

Verordnung

des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Zweite Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung

A. Problem und Ziel

Für Personenkraftwagen ist mit der Verordnung (EU) 2017/1151 das sogenannte WLTP Prüfverfahren (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) zur Messung von Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch eingeführt worden. Es löst das bisherige NEFZ-Prüfverfahren (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ab.

Seit dem 1. September 2017 müssen die nach WLTP auf dem Rollenprüfstand gemessenen Emissions- und Verbrauchswerte für alle in der Europäischen Union neu typgenehmigten Modelle von Personenkraftwagen angegeben werden. Seit dem 1. September 2018 müssen auch für alle neu zugelassenen Personenkraftwagen diese Werte angegeben werden. Die EU-Mitgliedstaaten müssen der Einführung des neuen Prüfverfahrens Rechnung tragen und im nationalen Recht die erforderlichen Änderungen mit Blick auf die Verbrauchskennzeichnung von neuen Personenkraftwagen vornehmen.

B. Lösung

Mit dieser Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung werden die Vorgaben der Pkw-EnVKV an die Verordnung (EU) 2017/1151 angepasst und konkretisiert.

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 nicht betroffen.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 159 000 Euro.

Insgesamt entsteht einmaliger Aufwand in Höhe von rund 75 000 Euro. Er ist der Kategorie Einführung oder Anpassung digitaler Prozessabläufe zuzuordnen.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:	159 400 €
davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten:	64 400 €
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	75 000 €
davon Einführung oder Anpassung digitaler Prozessabläufe:	75 000 €

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 in Höhe von 22 700 € für die Länder entstehen. Dem gegenüber steht die generelle Erleichterung der Tätigkeit der Marktüberwachungsbehörden der Länder, wie sie mit dem Auskunftsrecht bezweckt ist. Die entsprechenden Anfragen würden einen Erfüllungsaufwand auf Seiten der Wirtschaft verursachen.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:	22 700 €
davon auf Landesebene:	22 700 €

F. Weitere Kosten

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

Verordnung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Zweite Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung^{*)}

Vