriebstechnologien siehe www.alternativmobil.info). Aufgrund der EU-rechtlich vorgegebenen Verknappung der zulässigen CO₂-Emissionen wird künftig ein deutlicher Anstieg der CO₂-Preise erwartet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen.

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

4. Muster 4 für Personenkraftwagen mit rein elektrischem Antrieb

Muster 4 für Personenkraftwagen mit rein elektrischem Antrieb

Information über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen des neuen Pkw

Marke:	Handelsbezeichnung:
Antriebsart: Elektromotor	Masse des Fahrzeugs: kg
Kraftstoff: entfällt	anderer Energieträger: Strom
Leistung: kW	
Energieverbrauch (kombiniert):	kWh/100 km
CO₂-Emissionen (kombiniert):	0 g/km ¹⁾
Elektrische Reichweite:	km
Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung:	EUR/Jahr
(Durchschnittlicher Strompreis in ____ von: ____ ct/kWh)	
Aktuelle Kraftfahrzeugsteuer:	EUR/Jahr
Kumulierte angenommene CO₂-Kosten:	EUR ²⁾
(über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 km Jahresfahrleistung)	

<p>CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO₂-Emissionen (kombiniert)</p> 	<p>Weitere Angaben:</p> <p>Stromverbrauch</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>kombiniert</td> <td style="text-align: right;">kWh/100 km</td> </tr> <tr> <td>- innerstädtisch</td> <td style="text-align: right;">kWh/100 km</td> </tr> <tr> <td>- Stadtrand</td> <td style="text-align: right;">kWh/100 km</td> </tr> <tr> <td>- Landstraße</td> <td style="text-align: right;">kWh/100 km</td> </tr> <tr> <td>- Autobahn</td> <td style="text-align: right;">kWh/100 km</td> </tr> </table>	kombiniert	kWh/100 km	- innerstädtisch	kWh/100 km	- Stadtrand	kWh/100 km	- Landstraße	kWh/100 km	- Autobahn	kWh/100 km
kombiniert	kWh/100 km										
- innerstädtisch	kWh/100 km										
- Stadtrand	kWh/100 km										
- Landstraße	kWh/100 km										
- Autobahn	kWh/100 km										

Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Fahrzeugs sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG nicht berücksichtigt.

Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Personenkraftfahrzeuge ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch abrufbar unter [\[Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle\]](#).

Hinweis gemäß der Richtlinie 1999/94/EG: Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas.

¹⁾ Unter der Annahme, dass ein vollständig dekarbonisierter Strommix genutzt wird. Strommix Deutschland 420g/kWh (2021).

²⁾ Errechnet anhand des angenommenen künftigen CO₂-Preisniveaus im Zeitraum ____ bis ____ (zur Datenquelle, zur Entwicklung der CO₂-Bepreisung sowie zu den Energiekosten unterschiedlicher Antriebstechnologien siehe www.alternativmobil.info). Aufgrund der EU-rechtlich vorgegebenen Verknappung der zulässigen CO₂-Emissionen wird künftig ein deutlicher Anstieg der CO₂-Preise erwartet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen.

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

5. Muster 5 für ein Brennstoffzellenfahrzeug

Muster 5 für ein Brennstoffzellenfahrzeug

Information über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen des neuen Pkw

Marke: Antriebsart: Brennstoffzelle Kraftstoff: entfällt Leistung: kW	Handelsbezeichnung: Masse des Fahrzeugs: kg anderer Energieträger: Wasserstoff
Energieverbrauch (kombiniert): kg/100 km CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km ¹⁾ Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung: EUR/Jahr (Durchschnittlicher Wasserstoffpreis in _____ von: _____ EUR/kg) Aktuelle Kraftfahrzeugsteuer: EUR/Jahr Kumulierte angenommene CO₂-Kosten: EUR ²⁾ (über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 km Jahresfahrleistung)	
CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen kombiniert 	Weitere Angaben: Wasserstoffverbrauch kombiniert kg/100 km - innerstädtisch kg/100 km - Stadtrand kg/100 km - Landstraße kg/100 km - Autobahn kg/100 km
<p><small>Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Fahrzeugs sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG nicht berücksichtigt. Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Personenkraftfahrzeuge ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch abrufbar unter [Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle].</small></p> <p><small>Hinweis gemäß der Richtlinie 1999/94/EG: Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas.</small></p> <p><small>¹⁾ Unter der Annahme, dass zur Herstellung des genutzten Wasserstoffs ein vollständig dekarbonisierter Strommix genutzt wurde. Heute an Tankstellen verfügbarer Wasserstoff wird fast ausschließlich aus Erdgas hergestellt.</small></p> <p><small>²⁾ Errechnet anhand des angenommenen künftigen CO₂-Preisniveaus im Zeitraum _____ bis _____ (zur Datenquelle, zur Entwicklung der CO₂-Bepreisung sowie zu den Energiekosten unterschiedlicher Antriebstechnologien siehe www.alternativ-mobil.info). Aufgrund der EU-rechtlich vorgegebenen Verknappung der zulässigen CO₂-Emissionen wird künftig ein deutlicher Anstieg der CO₂-Preise erwartet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen.</small></p>	
Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):	erstellt am:

16. Anlage 2 (zu § 3 Absatz 1 Nummer 2) wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift zu Anlage 2 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 2 (zu § 3 Absatz 1 Nummer 2)

Aushang am Verkaufsort über den Energieverbrauch
und die CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen“.

b) Der bisherige Abschnitt I wird zu Teil I und wie folgt geändert:

aa) Nummer 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Das Datum, an dem der Aushang erstellt worden ist, muss sich horizontal am unteren Ende des Aushangs befinden. Der Schriftgrad darf 11 pt nicht unterschreiten“.

bb) In Nummer 3 wird das Wort „Personenkraftfahrzeuge“ durch das Wort „Personenkraftwagen“ ersetzt.

cc) In Nummer 4 wird das Wort „Kraftstoffverbrauch“ durch das Wort „Energieverbrauch“ ersetzt, das Wort „Stromverbrauch“ durch das Wort „CO₂-Klassen“ ersetzt und die Wörter „oder bestellbaren“ gestrichen.

dd) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Die Modelle neuer Personenkraftwagen sind in Gruppen getrennt nach Kraftstoffart oder anderen Energieträgern aufzulisten. Bei jeder Kraftstoffart oder bei anderen Energieträgern sind die einzelnen Modelle in aufsteigender Reihenfolge nach den kombinierten (oder gewichtet, kombinierten) Werten für die CO₂-Emissionen im Testzyklus anzuführen, wobei das Modell mit der günstigsten CO₂-Klasse und dem niedrigsten kombinierten (oder gewichtet, kombinierten) Wert für den Kraftstoffverbrauch oder für den Stromverbrauch an oberster Stelle steht. Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge bilden eine eigene Gruppe.“

ee) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Für jedes Modell auf der Liste sind anzugeben:

a) die Marke ("Fabrikmarke" nach Nummer 0.1 der Übereinstimmungsbescheinigung), Handelsbezeichnung ("Handelsbezeichnung" nach Nummer 0.2.1 der Übereinstimmungsbescheinigung), Hubraum, Leistung ("Höchstleistung" nach Nummer 27 der Übereinstimmungsbescheinigung), bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen sind die Leistung des Verbrennungsmotors ("Höchste Nutzleistung" nach Nummer 27.1 der Übereinstimmungsbescheinigung) und des Elektromotors ("Höchste Nutzleistung" nach Nummer 27.3 der Übereinstimmungsbescheinigung) getrennt anzugeben, sowie Kraftstoff ("Kraftstoff" nach Nummer 26 der Übereinstimmungsbescheinigung, unterschieden lediglich nach den Begriffen Benzin, Diesel oder komprimiertes Erdgas (CNG) sowie gegebenenfalls anderen Energieträgern; bei Ottokraftstoffen und Dieselmotoren kann auf den Zusatz "schwefelfrei" verzichtet werden),

b) die CO₂-Klasse(n),

- c) der kombinierte Wert bzw. bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der gewichtet, kombinierte Wert für den Energieverbrauch (nach Nummer 49.1 bzw. 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung),
- d) der (gewichtet,) kombinierte Wert für die CO₂-Emissionen („CO₂-Emissionen“ nach Nummer 49.1 bzw. 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung),
- e) für Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb sowie bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen zusätzlich die elektrische Reichweite ("Elektrische Reichweite" nach Nummer 49.2 bzw. "Elektrische Reichweite EAER" nach Nummer 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung).

Für Modelle neuer Personenkraftwagen im Zweistoffbetrieb sind die genannten Angaben für alle Kraftstoffe einzutragen.

Für alle extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge werden zusätzlich der kombinierte Wert für den "Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie" und der kombinierte Wert für den "Stromverbrauch bei rein elektrischem Betrieb" angegeben (nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung).

Sofern unter einem Modell mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden, sind für die nach Satz 1 Buchstaben c), d) und e) anzugebenden Kennzahlen die Werte der Variante und/oder Version mit dem jeweils niedrigsten Wert und dem jeweils höchsten Wert anzugeben. Sollte es innerhalb einer Variante und/oder Version unterschiedliche Kennzahlen geben, so ist für die im vorigen Satz beschriebene Spannbreite auf den jeweils höchsten Wert innerhalb der Variante und/oder Version abzustellen. Für die nach Satz 1 Buchstabe b) anzugebende CO₂-Klassen sind die CO₂-Klasse der Variante und/oder Version mit der günstigsten und die CO₂-Klasse der Variante und/oder Version mit der ungünstigsten CO₂-Klasse anzugeben. Sollte dieselbe Variante und/oder Version aufgrund unterschiedlicher Kennzahlen verschiedenen CO₂-Klassen angehören, so ist für die im vorigen Satz beschriebene Spannbreite auf die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen.

Sofern es sich um eine freiwillige Kennzeichnung gemäß § 3 Absatz 4 Nummer 4 handelt, sind die Angaben mit dem in Klammern gesetzten Zusatz "(vorläufig)" zu kennzeichnen.“

- ff) In Nummer 7 wird die Angabe „Abschnitt I“ ersetzt durch die Angabe „Teil I“, hinter die Angabe „Nummer 5“ wird das Wort „zusätzlich“ eingefügt und das Wort „Hinweise“ durch das Wort „Werte“ ersetzt.
 - gg) In Nummer 8 wird die Angabe „Abschnitt I Nr. 6“ durch die Angabe „Teil I Nummer 9“ und das Wort „deutlich“ durch das Wort „gut“ ersetzt. Es wird folgender Satz angefügt: „Der Schriftgrad dieser Informationen darf 11 pt nicht unterschreiten.“
- c) Abschnitt II wird zu Teil II und wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1 Satz 2 werden die Wörter „ebenso stark“ durch die Wörter „in gleicher Weise“ ersetzt.

bb) In Nummer 2 Satz 1 werden nach dem Wort „muss“ die Wörter „eine Bildschirmdiagonale von“ eingefügt und die Wörter „25 cm x 32 cm (17 Zoll) groß sein“ wird ersetzt durch die Wörter „17 Zoll haben“.

cc) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Die unter Teil I Nummern 2 bis 8 für den Aushang gestellten Anforderungen gelten bei Verwendung eines Bildschirms entsprechend mit der Maßgabe, dass sicherzustellen ist, dass die in Anlage 1 Teil I Nummer 9 aufgeführten Hinweise ständig sichtbar sind.“

dd) Die bisherige Nummer 3 Buchstabe b) wird Nummer 4 und um den folgenden Satz ergänzt:

„Das Datum der letzten Aktualisierung ist anzugeben.“

17. Anlage 3 (zu § 4 Absatz 2 Satz 1) wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift zu Anlage 3 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 3 (zu § 4 Absatz 2 Satz 1)

Leitfaden über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen“.

b) Der Satz vor Teil I wird wie folgt gefasst:

„Der Leitfaden über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen enthält zumindest folgende Angaben:“.

c) Teil I wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden die Wörter „Einen Hinweis an den Kraftfahrer, dass Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen sich“ durch die Wörter „einen Hinweis, dass sich der Energieverbrauch (Verbrauch von Kraftstoff, Wasserstoff und Strom) und die CO₂-Emissionen“ ersetzt.

bb) In Nummer 2 wird der Halbsatz „gegründet auf aktuelle wissenschaftliche Nachweise und geltende Rechtsvorschriften“ ersetzt durch den Halbsatz „beruhend auf aktuellen wissenschaftlichen Nachweisen und geltenden Rechtsvorschriften“.

cc) In Nummer 3 werden die Wörter „Europäische Gemeinschaften für“ ersetzt durch die Wörter „Europäische Union betreffend“.

dd) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. einen Hinweis auf den im Internet abrufbaren Leitfaden der Europäischen Kommission über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen, falls ein solcher Leitfaden vorhanden ist.“

d) Teil II wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Bereitstellung“ die Wörter „des Fahrzeugs sowie“ eingefügt und das Wort „bzw.“ jeweils durch das Wort „oder“ ersetzt.

bb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

- „2. eine Auflistung aller Modelle neuer Personenkraftwagen, die in Deutschland angeboten oder ausgestellt werden, aufgeschlüsselt nach dem Jahr der erstmaligen Einführung in den Handel und nach Fabrikmarken in alphabetischer Reihenfolge; der Leitfaden wird halbjährlich, jeweils zu Beginn des ersten und dritten Quartals, aktualisiert, so dass er eine Auflistung aller Modelle enthält, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Aktualisierung angeboten oder ausgestellt werden;“.

cc) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

- „3. für jedes im Leitfaden aufgeführte Modell
- a) den Hubraum, die Leistung ("Höchstleistung" nach Nummer 27 der Übereinstimmungsbescheinigung), bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen sind die Leistung des Verbrennungsmotors ("Höchste Nutzleistung" nach Nummer 27.1 der Übereinstimmungsbescheinigung) und des Elektromotors ("Höchste Nutzleistung" nach Nummer 27.3 der Übereinstimmungsbescheinigung) getrennt anzugeben, den Typ, die Getriebeart, die Masse des Fahrzeugs ("tatsächliche Masse des Fahrzeugs" nach Nummer 13.2 der Übereinstimmungsbescheinigung), Kraftstoff ("Kraftstoff" nach Nummer 26 der Übereinstimmungsbescheinigung, unterschieden lediglich nach den Begriffen Benzin, Diesel oder komprimiertes Erdgas (CNG) sowie gegebenenfalls anderen Energieträgern; bei Ottokraftstoffen und Dieselkraftstoffen kann auf den Zusatz "schwefelfrei" verzichtet werden),
 - b) den Energieverbrauch mit kombiniertem Wert sowie den phasenspezifischen Werten ("Kraftstoffverbrauch/Stromverbrauch" nach Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung),
 - c) der (gewichtet,) kombinierte Wert für die CO₂-Emissionen ("CO₂-Emissionen" nach Nummer 49.1 bzw. 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung),
 - d) die CO₂-Klasse(n) und
 - e) für Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb sowie bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen zusätzlich die elektrische Reichweite ("Elektrische Reichweite" nach Nummer 49.2 bzw. "Elektrische Reichweite EAER" nach Nummer 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung).

Für Modelle von Personenkraftwagen im Zweistoffbetrieb sind die genannten Angaben für alle Kraftstoffe einzutragen.

Für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge sind statt des kombinierten Werts für den Kraftstoff- oder Stromverbrauch der gewichtet, kombinierte Wert für den Kraftstoff- und Stromverbrauch und statt des kombinierten Werts für die CO₂-Emissionen der gewichtet, kombinierte Wert für die CO₂-Emissionen anzugeben (nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung).

Für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge sind zusätzlich der kombinierte Wert sowie die phasenspezifischen Werte für den

„Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie“ und der kombinierte Wert sowie die phasenspezifischen Werte für den „Stromverbrauch bei rein elektrischem Betrieb“ anzugeben (nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung).

Sofern unter einem Modell mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden, so sind für die nach dieser Nummer 3 Buchstaben b), c) und e) anzugebenden Kennzahlen die Werte der Varianten und/oder Versionen mit dem jeweils niedrigsten und dem jeweils höchsten Wert anzugeben. Sollte es innerhalb einer Variante und/oder Version unterschiedliche Kennzahlen geben, so ist für die im vorigen Satz beschriebene Spannbreite auf den jeweils höchsten Wert innerhalb der Variante und/oder Version abzustellen. Für die nach dieser Nummer 3 Buchstabe d) anzugebende(n) CO₂-Klasse(n) sind die CO₂-Klasse der Variante und/oder Version mit der günstigsten und die CO₂-Klasse der Variante und/oder Version mit der ungünstigsten CO₂-Klasse anzugeben. Sollte dieselbe Variante und/oder Version aufgrund unterschiedlicher Kennzahlen verschiedenen CO₂-Klassen angehören, so ist für die im vorigen Satz beschriebene Spannbreite auf die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen.“

dd) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. für jeden Energieträger (Kraftstoff, dabei jede Kraftstoffart, Wasserstoff und Strom) gesondert eine hervorgehobene Auflistung der zehn sparsamsten Modelle neuer Personenkraftwagen unter Angabe der CO₂-Klasse(n), des Energieverbrauchs (kombinierter oder gewichtet, kombinierter Wert) sowie der CO₂-Emissionen (kombinierter oder gewichtet, kombinierter Wert), beginnend jeweils mit dem Modell mit den niedrigsten CO₂-Emissionswerten. Bei rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist eine Auflistung der zehn sparsamsten Modelle neuer Personenkraftwagen unter Angabe des kombinierten Stromverbrauchs sowie der elektrischen Reichweite aufzunehmen, beginnend mit dem Modell mit den niedrigsten Verbrauchswerten.“

e) Der bisher Teil II nachfolgende Satz wird aufgehoben.

18. Anlage 4 (zu § 5) wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift zu Anlage 4 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 4 (zu § 5)

Angaben in der Werbung über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen“.

b) Der bisherige „Abschnitt I“ wird zu „Teil I Werbeschriften“ und wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Für in Werbeschriften genannte Modelle neuer Personenkraftwagen sind anzugeben:

a) der kombinierte Wert für den jeweils einschlägigen Energieverbrauch (Kraftstoff, Wasserstoff oder Strom); bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der gewichtet, kombinierte Wert für

Kraftstoff- und Stromverbrauch (nach Nummer 49.1 bzw. 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung),

- b) der (gewichteter) kombinierte Wert für die CO₂-Emissionen ("CO₂-Emissionen" nach Nummer 49.1 bzw. 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung),
- c) die CO₂-Klasse(n),
- d) bei rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen sowie bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen außerdem die elektrische Reichweite ("Elektrische Reichweite" nach Nummer 49.2 bzw. "Elektrische Reichweite EAER" nach Nummer 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung).

Für alle extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge sind zusätzlich der kombinierte Wert für den „Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie“ und der Wert für den „Stromverbrauch bei rein elektrischem Betrieb“ anzugeben (nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung).

Sofern unter einem Modell mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden, sind für die nach Satz 1 Buchstaben a), b) und d) anzugebenden Kennzahlen die Werte der Variante und/oder Version mit dem jeweils niedrigsten Wert und dem jeweils höchsten Wert anzugeben. Sollte es innerhalb einer Variante und/oder Version unterschiedliche Kennzahlen geben, so ist für die im vorigen Satz beschriebene Spannbreite auf den jeweils höchsten Wert innerhalb der Variante und/oder Version abzustellen. Für die nach Satz 1 Buchstabe c) anzugebende(n) CO₂-Klasse(n) sind die CO₂-Klasse der Variante und/oder Version mit der günstigsten und die CO₂-Klasse der Variante oder Version mit der ungünstigsten CO₂-Klasse anzugeben. Sollte dieselbe Variante und/oder Version aufgrund unterschiedlicher Kennzahlen verschiedenen CO₂-Klassen angehören, so ist für die im vorigen Satz beschriebene Spannbreite auf die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen.

Wird für mehrere Modelle geworben, sind für die nach Satz 1 anzugebenden Kennzahlen entweder die in Satz 1 genannten Werte für jedes der aufgeführten Modelle oder die Werte der Modelle mit dem jeweils niedrigsten Wert und dem jeweils höchsten Wert anzugeben. Für die Angabe der CO₂-Klasse(n) gilt dasselbe, mit der Maßgabe, dass die günstigste und die ungünstigste CO₂-Klasse anzugeben sind.“

bb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Die Angaben müssen gut lesbar und nicht weniger hervorgehoben als der Hauptteil der Werbebotschaft sein. Die Angaben müssen bereits bei flüchtigem Lesen leicht verständlich sein.“

cc) In Nummer 3 werden die Wörter „Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Werte“ durch die Wörter „in Nummer 1 aufgeführten Werte“ ersetzt.

dd) Nummer 4 wird gestrichen.

c) Der bisherige „Abschnitt II“ wird zu „Teil II Elektronische Werbung“ und wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Für Modelle neuer Personenkraftwagen, die beworben werden
- a) durch in elektronischer Form verbreitetes Werbematerial,
 - b) durch Werbung durch elektronische, magnetische oder optische Speichermedien oder
 - c) durch Werbung im Internet (einschließlich Werbung in sozialen Medien und in Online-Videoportalen

gilt Teil I entsprechend.“

bb) -Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

- „2. Es ist sicherzustellen, dass dem Werbeempfänger die Angaben nach Nummer 1 gleichzeitig in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in dem erstmalig Informationen zur Motorisierung, zum Beispiel zu Motorleistung, Hubraum oder Beschleunigung, angezeigt werden. Die Angaben müssen mit höchstens einem Klick auf eine entsprechende Informationsseite zu erreichen sein. Werden keine Informationen zur Motorisierung gegeben, so müssen dem Werbeempfänger die Angaben gleichwohl mitgeteilt werden.“

cc) Nummer 3 wird gestrichen.

dd) Nummer 4 wird zu Nummer 3 wie folgt gefasst:

- „3. Wer als Hersteller oder Händler Modelle neuer Personenkraftwagen zum Zwecke des Fernabsatzes im Internet zum Kauf oder zum Leasing anbietet, hat zusätzlich zu den Angaben nach Nummer 1 die Angaben gemäß Anlage 1 zu § 3 Absatz 1 Nummer 1 bei der Beschreibung des Modells bzw. der Variante und/oder Version darzustellen (Angaben müssen nicht doppelt gemacht werden). Die Anforderungen nach Satz 1 gelten als erfüllt, wenn das zutreffende Muster gemäß Anlage 1 zu § 3 Absatz 1 Nummer 1 Teil II dargestellt wird. Die Angaben müssen gut lesbar sein. Es ist sicherzustellen, dass die Angaben nach Satz 1 dem Kunden spätestens in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in welchem er eine Konfiguration eines konkreten Fahrzeugs abgeschlossen hat.“

ee) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

- „4. Im Falle der Werbung nach Nummer 1 Buchstabe c) stellt es keinen Verstoß gegen die Verordnung dar, wenn die Sichtbarkeit der Pflichtangaben ausschließlich auf Grund der technischen Darstellung der jeweiligen Plattform, auf der geworben wird, und ohne weiteres Zutun des Herstellers oder des Händlers nicht oder nur teilweise gegeben ist.“

d) Der bisherige Abschnitt III wird aufgehoben.

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am [einsetzen: Datum des ersten Tages nach der Verkündung] in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit der 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 vom 7.7.2017, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/49 der Kommission vom 21. Januar 2021 (ABl. L 17 vom 22.1.2020, S. 1) geändert worden ist, wurde das neue WLTP-Prüfverfahren (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) zur Messung von Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch eingeführt. Es löst das bisherige NEFZ-Prüfverfahren (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ab. Die nach WLTP auf dem Rollenprüfstand gemessenen Emissions- und Verbrauchswerte müssen seit 1. September 2017 für alle in der Europäischen Union neu typgenehmigten Modelle von Personenkraftwagen angegeben werden. Seit September 2018 müssen die WLTP-Werte für alle neu zugelassenen Personenkraftwagen angegeben werden.

Die Mitgliedstaaten haben die Einführung des neuen Prüfverfahrens zu berücksichtigen und im nationalen Recht erforderliche Änderungen mit Blick auf die Verbrauchskennzeichnung von neuen Personenkraftwagen vorzunehmen. Dies erfolgt mit dieser Verordnung zu Änderung der Pkw-EnVKV. Die Pkw-EnVKV dient der Verbraucherinformation insbesondere über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen, die nach dem neuen, realitätsnäheren WLTP-Verfahren gemessen wurden. Zusätzlich zu dieser Änderung wird eine Klasseneinteilung inklusive grafischer Darstellung (Farbskala) eingeführt, in die die neuen Personenkraftwagen entsprechend der Höhe ihrer absoluten CO₂-Emissionen je gefahrenem Kilometer eingruppiert werden. Diese CO₂-Klasseneinteilung löst die bisherige Effizienzklasseneinteilung ab, die bei der Eingruppierung der Fahrzeuge neben den spezifischen CO₂-Emissionen auch das individuelle Fahrzeuggewicht berücksichtigte. Mit der Pkw-EnVKV soll ein Beitrag dafür geleistet werden, dass sich Verbraucher beim Pkw-Neuwagenkauf öfter als in der Vergangenheit für verbrauchs- und emissionsärmere Fahrzeugmodelle entscheiden.

Zudem werden Lücken betreffend Inhalt und Gestaltung von Werbung für neue Personenkraftwagen mit Blick auf Werbemöglichkeiten in digitalen Medien geschlossen. Auch in diesem Rahmen besteht ein Bedürfnis der Verbraucher und Verbraucherinnen, umfassend über die Eigenschaften von Personenkraftwagen informiert zu werden, da etwa Online-Verkaufsportale und virtuelle Verkaufsräume immer weiter an Bedeutung gewinnen und wie auch Social Media entscheidenden Einfluss auf die Kaufentscheidungen nehmen können. Die Vorgaben zur Werbung werden entsprechend auf digitale Medien ausgedehnt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Durch die Änderungen in der Pkw-EnVKV werden Verbraucherinnen und Verbraucher in die Lage versetzt, sich über wichtige Energieverbrauchs- und Emissionsdaten sowie die elektrische Reichweite und die jährlichen Energiekosten neuer Personenkraftwagen zu

informieren. Die dieser Information zugrundeliegenden Daten stammen ganz überwiegend aus offiziellen Unterlagen zur Typgenehmigung neuer Personenkraftwagen und können deshalb auch mit vergleichsweise geringem Aufwand nachgeprüft werden. Die Angaben zu den Verbrauchs- und Emissionsdaten beruhen auf den amtlichen Messergebnissen mit dem neuen, realitätsnäheren WLTP-Prüfverfahren.

Durch die Ausdehnung der Vorgaben für Inhalt und Gestaltung von Werbung auf Werbung in digitalen Medien wird zudem sichergestellt, dass Verbraucher und Verbraucherinnen sich auch im Internet umfassend und unmittelbar über wichtige Energieverbrauchs- und Emissionsdaten sowie elektrische Reichweiten und jährlichen Energiekosten bei neuen Personenkraftwagen informieren können.

III. Alternativen

Alternative Initiativen beispielsweise der Länder oder aus der Mitte des Deutschen Bundestages sind nicht vorgelegt worden. Andere Möglichkeiten werden nicht gesehen, die Änderungen orientieren sich an europarechtlichen Vorgaben.

IV. Regelungskompetenz

Gemäß § 4 Absatz 1, Absatz 2 Nummer 2, Absatz 3 Nummern 1, 3 und 5 bis 7 und Absatz 4 Nummer 2 des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die Kompetenz, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz sowie dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen mit Vorgaben zur Umsetzung, Konkretisierung und Durchführung der von der Europäischen Union auf dem Gebiet der Verbrauchskennzeichnung erlassenen Rechtsakte zu erlassen, um Verbraucher besser zu informieren und sie dadurch zu sparsamerem Verbrauch an Energie und an anderen wichtigen Ressourcen sowie zur Reduktion der CO₂-Emissionen anzuhalten.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Verordnungsentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

VI. Regelungsfolgen

Die Änderungen der Pkw-EnVKV dienen der besseren Verbraucherinformation nach WLTP über neue Personenkraftwagen. Mit der Pkw-EnVKV soll ein Beitrag dafür geleistet werden, dass sich Verbraucher beim Neuwagenkauf öfter als in der Vergangenheit für effizientere Fahrzeugmodelle entscheiden. Dies ist ein weiterer Schritt in Richtung nachhaltige Entwicklung im Verkehrssektor. Unbeabsichtigte Nebenwirkungen sind nicht zu erwarten.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Verordnung sieht keine Rechts- und Verwaltungsvereinfachung vor. Die der Kennzeichnungspflicht zugrundeliegenden Daten stammen ganz überwiegend aus offiziellen Unterlagen zur Typgenehmigung neuer Personenkraftwagen und können deshalb auch mit vergleichsweise geringem Aufwand nachgeprüft werden; zusammen mit dem neu eingeführten Auskunftsrecht gegenüber den Herstellern von Personenkraftwagen dürfte das die Arbeit der Marktüberwachungsbehörden der Länder erleichtern.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Verordnung entspricht den Anforderungen der Bundesregierung an eine nachhaltige Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Indikatoren, die für diese Verordnung relevant sind, werden im Einzelnen ausgeführt.

Das Regelungsvorhaben hat Auswirkungen im Bereich Emissionen von Luftschadstoffen (Indikator 3.2.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, indem die transparenten Informationen zu den CO₂-Emissionen zur Diversifizierung der Energiequellen im Verkehr und letztlich zur Minderung von Emissionen von Luftschadstoffen beitragen.

Das Regelungsvorhaben trägt zum Erreichen der Ziele im Bereich Anteil erneuerbarer Energien am Brutto-Endenergieverbrauch (Indikator 7.2.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bei, indem Verbraucher über die Energiekosten im Verkehrssektor aufgeklärt werden und sich somit potenziell besser für die Nutzung sauberer Antriebe und Energieträger entscheiden können.

Das Regelungsvorhaben trägt zum Erreichen der Ziele im Bereich Anteil des Stroms aus erneuerbaren Energiequellen am Bruttostromverbrauch (Indikator 7.2.b) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bei, indem Verbraucher über die Energiekosten im Verkehrssektor aufgeklärt werden und sich somit potenziell besser für saubere Antriebe beim Fahrzeugkauf entscheiden können.

Das Regelungsvorhaben könnte voraussichtlich Auswirkungen auf den Bereich Energieverbrauch und CO₂-Emissionen des Konsums (Indikator 12.1.b) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie haben, indem Verbraucher über alternative Energieträger aufgeklärt werden und in Erwägung ziehen, sich für die Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu entscheiden.

Das Regelungsvorhaben trägt zur Erreichung der Ziele im Bereich Treibhausgasemissionen (Indikator 13.1.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bei, indem die Nutzung alternativer Energieträger durch Transparenz der jeweiligen Kosten unterstützt wird.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Verordnung entstehen weder für den Bund noch die Länder (inkl. Kommunen) Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand, sie sind von den rechtlichen Änderungen nicht betroffen.

4.2 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

aa) Informationspflicht (Vorgabe 1): Mitteilung an die Marktüberwachungsbehörde; § 8 Pkw-EnVKV

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall	Lohnsatz pro Stunde	Sachkosten pro Fall	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)

	(in Minuten)	(in Euro)	(in Euro)		
750	60	85,90	0	64,4	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				64,4	

Nach § 8 Pkw-EnVKV sind die Hersteller dazu verpflichtet, auf Nachfrage der Marktüberwachungsbehörde dieser mitzuteilen (i) welche in der Übereinstimmungsbescheinigung aufgeführten Varianten und/oder Versionen jeweils unter dem betreffenden Modell zusammengefasst sind und (ii) alle in § 1 Absatz 1 aufgeführten Angaben zu der jeweiligen Variante und/oder Version des jeweiligen Modells. Für die meisten Personenkraftwagen lassen sich die im Hinweis genannten Informationen mit den Angaben im Aushang, im Leitfaden und in der Übereinstimmungsbescheinigung überprüfen; in diesen Fällen wird keine Nachfrage bei den Herstellern erforderlich sein und aus dieser Vorgabe somit auch kein tatsächlicher Erfüllungsaufwand resultieren. Sollten dennoch (zum Beispiel in Fällen von neuen Personenkraftwagen, die noch nicht in den Aushang und den Leitfaden aufgenommen wurden und für die die Übereinstimmungsbescheinigung nicht vorliegt) durch die Marktüberwachungsbehörden Nachfragen bei den Herstellern getätigt werden, so wird mit einer maximalen Fallzahl von 750 Nachfragen pro Jahr gerechnet.

Für die Zusammenstellung der notwendigen Unterlagen benötigen die Hersteller ungefähr 60 Minuten. Dabei wird das Zusammenstellen der Unterlagen von Mitarbeitern mit hohem Qualifikationsniveau ausgeführt. Ihre Einordnung finden die Hersteller (von Kraftwagen und Kraftwagenteilen) im Wirtschaftszweig C29 (WZ 2008). Angesetzt wird das Lohnniveau über alle Unternehmen, nämlich 85,90 Euro.

Aus dieser Vorgabe kann somit ein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft anfallen, dessen Höhe abhängig von der tatsächlichen Anzahl der Herstelleranfragen durch die Marktüberwachungsbehörde ist. Der mögliche Erfüllungsaufwand beträgt dabei rund 64 Tsd. Euro.

Möglicher Erfüllungsaufwand: $750 \times 60 \text{ Minuten} / 60 \times 85,90 \text{ Euro} = 64.425 \text{ Euro}$.

bb) Vorgabe 2: Einmaliger Umstellungsaufwand seitens der Hersteller für Softwareanpassungen; § 3 Absatz 1 Satz 1 Pkw-EnVKV

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
50	480	150	0	60	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				60	

Zur Erhöhung der Transparenz über den einmaligen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und dessen Begrenzung wird dieser einer oder mehreren Kategorien zugeordnet:

Kategorie des einmaligen Erfüllungsaufwand	Anteil der Kategorie am einmaligen Erfüllungsaufwand	
	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
Einführung oder Anpassung digitaler Prozessabläufe	60	0

Durch die Änderung des Inhalts und der Gestaltung des Labels entsteht bei den Automobilherstellern und der Deutschen Energie-Agentur (dena) ein einmaliger Erfüllungsaufwand. Die dena ist vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit der Bereitstellung eines Software-Tools für die Ausfertigung des Hinweises (Label) nach den Anforderungen der Pkw-EnVKV beauftragt. Die Software für die Erstellung des Hinweises muss den neuen Vorgaben entsprechend angepasst und programmiert werden. Dieses Tool ist der Öffentlichkeit über die Internetseite www.alternativ-mobil.de zugänglich.

Den Herstellern liegen die auf dem Label ausgewiesenen Angaben grundsätzlich vor, da die anzugebenden Daten ganz überwiegend aus offiziellen Unterlagen zur Typgenehmigung neuer Personenkraftwagen stammen. Weiterhin ist davon auszugehen, dass die bisher praktizierte Lösung, über die Eingabe der Fahrzeugidentifikationsnummer automatisch zum druckbaren Label zu gelangen, weiterhin genutzt wird.

Jeder Automobilhersteller nutzt für diese Informationspflicht eine firmeneigene Software und hat einen einmaligen Umstellungs- bzw. Programmieraufwand.

Die Fallzahl setzt sich zusammen aus der Zahl aller in Deutschland vertretenen / auf dem deutschen Markt agierenden Automobilhersteller²⁾ zuzüglich der dena. Damit ergibt sich eine Fallzahl von insgesamt 50.

Zur Bestimmung des Umstellungs- bzw. in diesem Fall Programmieraufwands wird angenommen, dass die bei den Automobilherstellern bereits vorhandenen Anwendungen entsprechend den Anforderungen einmalig an die neuen Vorgaben angepasst werden müssen.

Es ist davon auszugehen, dass die Programmierung des neuen Labels an einem Personentag umgesetzt werden kann. Dementsprechend werden der Berechnung des Umstellungsaufwands 8 Stunden bzw. 480 Minuten zugrunde gelegt. Zur Berechnung der einmaligen Personalkosten ist der Lohnsatz eines Programmierers in Höhe von 150 Euro / Stunde anzusetzen³⁾.

Da keine weiteren Sachkosten pro Fall hinzukommen, ergibt sich die Summe der Belastung aus dem Ergebnis der Personalkostenberechnung in Höhe von 60 Tsd. Euro.

50 Anpassungen x (480 Minuten/60) x 150 Euro = 60.000 Euro

cc) Vorgabe 3: Erstellung und Aktualisierung des Leitfadens durch die DAT; § 4 Absatz 1 Pkw-EnVKV

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1			95.000	0	95
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				95	

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	0	0	15.000		15
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)					

²⁾ Aufstellung des Kraftfahrtbundesamtes; Quelle: https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ17/fz17_2022.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (zuletzt aufgerufen am: 13.02.2023); Neuzulassungen von Personenkraftwagen nach Marken und Modellreihen im Januar 2022 (FZ 17)

³⁾ Quelle: Destatis; Standardwerte für Zeiten zur Berechnung des Erfüllungsaufwands

Zur Erhöhung der Transparenz über den einmaligen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und dessen Begrenzung wird dieser einer oder mehreren Kategorien zugeordnet:

Kategorie des einmaligen Erfüllungsaufwand	Anteil der Kategorie am einmaligen Erfüllungsaufwand	
	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
Einführung oder Anpassung digitaler Prozessabläufe	15	0

Aktuell erstellt die DAT gemäß § 4 Absatz 1 Pkw-EnVKV im Auftrag der Hersteller einen einheitlichen Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch und stellt diesen online zur Verfügung. Darüber hinaus aktualisiert die DAT diesen Leitfaden halbjährlich. Die Kosten für die Erstellung und halbjährliche Aktualisierung tragen die Hersteller in voller Höhe. Dementsprechend entsteht für die Erstellung und Aktualisierung des Leitfadens für die Hersteller ein laufender Sachkostenaufwand. Laut DAT belaufen sich die jährlichen Sachkosten im Mittel auf 95 Tsd. Euro. Für die erstmalige Erstellung des Leitfadens fallen zudem einmalige Sachkosten in Höhe von 15 Tsd. Euro an.

Somit entsteht aus dieser Vorgabe für die Wirtschaft ein laufender Sachkostenaufwand von rund 95 Tsd. Euro und einmalige Sachkosten von rund 15 Tsd. Euro.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Vorgabe: Herstellerabfrage durch die Marktüberwachungsbehörde; § 8 Pkw-EnVKV

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
750	30	66,10	0	22,7	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				22,7	

Nach § 8 Pkw-EnVKV sind die Marktüberwachungsbehörden der Länder berechtigt, bei den Herstellern Vollzugsabfragen durchzuführen. Für die meisten Personenkraftwagen lassen sich die im Hinweis genannten Informationen mit den Angaben im Aushang, im Leitfaden und in der Übereinstimmungsbescheinigung überprüfen; in diesen Fällen wird keine Nachfrage bei den Herstellern erforderlich sein und aus dieser Vorgabe somit auch kein tatsächlicher Erfüllungsaufwand resultieren. Sollten durch die Marktüberwachungsbehörden dennoch Nachfragen bei den Herstellern getätigt werden, so wird mit einer maximalen Fallzahl von 750 Abfragen pro Jahr gerechnet.

Ein Mitarbeiter des höheren Dienstes benötigt pro Abfrage bei den Herstellern ca. 30 Minuten für die abschließende Bearbeitung. Deswegen ist für diese Vorgabe ein Zeitaufwand von 30 Minuten sowie der durchschnittliche Lohnsatz des höheren Dienstes auf Länderebene, entsprechend der Lohnkostentabelle der Verwaltung in Höhe von 66,10 Euro, anzusetzen.

Aus dieser Vorgabe kann somit ein Erfüllungsaufwand für die Verwaltung anfallen, dessen Höhe abhängig von der tatsächlichen Anzahl der Herstellerabfragen durch die Marktüberwachungsbehörde ist. Der mögliche Erfüllungsaufwand beträgt dabei rund 23 Tsd. Euro.

Möglicher Erfüllungsaufwand: 750 x 30 Minuten x 66,10 Euro = 22.690 Euro.

5. Weitere Kosten

Durch die Änderung der Pkw-EnVKV entstehen keine sonstigen direkten oder indirekten Kosten, insbesondere sind keine Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau zu erwarten.

6. Weitere Regelungsfolgen

Der Entwurf gibt dem Verbraucher die Möglichkeit, sich sowohl in der Breite als auch teilweise im Detail über wichtige Energieverbrauchs- und Emissionsdaten sowie elektrische Reichweiten und Energiekosten bei neuen Personenkraftwagen informieren zu können. Die entsprechenden Daten stammen fast ausschließlich aus offiziellen Unterlagen zur Typgenehmigung neuer Personenkraftwagen. Mit dem in der Pkw-EnVKV abgebildeten neuen Prüfzyklus WLTP werden außerdem realitätsnähere Daten im Vergleich zur Vergangenheit vorgelegt. Auswirkungen auf gleichstellungspolitische und demografische Fragestellungen werden nicht erwartet.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht vorgesehen. Es ist zu erwarten, dass die EU-Kommission einen Vorschlag für eine Novellierung der 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 sowie zu weiteren Informationen vorlegen wird. Nach Inkrafttreten der novellierten EU-Richtlinie wird eine nationale Umsetzung erforderlich werden, die auch zu einer erneuten Änderung und Anpassung der Pkw-EnVKV führen dürfte. Eine Evaluierung wird daher nicht als erforderlich erachtet.

Angesichts der technologischen Entwicklung und der zunehmenden Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit elektrifizierten Antrieben überprüft das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die Pkw-EnVKV gemäß dem Prüfauftrag in § 11 auf ihren Anpassungsbedarf. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz wird hierzu einen Bericht mit Vorschlägen zur Weiterentwicklung und Änderung veröffentlichen. Dabei wird insbesondere geprüft werden, ob der Energieverbrauch elektrifizierter Fahrzeuge differenziert nach Energieverbrauchs-Klassen ausgewiesen werden sollte und ob die Kennzeichnungspflicht um weitere Angaben wie z.B. einer Information über die Lebenszyklus-Kosten des Fahrzeugs aufgrund der CO₂-Bepreisung von Energieträgern und der Kfz-Steuer erweitert werden sollte. Zudem wird geprüft werden, inwieweit gebrauchte Personenkraftwagen verpflichtend in den Geltungsbereich der Verordnung aufgenommen und ob Hörfunkdienste und audiovisuelle Mediendienste gemäß § 5 Absatz 2 Satz 2 weiterhin von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen werden sollen. Zu diesem Bericht und den darin enthaltenen Vorschlägen wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz eine Länder- und Verbändeanhörung durchführen und im Lichte der gewonnenen Erkenntnisse spätestens im ersten Quartal 2025 eine Änderung dieser Verordnung vorschlagen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung)

Zu Nummer 1

Der Titel der Verordnung wird neu gefasst in: „Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoff- und Stromverbrauch, zu CO₂-Emissionen und zu Energiekosten von neuen Personenkraftwagen (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung - Pkw-EnVKV)“.

Damit wird klargestellt, dass die Verordnung die Verbraucherinnen und Verbraucher grundsätzlich über die Energiekosten neuer Personenkraftwagen informiert.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Absatz 1 wird neu gefasst und enthält in Satz 1 eine abschließende Aufzählung der Kennzahlen, zu denen Hersteller oder Händler grundsätzlich im Rahmen der Verordnung Angaben machen müssen. Satz 2 stellt klar, dass der Stromverbrauch und die elektrische Reichweite nur für Pkw mit den genannten Antriebsarten anzugeben sind.

Die Energiekosten sollen zukünftig für eine Jahresfahrleistung von 15.000 km angegeben werden. Dies liegt näher an der durchschnittlichen Jahresfahrleistung von in Deutschland zugelassenen Pkw als die bisherige Jahresfahrleistung von 20.000 km. Die auf dieser Grundlage berechneten Angaben geben Verbraucherinnen und Verbrauchern somit eine realitätsnähere Information über die im Durchschnitt zu erwartenden Energiekosten des ausgestellten oder zum Kauf beworbenen neuen Pkw.

Die Ausweisung der Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung sowie der aktuellen Kraftfahrzeugsteuer kann Verbraucherinnen und Verbraucher dabei unterstützen, auf der Basis von historischen Daten die Gesamtkosten zu berechnen, die ihnen über ihre gesamte Nutzungsdauer hinweg im Hinblick auf das Fahrzeug entstehen. Insoweit wird ein Vergleich zwischen verschiedenen Fahrzeugmodellen und/oder verschiedenen Antriebsarten ermöglicht.

Auf die künftige Kostenbelastung durch die CO₂-Bepreisung fossiler Kraftstoffe über die Nutzungsdauer des Fahrzeugs soll beim Autokauf deutlich klarer hingewiesen werden. Nach Studien und Szenarien wird ein deutlicher Anstieg der CO₂-Preise erwartet. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) liegt das durchschnittliche Alter der in Deutschland zugelassenen Pkw bei rund zehn Jahren. Daher sind zusätzlich die kumulierten CO₂-Kosten über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 Kilometer Jahresfahrleistung anzugeben (definiert als CO₂-Kosten). Die Methode zur Berechnung der CO₂-Kosten auf Basis der angenommenen künftigen CO₂-Preise sowie das Verfahren zur zukünftigen Bekanntmachung der angenommenen künftigen CO₂-Preise durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz werden in Anlage 1 erläutert.

Zu Buchstabe b

Absatz 2 wird neu gefasst. Er erhält eine neue Struktur und regelt nur noch die jeweils zu verwendenden Einheiten. Die weiteren Kennzahl-spezifischen Anforderungen werden in den Absätzen 3 bis 6 geregelt. Neu hinzugekommen sind Vorgaben zu den zu verwendenden Einheiten für Wasserstoff in Nummer 1 Buchstabe c), in kg/100 km anzugeben, für die elektrische Reichweite in Nummer 4, in Kilometer anzugeben, für die Energiekosten in Nummer 5, in EUR/Jahr anzugeben, für die Kraftfahrzeugsteuer in Nummer 6, in EUR/Jahr anzugeben und für die CO₂-Kosten in EUR anzugeben.

Zu Buchstabe c

Die neu hinzugefügten Absätze 3 bis 6 regeln nun dezidiert für jede Kennzahl die im früheren Absatz 2 Nummer 1 aufgeführten weiteren Anforderungen an die maßgeblichen Werte, einschließlich Rundungsregelungen. Absatz 3 enthält zusätzlich die Legaldefinition der Übereinstimmungsbescheinigung unter Bezugnahme der relevanten EU-Vorschriften. Der Verweis auf die EU-Vorschriften ist ein Verweis auf die jeweils gültige Fassung der EU-Vorschriften. Absatz 4 spezifiziert für komprimiertes Erdgas (CNG) und Wasserstoff, dass die Angaben aus der Übereinstimmungsbescheinigung unter Zugrundelegung der in der VO (EU) 2017/1151 festgelegten Bezugsdichtewerte umzurechnen sind. Der Verweis auf

die EU-Vorschriften ist als Verweis auf die jeweils gültige Fassung der EU-Vorschriften zu verstehen. Sollte sich die Angabe der Bezugsdichtewerte in den europäischen Bestimmungen ändern, gilt diese Änderung unmittelbar auch für diese Verordnung. Absatz 5 spezifiziert für den Stromverbrauch, dass die maßgeblichen Werte ebenfalls durch Umrechnung der Werte aus der Übereinstimmungsbescheinigung zu ermitteln sind.

Zu Nummer 3

§ 2 enthält zukünftig zwei Absätze, wobei Absatz 1 im Vergleich zur vorherigen Fassung um eine Vielzahl von Definitionen erweitert wird.

Zu Buchstabe a

§ 2 Absatz 1 Nummer 1 wird neu gefasst und entkoppelt die bisher zusammen gefassten Begriffe „neu“ und „Personenkraftwagen“. § 2 Absatz 1 Nummer 1 definiert nunmehr allein den Begriff „Personenkraftwagen“, unter Verweis auf die entsprechende EU-Rahmenrichtlinie. Danach sind Fahrzeuge der Klasse M1 für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrer. Der letzte Halbsatz schafft eine Ausnahme für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß Anlage 1 Teil A Nummer 5 der Verordnung (EU) 2018/858, z.B. Krankenwagen und rollstuhlgerechte Fahrzeuge. Diese werden vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen.

§ 2 Absatz 1 Nummer 2 definiert Personenkraftwagen wie bislang als „neu“, wenn er noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurde. Nun werden jedoch zusätzlich zwei objektivierte Kriterien genannt, bei denen von diesem Umstand auszugehen ist: Ein Personenkraftwagen gilt daher als neu, sofern er typgenehmigt ist und seine Erstzulassung zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr in dem Zeitpunkt, in dem er vom Hersteller oder Händler ausgestellt oder zum Kauf oder zum Leasing angeboten oder beworben wird, noch nicht länger als acht Monate zurückliegt oder er einen Kilometerstand von 1.000 Kilometern oder weniger aufweist. Die Kriterien der Zulassungszeit sowie der Fahrleistung gelten alternativ. Diese objektiven Kriterien wurden aufgrund der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes eingeführt, der feststellte, es sei geboten, das Verständnis des Begriffs „neue Personenkraftwagen“ an objektivierbaren Umständen auszurichten (BGH, Urt. v. 21.12.2011 – I ZR 190/10, GRUR 2012, 842, 844 (Rn. 23); BGH, Urt. v. 5.3.2015 – I ZR 164/13, NJW 2015, 3309, 3310 (Rn. 15)). Sowohl eine Zulassungszeit von bis zu acht Monaten als auch eine Fahrleistung von bis zu 1.000 Kilometer stellen angemessene Mittelwerte dar, um einen Personenkraftwagen noch als neu zu qualifizieren und damit die Kennzeichnungspflicht nach der Pkw-EnVKV auszulösen. Die Kennzeichnung dieser Personenkraftwagen als neue Personenkraftwagen ist zweckmäßig, da aufgrund einer vorübergehenden oder geringfügigen Nutzung zum Beispiel als Vorführwagen oder für Kunden-Testfahrten die Kennzeichnungspflicht nicht entfallen sollte.

§ 2 Absatz 1 Nummer 3 definiert, wann ein Personenkraftwagen als „gebraucht“ gilt und ist damit die spiegelbildliche Definition zu § 2 Absatz 1 Nummer 2.

§ 2 Absatz 1 Nummer 4 enthält die neu gefasste Definition des „Modells“. Diese neue Definition stellt zunächst ähnlich wie bisher auf die Handelsbezeichnung eines Fahrzeugtyps ab. Sofern mehrere Varianten und Versionen zu einem Modell zusammengefasst werden sollen, werden nun zusätzlich fünf Merkmale definiert, die die betreffenden Varianten und Versionen mindestens gemeinsam haben müssen (siehe § 2 Absatz 1 Nummer 4 Buchstaben a) bis e)). Diese Merkmale müssen kumulativ vorliegen. Hintergrund der Neufassung der Definition sind praktische Rechtsunsicherheiten im Zusammenhang mit der bisherigen Definition (vgl. dazu unter anderem BGH, Urt. v. 24.7.2014 – I ZR 119/13 (OLG Stuttgart), GRUR 2015, 393). Indem nun konkrete Voraussetzungen definiert werden, die Fahrzeuge gemeinsam haben müssen, die unter einem Modell zusammengefasst werden, soll eine rechtssichere Anwendung der Regelung gewährleistet werden. Zudem soll sichergestellt

werden, dass die Gruppe der Fahrzeuge nicht zu groß wird, die als ein Modell zusammengefasst wird. Zusätzlich werden die Transparenz für Verbraucherinnen und Verbraucher und die Kontrollen der Marktüberwachungsbehörden der Länder erleichtert.

Die bisherige Nummer 14 verschiebt sich und wird Nummer 5. Der Bezug auf die Richtlinie 1999/94/EG wird ersetzt durch den Bezug auf die Übereinstimmungsbescheinigung.

Die bisherige Nummer 16 verschiebt sich und wird zu Nummer 6. Die Änderungen sind redaktioneller Natur.

§ 2 Absatz 1 Nummer 7 wird neugefasst. Durch die Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer auf dem Hinweis kann das jeweilige Hinweisblatt genau dem entsprechenden Fahrzeug zugordnet werden.

Die bisherige Nummer 2 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 8. Statt auf die Zulassungsbescheinigung Teil I wird nun auf die Übereinstimmungsbescheinigung verwiesen.

Die bisherige Nummer 3 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 9. Die Aufnahme des Merkmals „gewerblich“ hat lediglich eine klarstellende Funktion, sodass deutlich wird, dass ein Privatverkäufer kein Händler im Sinne dieser Verordnung ist. Die weitere Ergänzung ist redaktioneller Natur.

§ 2 Absatz 1 Nummer 10 wird nun der „Kunde“ definiert. Die Definition dient der Verbesserung der Rechtssicherheit.

Die bisherige Nummer 4 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 11. Die Definition des Verkaufsortes wurde um zwei Voraussetzungen ergänzt, die klarstellen, wann es sich nicht um einen Verkaufsort handelt. Zum einen muss eine Abtrennung zum Verkaufsort bestehen. Diese Abtrennung kann baulicher Art sein oder auf andere Art und Weise erfolgen. Entscheidend ist, dass es sich um eine räumliche Trennung handelt, die eine Sicht auf die dort befindlichen Personenkraftwagen zumindest erschwert und Kunden an einem unbefugten Zutritt hindert. Die an diesen Orten abgestellten Fahrzeuge dürfen von den Kunden zwar optisch wahrgenommen werden, aber eine Bemusterung und eine Inaugenscheinahme der Fahrzeuge muss aufgrund der räumlichen Distanz ausgeschlossen sein. Darunter können zum Beispiel für die Betriebsorganisation erforderliche Lager- und Betriebsflächen fallen wie ein Parkhaus, ein abgetrennter Werkstattbereich oder eine Lagerhalle. Bereits aufgrund der räumlichen Situation sollte einem Kunden klar sein, dass sich in diesen Bereichen keine zum Kauf oder zum Leasing angebotenen Fahrzeuge befinden. Zum anderen muss dieser räumlich abgetrennte Bereich mittels eines für jeden Kunden klar erkennbaren Hinweises von dem Verkaufsort abgegrenzt werden (zum Beispiel durch ein Schild mit der Aufschrift „Zutritt nur für Mitarbeiter“). Die Voraussetzungen müssen kumulativ vorliegen. Bei Vorliegen der Voraussetzungen ist hinreichend sichergestellt, dass Kunden die an einem solchen Ort befindlichen Personenkraftwagen nicht in ihre Kaufentscheidung miteinbeziehen (können), sodass eine Kennzeichnungspflicht entfällt.

Die bisherige Nummer 5 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 12. Es wird definiert, dass sich Kraftstoffverbrauch auf den Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens von flüssigem Kraftstoff, komprimiertem Erdgas (CNG) oder Wasserstoff bezieht (nicht auf den Verbrauch von Strom). Maßgeblich ist der auf Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch.

Die bisherige Nummer 6d verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 13. Es wird festgelegt, dass sich der Begriff „Kraftstoff“ entweder auf flüssigen Kraftstoff oder komprimiertes Erdgas (CNG) bezieht. Wasserstoff fällt nicht darunter, sondern ist als „anderer Energieträger“ in Nummer 14 definiert. Maßgeblich ist der vom Hersteller empfohlene Kraftstoff mit derjenigen Bezeichnung, die zur Bekanntmachung der Kraftstoffqualität für den Betrieb von Kraftfahrzeugen nach der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der

Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen, in der jeweils geltenden Fassung, verwendet werden muss

Die bisherige Nummer 6b wird zur neuen Nummer 14. Hinzugefügt wird Wasserstoff als weiterer Energieträger.

Die bisherige Nummer 6a wird zur neuen Nummer 15. Maßgeblich ist für den Stromverbrauch nun der Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens an elektrischer Energie, der auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte wurde.

§ 2 Absatz 1 Nummer 16 definiert neu den Oberbegriff des „Energieverbrauchs“, der sowohl den Verbrauch an Kraftstoffen (Nummer 13) als auch den Verbrauch der anderen Energieträger Strom und Wasserstoff (Nummer 14) zusammenfasst. Maßgeblich ist wieder der auf Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch.

Die bisherige Nummer 6 verschiebt sich und wird zur Nummer 17. Maßgeblich sind die auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten spezifischen CO₂-Emissionen eines neuen Personenkraftwagens.

§ 2 Absatz 1 Nummer 18 definiert neu die „elektrische Reichweite“ von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen, die auf Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelt wird.

§ 2 Absatz 1 Nummer 19 definiert den Oberbegriff der „phasenspezifischen Werte“. Für die Definition der einzelnen Komponenten wird auf Absatz 2 verwiesen.

Die bisherige Nummer 6c verschiebt sich und wird zu Nummer 20. Abgestellt wird nun mehr auf die tatsächliche Masse des Fahrzeugs gemäß Anhang XXI Nummer 3.2.24 der Verordnung (EU) 2017/1151. Dies umfasst die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand, zuzüglich der Masse der an ihm angebrachten Zusatzausrüstung. Die Angabe ist für den Hinweis erforderlich.

§ 2 Absatz 1 Nummern 21-24 definieren Fahrzeuge nach der Antriebsart. Für jedes dieser Fahrzeuge gibt es ein eigenes Muster zur Erstellung des Hinweises.

§ 2 Absatz 1 Nummer 25 definiert den Oberbegriff der unterschiedlichen zur Anwendung kommenden Antriebsarten. Die Angabe ist für den Hinweis erforderlich.

Die bisherige Nummer 9 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 26. Die bisherige Nummer 11 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 27. Die bisherige Nummer 10 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 28. Die Änderungen sind redaktioneller Natur.

In § 2 Absatz 1 Nummer 29 definiert neu den Begriff der „Online-Videoportale“, der wegen der zunehmenden Bedeutung von Werbung im Internet notwendig ist.

Die bisherige Nummer 13 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 30.

Zu Buchstabe b

§ 2 Absatz 2 definiert unter Verweis auf die Verordnung (EU) 2017/1151 im Einzelnen die phasenspezifischen Angaben zum Kraftstoff- bzw. Stromverbrauch. Die hier aufgeführten Werte werden auf den neuen Hinweis nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 aufgenommen.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Aus redaktionellen Gründen werden die Begriffe Kraftstoff- und Stromverbrauch unter dem Oberbegriff Energieverbrauch zusammengefasst.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

In Absatz 1 Satz 1 werden redaktionelle Änderungen vorgenommen, um die Verständlichkeit zu erhöhen.

Zu Doppelbuchstabe bb

§ 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird neugefasst, indem in den bisherigen Satz 1 als weitere relevante Kennzahlen die elektrische Reichweite, die Energiekosten und die Kraftfahrzeugsteuer sowie unter dem Oberbegriff des Energieverbrauchs miterfasst der Wasserstoffverbrauch ergänzt und die Anforderungen an die Sichtbarkeit des Hinweises eindeutiger gefasst werden. Es ist nun klargestellt, dass nur die jeweils einschlägigen Kennzahlen aufzunehmen sind. Die im bisherigen Satz 2 verortete Pflicht zur Angabe der CO₂-Klassen sowie die Verweisung auf die Inhalts- und Gestaltungsanforderungen für den Hinweis in Anlage 1 werden in Satz 1 mitaufgenommen. Der bisherige Satz 3 betreffend die Angabe des Erstellungsdatums wird gestrichen, da diese Anforderung an die konkrete Ausgestaltung des Hinweises bereits Anlage 1 Abschnitt I „Inhalte und Gestaltung des Hinweises“ in Nummer 10 zu entnehmen ist. Zusätzlich sind die CO₂-Kosten gemäß § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 anzugeben. Die Methode zur Berechnung der CO₂-Kosten auf Basis der angenommenen künftigen CO₂-Preise sowie das Verfahren zur zukünftigen Bekanntmachung der angenommenen künftigen CO₂-Preise durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz werden in Anlage 1 erläutert.

§ 3 Absatz 1 Nummer 2 wird neu gefasst, indem auch hier im bisherigen ersten Teilsatz als weitere relevante Kennzahlen die elektrische Reichweite sowie unter dem Oberbegriff des Energieverbrauchs miterfasst der Wasserstoffverbrauch ergänzt werden. Es ist nun klargestellt, dass nur die jeweils einschlägigen Kennzahlen aufzunehmen sind.

Zu Buchstabe c

Die Änderungen in Absatz 2 sind redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe d

Zu Doppelbuchstabe aa

Der Hersteller eines Personenkraftwagens ist weiterhin gemäß § 3 Absatz 3 Satz 1 verpflichtet, einem Händler auf Anforderung unverzüglich und unentgeltlich die Angaben zu übermitteln, die erforderlich sind, um den Hinweis und Aushang zu erstellen. Die Auskunftspflicht besteht gegenüber allen Händlern denen der Hersteller neue Personenkraftwagen liefert und nicht nur gegenüber Vertragshändlern.

Zu Doppelbuchstabe bb

Hersteller sind nach dem neuen § 3 Absatz 3 Satz 2 nunmehr dazu verpflichtet, den nach Satz 1 übermittelten Angaben zu den Kennzahlen für den Hinweis und den Aushang die Information beizufügen, dass die Angaben in Abhängigkeit der Rad-Reifen-Kombination des neuen Personenkraftwagens variieren können.

Zu Buchstabe e

Der neue § 3 Absatz 4 Satz 1 regelt Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht nach § 3 Absatz 1.

§ 3 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 dient zunächst nur der Klarstellung. Danach sind gebrauchte Personenkraftwagen von der Kennzeichnungspflicht befreit. Satz 2 in Verbindung mit Satz 3 regelt zusätzlich, dass Hersteller und Händler bei diesen gebrauchten Personenkraftwagen die Möglichkeit haben sollen, eine freiwillige Kennzeichnung vorzunehmen. Es bleibt den Herstellern und Händlern darüber hinaus unbenommen, Angaben für Gebrauchtfahrzeuge zu machen, ohne dabei die Muster in Anlage 1 Teil II zu nutzen. Sofern die in Anlage 1 Teil II vorhandenen Muster verwendet werden, müssen sie zusätzlich eine deutliche Markierung mit dem Wort „Gebrauchtwagen“ in der Überschrift enthalten (siehe Ausführungen in Anlage 1 Teil II).

Nach § 3 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 sind solche neuen Personenkraftwagen befreit, die erst vor kurzer Zeit am Verkaufsort angeliefert wurden. Grundsätzlich besteht für den Händler die Pflicht, auch neu angelieferte Personenkraftwagen unverzüglich zu kennzeichnen. Diese Ausnahme soll lediglich gewährleisten, dass eine ohne schuldhaftes Zögern noch nicht durchgeführte Kennzeichnung nicht zu Lasten des Händlers geht. Für die Erkennbarkeit im Sinne der Nummer 2 kommt es darauf an, dass auch für einen Dritten unmissverständlich klar ist, dass der Personenkraftwagen neu angeliefert wurde, insbesondere weil er noch mit Folie beklebt ist. Zudem gilt die Ausnahme lediglich für einen eng umgrenzten Zeitraum, nämlich sofern der Personenkraftwagen erst „vor kurzer Zeit“ geliefert wurde. Wie lang dieser Zeitraum ist, ist anhand der Umstände des Einzelfalls zu klären. Dabei kommt es insbesondere darauf an, zu welcher Tageszeit die Lieferung erfolgt ist. Bei einer Anlieferung außerhalb der Geschäftszeiten ist beispielsweise von einer längeren Frist auszugehen. Insgesamt sollten neu angelieferte Personenkraftwagen jedoch spätestens einen Werktag nach der Anlieferung gekennzeichnet sein.

Nach § 3 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 sind solche neuen Personenkraftwagen von der Kennzeichnungspflicht befreit, die erkennbar nur vorübergehend am Verkaufsort zur Auslieferung an den Käufer oder den Leasingnehmer bereitstehen. Für die Erkennbarkeit kommt es beispielsweise darauf an, dass das Fahrzeug bereits auf den Käufer oder Leasingnehmer zugelassen und daher mit einem Nummernschild versehen ist, es auf einem Platz steht, der für zur Abholung stehenden Fahrzeugen vorbehalten ist oder dass das Fahrzeug verhüllt ist. Es genügt aber auch ein (wahrheitsgemäßes) Schild, dass das Fahrzeug zur Abholung bereitsteht. Die Ausnahme gilt nur für einen vorübergehenden Zeitraum, der einen Werktag nicht überschreiten sollte.

Nach § 3 Absatz 4 Satz 1 Nummer 4 sind solche neuen Personenkraftwagen befreit, für die dem Hersteller keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen. Dies betrifft Personenkraftwagen, die noch nicht zum Verkauf an den Endkunden angeboten werden (wie etwa Studien, Prototypen und noch nicht typgeprüfte Messeneinheiten) und sonstige Personenkraftwagen, für die dem Hersteller noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen. Satz 2 in Verbindung mit Satz 4 stellen klar, dass Hersteller und Händler bei diesen Personenkraftwagen die Möglichkeit haben, eine freiwillige Kennzeichnung mit vorläufigen WLTP-Werten vorzunehmen, soweit die Kennzeichnung vom Hinweis begleitet wird, dass es sich um vorläufige Werte handelt und der Hinweis die Information „vorläufig“ enthält. Die in den Anlage 1 Teil II vorhanden Muster können dabei verwendet werden, sofern sie zusätzlich eine deutliche Markierung mit dem Wort „vorläufig“ enthalten (siehe Ausführungen in Anlage 1 Teil II). Grund für diese Ausnahme ist, dass für diese Wagen regelmäßig bereits eine Übereinstimmungsbescheinigung mit verlässlichen Daten vorliegt. Diese Regelung hilft Herstellern und Händlern, weil sie einerseits berücksichtigt, dass bestimmte Fahrzeuge noch nicht gekennzeichnet werden können, andererseits aber Flexibilität einräumt und eine freiwillige Kennzeichnung zulässt.

Zu Nummer 5

§ 3a trifft weiterhin eine Regelung zur Bestimmung der CO₂-Klasse eines Personenkraftwagens, diese erfährt jedoch eine Neuausrichtung: Die Zuordnung zu einer CO₂-Klasse erfolgt nun nicht mehr anhand der relativen CO₂-Emissionen des Personenkraftwagens im Verhältnis zur Masse. Stattdessen bestimmt sich die Zuordnung zu einer CO₂-Klasse nun anhand des absoluten Wertes der CO₂-Emissionen des Personenkraftwagens in Gramm CO₂ pro Kilometer. Die Bestimmung der CO₂-Klasse eines spezifischen Personenkraftwagens wird dadurch vereinfacht und kann nun ohne weiteren Rechenschritt mithilfe der in der Tabelle angegebenen Spanne von CO₂-Emissionswerten je CO₂-Klasse erfolgen. Durch die Orientierung an den absoluten Werten der CO₂-Emissionen wird die CO₂-Intensität von Personenkraftwagen insgesamt transparenter und einfacher zu vergleichen.

Zu Nummer 6

§ 4 wird insgesamt an die zunehmend eingetretene Praxis angepasst, dass der Leitfaden primär in digitaler Form bereitgestellt und verwendet wird. Der Verzicht auf ein zur Verfügung stellen in ausgedruckter Form erfolgt auch im Sinne der Nachhaltigkeit.

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b

Die von den Herstellern zur Erstellung des Leitfadens bestimmte Stelle bedarf der Zustimmung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz. Absatz 1 Satz 1 dahingehend angepasst, dass die Erstellung und das Verteilen des Leitfadens in gedruckter Form entfallen. Der von den Herstellern bestimmten Stelle stellt, den Leitfaden damit nur noch im Internet zur Verfügung. Der Leitfaden wird halbjährlich (statt bislang jährlich) aktualisiert, um ihn im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher aktuell zu halten.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Änderungen sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Änderungen sind redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe c

§ 4 Absatz 3 stellt klar, dass Händler und Hersteller den Leitfaden am Verkaufsort aus Gründen der Nachhaltigkeit nicht mehr in Papierform vorhalten müssen. Es genügt, wenn sie den Leitfaden für Kunden in elektronischer Form unentgeltlich einsehbar machen und ihnen die Internetadresse mitteilen, unter der der Leitfaden abgerufen werden kann. Als Alternative können Händler und Hersteller ihren Kunden den Leitfaden auch auf elektronischen, magnetischen oder optischen Speichermedien übergeben.

Zu Buchstabe d

Der frühere § 4 Absatz 4 wurde gestrichen, da eine Bereitstellung des Leitfadens in ausgedruckter Form nicht mehr vorgesehen ist.

§ 4 Absatz 5 wird dadurch zu Absatz 4. Die Änderungen in Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 sind redaktioneller Natur. In Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 werden als weitere vom Hersteller oder der einführenden Person zu übermittelnde Kennzahlen c) der Typ, g) der Energieverbrauch als Oberbegriff für den Verbrauch von Kraftstoffen oder Strom, i) die CO₂-Klassen und j) die elektrische Reichweite (sofern einschlägig) ergänzt. Absatz 4 Satz 2-5 spezifizieren, dass bei einem Modell, unter dem mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden jeweils der niedrigste und der höchste Wert bzw. die günstigste und ungünstigste CO₂-Klasse als Spannbreite anzugeben sind. Sollte es innerhalb einer Variante und/oder Version unterschiedliche Kennzahlen geben, ist jeweils auf den höchsten Wert bzw. die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen, um die Spannbreite zu bilden. Absatz 4 Satz 6 konkretisiert und ändert die bisher in Satz 1 enthaltene zeitliche Vorgabe für die Übermittlung der Werte dahingehend, dass diese – entsprechend dem halbjährlichen Aktualisierungsintervall des Leitfadens – spätestens zwei Wochen vor Ablauf eines jeden Halbjahrs erfolgen muss.

Zu Nummer 7

Zu Buchstabe a

In § 5 Absatz 1 werden die in der Werbung anzugebenden Kennzahlen angepasst bzw. ergänzt. Neben dem jeweils einschlägigen Energieverbrauch, d.h. dem Kraftstoff-, Wasserstoff- oder Stromverbrauch und den CO₂-Emissionen sind in Werbematerialien zukünftig auch die CO₂-Klasse(n) und die elektrische Reichweite (sofern einschlägig) anzugeben.

Zu Buchstabe b

Die Änderungen in § 5 Absatz 2 berücksichtigen, dass die neue Pkw-EnVKV auch Werbung in sozialen Medien und in Online-Videoportalen reguliert. Werbung im Internet, vor allem auch in sozialen Medien wie beispielsweise Facebook, Twitter, Instagram, Pinterest und Tumblr oder Online-Videoportalen wie beispielsweise YouTube, hat in der Vergangenheit erheblich an Relevanz gewonnen und wird immer stärker genutzt. Umso wichtiger ist es, dass auch diese der Kennzeichnungspflicht nach der Pkw-EnVKV unterfallen. Zur Klarstellung wird daher die Nummer 3 ergänzt, die sich ausdrücklich auf diese Form der Werbung bezieht. Im Übrigen handelt es sich um redaktionelle Änderungen.

Zu Doppelbuchstabe dd

Zu Buchstabe c

Die Änderungen in § 5 Absatz 3 sind redaktioneller Natur.

Zu Nummer 8

In § 6 werden redaktionelle Änderungen vorgenommen, die sich teilweise als Folgeanpassung aus den Änderungen der Vorgaben in den §§ 1-5 ergeben. Der materielle Verbotstatbestand wird klarstellend dahingehend konkretisiert, dass es verboten ist über die Angaben zu täuschen, Irrtümer oder Missverständnisse hervorzurufen oder die Vergleichbarkeit der Angaben zu unterschiedlichen Fahrzeugen einzuschränken.

Zu Nummer 9

In § 7 werden redaktionelle Änderungen vorgenommen.

Zu Buchstabe a

Zu Buchstabe d

Zu Nummer 10

Mit dem neu eingefügten § 8 wird den Marktüberwachungsbehörden der Länder das Recht eingeräumt, von den Herstellern Auskunft darüber zu verlangen, welche Varianten und/oder Versionen eines Fahrzeugs unter den von ihnen angebotenen Modellen zusammengefasst sind und deren entsprechende Kennziffern nach § 1 Absatz 1. Dadurch wird sichergestellt, dass die Marktüberwachungsbehörden überprüfen können, ob die Modell-bezogenen Angaben von Herstellern bzw. Händlern in Aushang, Leitfaden oder Werbematerialien den Vorgaben der §§ 1 bis 6 entsprechen.

Zu Nummer 11

In § 9 Absatz 1 wird geregelt, dass Werbung im Internet, die bereits vor Inkrafttreten der Änderung der Pkw-EnVKV veröffentlicht wurde und den neuen Anforderungen nicht genügt, noch bis zu drei Monate nach Inkrafttreten der Pkw-EnVKV verwendet werden kann. In § 9 Absatz 2 wird geregelt, dass Werbeschriften und elektronische, magnetische oder optische Speichermedien, die vor Inkrafttreten der Änderungen der Pkw-EnVKV erstellt wurden und den neuen Anforderungen nicht genügen, abweichend noch bis zu sechs Monate nach Inkrafttreten der Pkw-EnVKV weiterverwendet werden können. Durch den gewählten Zeitraum wird Herstellern und Händlern ein angemessener Zeitraum zur Anpassung ihres Werbematerials eingeräumt. Da sich die Umstellung für Werbung im Internet schneller realisieren lässt, beträgt der Übergangszeitraum für die Weiterverwendung lediglich drei Monate. § 9 Absatz 3 stellt klar, dass die neuen Anforderungen der Pkw-EnVKV an Werbung – abgesehen von den Übergangsregelungen in den Absätzen 1 und 2 – nur für solche Werbematerialien gelten, die nach dem Inkrafttreten der Pkw-EnVKV geschaltet, veröffentlicht oder genutzt werden. Es besteht keine Pflicht, Online-Archive oder vergleichbare Informationsquellen durch Anpassung darin enthaltener nicht mehr aktiv verwendeter Werbematerialien zu aktualisieren.

Zu Nummer 12

§ 10 sieht ähnlich wie der frühere § 8a Absatz 1 eine Übergangsregelung für den Leitfaden vor. Die Erstellung des Leitfadens braucht eine gewisse Vorlaufzeit, sodass die neuen Regelungen erstmals ab dem 1. Juli 2024 zu beachten sind.

Zu Nummer 13

Die Regelung zum Inkrafttreten und die Schlussformel gehen in Artikel 2 auf.

Zu Nummer 14

Die Pkw-EnVKV hat eine große Bedeutung für die Information der Verbraucherinnen und Verbraucher über den Kraftstoff- und Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen und andere relevante Merkmale von neuen Personenkraftwagen und für die Kaufentscheidung zugunsten energieeffizienter Fahrzeuge. Angesichts der technologischen Entwicklung und der zunehmenden Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit elektrifizierten Antrieben sollte die Verordnung regelmäßig auf Anpassungsbedarf überprüft werden. Die Europäische Kommission plant eine Überprüfung der zugrundeliegenden EU-Richtlinie 1999/94/EU bis zum 31. Dezember 2024 und legt, sofern erforderlich, einen neuen Legislativakt vor.

Aus diesen Gründen wird auch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz nach Inkrafttreten dieser Verordnung die Pkw-EnVKV überprüfen und einen Bericht mit Vorschlägen zu ihrer Weiterentwicklung und Änderung veröffentlichen. Dabei wird insbesondere

geprüft werden, ob der Energieverbrauch elektrifizierter Fahrzeuge differenziert nach Energieverbrauchs-Klassen ausgewiesen werden sollte und ob die Kennzeichnungspflicht um weitere Angaben wie z.B. einer klareren Ausweisung der Belastung über den Lebenszyklus des Fahrzeugs aufgrund der CO₂-Bepreisung von Energieträgern und der Kfz-Steuer erweitert werden sollte. Zudem wird geprüft werden, inwieweit gebrauchte Personenkraftwagen gekennzeichnet und ob Hörfunkdienste und audiovisuelle Mediendienste gemäß § 5 Absatz 2 Satz 2 weiterhin von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen werden sollen. Zu diesem Bericht und den darin enthaltenen Vorschlägen wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz eine Länder- und Verbändeanhörung durchführen und im Lichte der gewonnenen Erkenntnisse spätestens im ersten Quartal 2025 eine Änderung dieser Verordnung vorschlagen.

Zu Nummer 15

Die Anlage 1 wird wegen zahlreicher Änderungen vollständig neu gefasst. Hierzu zählt, dass die Unterteilung in Teil A und Teil B aufgehoben wird. Der Titel der Anlage wird angepasst in „Hinweis über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen“

In Teil I Nummer 2 wird ergänzt, dass – neben Schrifthöhe und Schriftgrad – auch die im Formblatt vorgesehene Schriftfarbe unveränderbar ist. Gemäß dem Formblatt sind die meisten Informationen auf dem Label in der Farbe schwarz gehalten. Diese Vorgaben sind nunmehr zwingend einzuhalten. Die konkrete Anforderung „auf weißem Hintergrund“ trägt zu einer verbesserten Rechtssicherheit bei.

In Teil I Nummer 3 wird die Überschrift zur besseren Verständlichkeit angepasst. Die Definition der Schriftgröße soll Rechtssicherheit erhöhen. In den Fällen der freiwilligen Kennzeichnung gemäß § 3 Absatz 4 Satz 1 Nummern 1 und 4 sind zwingende Anpassungen im Muster vorgesehen, die an dieser Stelle erläutert werden.

In Abschnitt I Nummer 4 werden nun die zuvor unter Abschnitt A Nummer 3 definierten Angaben aktualisiert. Hierzu zählt, dass nun die Handelsbezeichnung statt „Modell, konkretisiert durch Typ, Variante und Version“ angegeben werden muss. Durch die zunehmende Verbreitung von Personenkraftwagen mit Elektromotor, wird hier als wichtige Information für Käufer die Angabe „Antriebsart“ ergänzt, und die Angabe zu Kraftstoff genauer definiert. Im Hinblick auf die Masse des Fahrzeugs ist nun die tatsächliche Masse anzugeben. Soweit einschlägig wurde der Bezug zur entsprechenden Ziffer in der Übereinstimmungsbescheinigung hergestellt, in der die Angaben enthalten sind.

In Teil I Nummer 5 werden nun die Angaben, die zuvor unter Abschnitt A Nummer 4 definiert waren, aktualisiert. Die Bezeichnung der anzugebenden Werte geht auf das neue WLTP-Prüfverfahren zurück. In diesem Abschnitt sind nur kombinierte Werte zu Energieverbrauch und CO₂-Emissionen anzugeben. Dies dient der Übersichtlichkeit. Die zuvor notwendigen nach „innerorts“ und „außerorts“ differenzierten Angaben werden nun separat angegeben und unter Nummer 7 aufgeführt. Die Aufnahme der elektrischen Reichweite in den Hinweis beruht auf dem Umstand, dass diese Angabe eine Vergleichbarkeit von Elektroautos ermöglicht und somit für Verbraucher dieser Personenkraftwagen maßgebliche Relevanz besitzt. Dies gilt ebenso für die Angaben zu Energiekosten und Steuern. Diese waren zuvor definiert unter Nummer 8. Die Ausweisung der Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung sowie der aktuellen Kraftfahrzeugsteuer kann Verbraucherinnen und Verbraucher dabei unterstützen, auf der Basis von historischen Daten die Gesamtkosten zu berechnen, die ihnen über ihre gesamte Nutzungsdauer hinweg im Hinblick auf das Fahrzeug entstehen. Insoweit wird ein Vergleich zwischen verschiedenen Fahrzeugmodellen und/oder verschiedenen Antriebsarten ermöglicht. Diese Information ist wichtig, um zu verdeutlichen, welche Belastungen über den Lebenszyklus eines Fahrzeugs auf Basis der historischen Daten entstehen können, die über den reinen Kaufpreis des Fahrzeugs

hinausgehen. Soweit einschlägig wurde der Bezug zur entsprechenden Ziffer in der Übereinstimmungsbescheinigung hergestellt, in der die Angaben enthalten sind.

Zusätzlich sind die CO₂-Kosten (wie in § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 definiert) anzugeben. Hierfür sind in einem ersten Schritt die CO₂-Kosten für jedes einzelne des betrachteten Zehn-Jahres-Zeitraumes zu errechnen. Das erste Jahr des Zehn-Jahres-Zeitraumes ist dabei das Jahr, das auf die Bekanntmachung der angenommenen künftigen CO₂-Preise durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz folgt (die erste Bekanntmachung erfolgt zum 30. Juni 2024, sodass der erste Zehn-Jahres-Zeitraum die Jahre 2025-2034 umfasst).

Zur Verdeutlichung der Berechnung folgt ein Beispiel anhand eines Fahrzeugs mit 123 gCO₂/km CO₂-Emissionen:

Jahr	Berechnung	Gerundetes Ergebnis (EUR)
2025	123x45,00x0,015	= 83,03
2026	123x65,00x0,015	= 119,93
2027	123x75,00x0,015	= 138,38
2028	123x 85,00 x0,015	= 156,83
2029	123x100,00 x0,015	= 184,50
2030	123x115,00 x0,015	= 212,18
2031	123x130,00x0,015	= 239,85
2032	123x145,00x0,015	= 267,53
2033	123x165,00x0,015	= 304,43
2034	123x190,00x0,015	= 350,55
	Summe (anzugeben im Hinweis)	2.057,21

Diese Information zu den CO₂-Kosten ist wichtig, um zu verdeutlichen, welche Belastungen für Verbraucherinnen und Verbraucher durch die zukünftige CO₂-Bepreisung entstehen können. Nach Studien und Szenarien wird künftig ein deutlicher Anstieg der CO₂-Preise erwartet. Um den Anstieg der CO₂-Bepreisung zu verdeutlichen, werden die angenommenen künftigen CO₂-Preise über die nächsten zehn Jahre herangezogen und die daraus möglicherweise resultierenden kumulierten CO₂-Kosten bei einer Jahresfahrleistung von 15.000 km ausgewiesen. Die bis zur ersten Bekanntmachung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz heranzuziehenden angenommenen künftigen CO₂-Preise über die nächsten zehn Jahre sind in der Tabelle ausgewiesen (Quelle: Vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz in Auftrag gegebenes Projekt "Langfristszenarien und Strategien für den Ausbau Erneuerbarer Energien in Deutschland"; <https://enertile-explorer.isi.fraunhofer.de:8443/open-view/39127/d80f54cc3d1bd7fbd4e52bdf4185c3da>). Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz wird die maßgeblichen künftigen CO₂-Preise jährlich auf seiner Homepage bekannt machen (erstmalig zum 30. Juni 2024).

Die bisherige grafische Darstellung wird in Teil I Nummer 6 an die neue CO₂-Klasseneinteilung angepasst. Für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge wird separat festgelegt, dass zwei CO₂-Klassen angegeben werden müssen. Die zweite CO₂-Klasse richtet sich dabei nach den CO₂-Emissionen bei entladener Batterie. Damit wird die Verbraucherinformation verbessert, denn Verbraucherinnen und Verbraucher erfahren somit, wie sich ihr Ladeverhalten auswirken kann und die Vergleichbarkeit unter den extern aufladbare Hybridelektrofahrzeugen wird erleichtert.

Teil I Nummer 7 wird neu gefasst und legt fest, welche weiteren Angaben zum Energieverbrauch im Hinblick auf die im Rahmen des WLTP-Prüfverfahrens erhobenen

phasenspezifische Werten gemacht werden müssen (unter Verweis auf die entsprechende Ziffer in der Übergangsbescheinigung). Zudem sind bei extern aufladbare Hybridelektrofahrzeugen zusätzliche Angaben zum Kraftstoffverbrauch „bei entladener Batterie“ zu machen.

Teil I Nummer 8 wird neu gefasst. Es werden Angaben zu Mindestschriftgrößen der Angaben aus Nummern 4-7 gemacht.

Die in Teil I Nummer 9 erwähnten Erläuterungen im vierten Kasten sind gemäß EU-Richtlinie 1999/94/EG zu machen. Neu ist dabei ein Verweis auf die Internetseite, auf der der Leitfaden abrufbar ist, die Angabe des Anfangs- und Endjahres des für die CO₂-Kosten maßgeblichen Zehn-Jahres-Zeitraumes und ein Hinweis auf die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz finanzierte Informationsplattform der Deutschen Energie-Agentur (Dena) (www.alternativ-mobil.info). Diese Informationsplattform bietet weiterführende Informationen zu den Energiekosten verschiedener Antriebstechnologien, zur künftigen CO₂-Bepreisung fossiler Kraftstoffe und Unterstützungs-Tools zur Erstellung der Muster für das Pkw-Label. Die Festlegung des Mindestschriftgrads stellt die gute Lesbarkeit der Informationen sicher.

Teil I Nummer 10 regelt neu, dass die Fahrzeug-Identifizierungsnummer anzugeben ist. Hierdurch kann der jeweilige Hinweis einem spezifischen neuen Personenkraftwagen zugeordnet werden

Zu Nummer 16

Abschnitt I der Anlage 2 wurde an das neue WLTP-Prüfverfahren angepasst. Zur besseren Verbraucherinformation ist die Angabe zusätzlicher Daten erforderlich.

Zu Buchstabe a

Die Änderung der Überschrift ist redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Datumsangabe ist notwendig um die Aktualität des Aushangs leicht zu erfassen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Änderungen in Nummer 3 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe cc

Die Änderungen in Nummer 4 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe dd

Die Änderungen in Nummer 5 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe ee

Nummer 6 sieht weitere Angaben analog des Hinweises auf dem Aushang vor, um die Verbraucherinformation zu verbessern und ist im Übrigen redaktionell überarbeitet worden. Soweit einschlägig wurde der Bezug zur entsprechenden Ziffer in der Übereinstimmungsbescheinigung hergestellt, in der die Angaben enthalten sind.

Satz 4-7 spezifizieren, dass bei einem Modell, unter dem mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden jeweils der niedrigste und der höchste Wert bzw. die günstigste und ungünstigste CO₂-Klasse als Spannbreite anzugeben sind. Sollte es innerhalb einer Variante und/oder Version unterschiedliche Kennzahlen geben, ist jeweils auf den höchsten Wert bzw. die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen, um die Spannbreite zu bilden.

Die Angabe "(vorläufig)" ist vorzusehen, wenn von der freiwilligen Kennzeichnung nach § 3 Absatz 4 Nummer 4 Gebrauch gemacht wird.

Zu Doppelbuchstabe ff

Die Änderungen in Nummer 7 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe gg

Der Maßstab der Lesbarkeit wird in der gesamten Verordnung vereinheitlicht. Die Festlegung des Mindestschriftgrads stellt die gute Lesbarkeit der Informationen sicher. Die übrigen Anpassungen sind redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Änderungen in Nummer 1 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Änderungen in Nummer 2 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe cc

Die Änderungen in Nummer 3 sind redaktioneller Natur. Der Aktualisierungsintervall der Angaben wird durch die EU-Richtlinie 1999/94/EG Anhang III Nummer 8 vorgegeben.

Zu Doppelbuchstabe dd

Zukünftig ist zu Informationszwecken zusätzlich das Datum der Aktualisierung anzugeben.

Zu Nummer 17

In Anlage 3 wurden Struktur und Datenbereitstellung im Leitfaden zum einen redaktionell an den neuen WLTP-Prüfzyklus angepasst. Zum anderen wurden zur besseren Verbraucherinformation zusätzliche Daten aufgenommen, die sich strukturell zwischen den verschiedenen Antriebs- und Kraftstoffkombinationen unterscheiden.

Zu Buchstabe a

Die Änderungen sind redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe b

Die Änderungen sind redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Änderungen in Nummer 1 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Änderungen in Nummer 2 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe cc

Die Änderungen in Nummer 3 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe dd

Die Änderungen in Nummer 4 sind redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe d

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Änderungen in Nummer 1 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Aktualisierung des Leitfadens erfolgt nun halbjährlich, da eine Veröffentlichung nur noch im Internet vorgesehen ist. Die Änderungen in Nummer 2 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe cc

Nummer 3 sieht weitere Angaben analog des Hinweises im Leitfaden vor, um die Verbraucherinformation zu verbessern und ist im Übrigen redaktionell überarbeitet worden. Soweit einschlägig wurde der Bezug zur entsprechenden Ziffer in der Übereinstimmungsbescheinigung hergestellt, in der die Angaben enthalten sind.

Satz 5-8 spezifizieren, dass bei einem Modell, unter dem mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden jeweils der niedrigste und der höchste Wert bzw. die günstigste und ungünstigste CO₂-Klasse als Spannbreite anzugeben sind. Sollte es innerhalb einer Variante und/oder Version unterschiedliche Kennzahlen geben, ist jeweils auf den höchsten Wert bzw. die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen, um die Spannbreite zu bilden.

Zu Doppelbuchstabe dd

Die Änderungen in Nummer 4 sind redaktioneller Natur. Wie bisher soll die Hervorhebung der zehn sparsamsten Modelle je Antriebsart gesondert erfolgen.

Zu Buchstabe e

Da zukünftig der Leitfaden nur noch über das Internet abrufbar ist, ist die Angabe zum Seitenformat nicht mehr notwendig.

Zu Nummer 18

Anlage 4 wurde überarbeitet und auf den neuen WLTP-Prüfzyklus angepasst. Zum anderen wurden zusätzliche Informationsangebote für Verbraucherinnen und Verbraucher aufgenommen.

Wegen der schnellen Entwicklung bei den elektronischen und digitalen Medien seit dem Inkrafttreten der bisherigen Regelungen der Pkw-EnVKV waren Aktualisierungen erforderlich.

Zu Buchstabe a

Die Änderung der Überschrift ist redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Nummer 1 sieht weitere Angaben analog des Hinweises in der Werbung vor, um die Verbraucherinformation zu verbessern und ist im Übrigen redaktionell überarbeitet worden. Soweit einschlägig wurde der Bezug zur entsprechenden Ziffer in der Übereinstimmungsbescheinigung hergestellt, in der die Angaben enthalten sind.

Satz 3-6 spezifizieren, dass bei einem Modell, unter dem mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden jeweils der niedrigste und der höchste Wert bzw. die günstigste und ungünstigste CO₂-Klasse als Spannbreite anzugeben sind. Sollte es innerhalb einer Variante und/oder Version unterschiedliche Kennzahlen geben, ist jeweils auf den höchsten Wert bzw. die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen, um die Spannbreite zu bilden.

Die bisherige Regelung für den Fall, dass für mehrere Modelle geworben wird, wird beibehalten.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Anpassung von Nummer 2 dient der präzisierten Umsetzung der zugrundeliegenden Anhang IV Nummern 1 und 2 der EU-Richtlinie 1999/94/EG. Damit wird verdeutlicht, dass nicht über die Regelungen der Richtlinie hinausgegangen wird. Dies betrifft insbesondere das Tatbestandsmerkmal „bei flüchtigem Lesen leicht verständlich“. Das Kriterium des „flüchtigen Lesens“ bezieht sich folglich ausschließlich auf die inhaltliche Verständlichkeit der Angaben und nicht auf die optische Darstellung wie beispielsweise die Schriftgröße oder die Position im Text. Bei der Auslegung der Tatbestandsmerkmale „gut lesbar“ sowie „nicht weniger hervorgehoben als der Hauptteil der Werbebotschaft“ ist folglich nicht auf das flüchtige Lesen als Maßstab abzustellen. Sofern die gemäß dieser Verordnung aufgestellten Vorgaben eingehalten werden, dürfte grundsätzlich von der Verständlichkeit auszugehen sein.

Zu Doppelbuchstabe cc

Die Änderungen in Nummer 3 sind redaktioneller Natur.

Zu Doppelbuchstabe dd

Die frühere Nummer 4 entfällt, da ihr Regelungsgehalt in der neuen Verordnungsfassung von anderen Regelungen abgedeckt ist.

Zu Buchstabe c

Der bisherige Abschnitt II zu in elektronischer Form verbreitetes Werbematerial und der bisherige Abschnitt III zu elektronischen, magnetischen oder optischen Speichermedien werden zusammenfasst und um die Werbung im Internet (einschließlich Werbung in sozialen Medien und in Online-Videoportalen) ergänzt. Die im neuen Teil II getroffenen Regelungen gelten für alle Formen der elektronischen Werbung gleichermaßen.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Nummer 1 definiert den Anwendungsbereich der Regelungen zur elektronischen Werbung und umfasst Werbematerial, das in elektronischer Form verbreitet wird, Werbung durch elektronische, magnetische oder optische Speichermedien und Werbung im Internet (einschließlich Werbung in sozialen Medien und Online-Videoportalen). Wegen der schnellen Entwicklung bei den elektronischen und digitalen Medien seit dem Inkrafttreten der bisherigen Regelungen der Pkw-EnVKV waren Aktualisierungen erforderlich. Für alle diese Formen der elektronischen Werbung gelten die Regelungen aus Teil I entsprechend. So wird – soweit möglich und sinnvoll – ein Gleichlauf zwischen analogen Werbeschriften und elektronischer Werbung angestrebt.

Zu Doppelbuchstabe bb

Nummer 2 regelt zusätzlich zu den für elektronische Werbung entsprechend geltenden Vorgaben nach Teil Nummer 2, den Zeitpunkt in dem die Angaben zu machen sind. Demnach ist sicherzustellen, dass dem Werbeempfänger die Angaben nach Nummer 1 gleichzeitig in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in dem erstmalig Informationen zur Motorisierung, zum Beispiel zu Motorleistung, Hubraum oder Beschleunigung, angezeigt werden. Die Regelung ist aufgrund der mannigfaltigen Gestaltungsmöglichkeiten bei elektronischer Werbung erforderlich, um eine rechtzeitige Verbraucherinformation zu gewährleisten. Andernfalls könnten beispielsweise im Rahmen eines Video-Clips die Angaben deutlich verspätet und ohne den Zusammenhang zu den Angaben zur Motorisierung gemacht werden.

Satz 2 konkretisiert die Anforderung nach Satz 1. Die Anforderungen nach Satz 1 gelten damit als erfüllt, wenn Angaben mit höchstens einem Klick auf eine entsprechende Informationsseite zu erreichen sind. Es genügt also, wenn sich die im Rahmen der elektronischen Werbung erforderlichen Angaben auf einer Internetseite befinden, die sich nach dem Anklicken eines deutlich erkennbaren Links öffnet. Die Bezeichnung des Links muss dabei so eindeutig gewählt werden, dass dem Werbeempfänger sofort klar ist, dass es sich um den elektronischen Verweis zu den Pflichtangaben handelt. Der Link muss auch hinreichend deutlich präsentiert werden, sodass er die Voraussetzungen analog Teil I Nummer 2 erfüllt. Aufgrund der Ausweitung der zu kennzeichnenden Angaben kann so die Übersichtlichkeit für Verbraucherinnen und Verbraucher sichergestellt werden.

Satz 3 hat eine klarstellende Funktion. Sofern keine Informationen zur Motorisierung gegeben werden, lässt das die Kennzeichnungspflicht nicht entfallen.

Zu Doppelbuchstabe cc

Die Inhalte der ursprünglichen Nummer 3 werden über die neue Nummer 1 und Nummer 2 abdeckt, sodass die ursprüngliche Nummer 3 entfällt.

Zu Doppelbuchstabe dd

Nummer 3 schafft Regelungen für den zunehmend an Bedeutung gewinnenden „digitalen Verkaufsort“. Aus diesem Grund gelten hier die Regelungen zum Hinweis entsprechend,

sodass zusätzlich zu den Angaben zur elektronischen Werbung auch die Angaben gemäß Anlage 1 zu § 3 Absatz 1 Nummer 1 zu machen sind. Sofern sich die Angaben danach doppeln, sind sie nicht zweimal anzugeben. Vielmehr genügt es, das zutreffende Muster gemäß Anlage 1 zu § 3 Absatz 1 Nummer 1 Teil II darzustellen, um die Anforderungen dieser Nummer 3 zu erfüllen. Auch hierfür gilt der einheitliche Maßstab der guten Lesbarkeit. Satz 4 trifft eine Regelung zum Zeitpunkt der Angaben: Sie müssen der Kundin oder dem Kunden spätestens in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in welchem die Konfiguration eines konkreten Fahrzeugs abgeschlossen ist. Damit soll möglichst ein Gleichlauf zum analogen Hinweis am physischen Verkaufsort erzielt werden. Dort ist der Hinweis auch so anzubringen, dass eine Kundin oder ein Kunde davon Kenntnis erlangt, sobald sie oder er ein ausgestelltes Fahrzeug näher in Betracht zieht.

Zu Doppelbuchstabe ee

Nummer 4 stellt klar, in welchem Fall ausnahmsweise kein Verstoß gegen die Verordnung vorliegt. Die Regelung ist dabei als Ausnahmetatbestand eng auszulegen. Sie betrifft den Fall, dass Modelle neuer Personenkraftwagen im Internet beworben werden, und aufgrund der technischen Darstellung der genutzten Plattform Pflichtangaben nicht oder nur teilweise sichtbar sind. Plattformen können dabei zum Beispiel ein soziales Netzwerk oder ein Online-Videoportal sein. Entscheidend ist, dass die fehlende oder eingeschränkte Sichtbarkeit der Pflichtangaben ausschließlich auf einer technischen Darstellung beruht, auf die der Hersteller oder Händler keinerlei Einfluss nehmen können (zum Beispiel Vorschau-Anzeigen, Button „Mehr anzeigen“). Zur Klarstellung: Der Hersteller oder Händler bleibt weiterhin verpflichtet, sämtliche Pflichtangaben im Rahmen der Werbung entsprechend der Vorgaben dieser Verordnung zu machen. Für das Eingreifen dieser Ausnahme genügt es beispielsweise nicht, dass eine Plattform kein Textfeld für die Pflichtangaben bereitstellt oder eine Zeichenbeschränkung besteht etc. und deswegen erst gar keine Pflichtangabe seitens des Herstellers oder Händlers gemacht wird. In solchen Fällen müsste der Hersteller oder Händler eine Darstellungsform wählen, die trotzdem die Kennzeichnung mit den Pflichtangaben gewährleistet. Erst wenn ein Hersteller oder Händler eine ordnungsgemäß gekennzeichnete Werbung veröffentlicht und alles Weitere in seinem Machtbereich Liegende getan hat, damit die Sichtbarkeit der Pflichtangaben gewährleistet ist, kann er die Voraussetzung „ohne Zutun“ erfüllen. Sofern Angaben zur Motorisierung gemacht werden, könnte die Sichtbarkeit der Pflichtangaben beispielsweise soweit wie möglich gewährleistet werden, indem die Pflichtangaben unmittelbar hinter den Angaben zur Motorisierung gemacht werden (vgl. Nummer 2 Satz 1).

Zu Buchstabe d

Die im neuen Teil II getroffenen Regelungen gelten für alle Formen der elektronischen Werbung gleichermaßen, sodass der frühere Abschnitt III für elektronische, magnetische oder optische Speichermedien entfallen kann.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Angesichts der Vorlaufzeit dieser Verordnung sowie der festgelegten Übergangsfristen und der Übergangsregelung kann das Inkrafttreten unmittelbar nach Verkündung erfolgen. Zudem besteht eine Eilbedürftigkeit zur Umsetzung der europäischen Vorschriften. Das Inkrafttreten ist daher für den ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Tages vorgesehen.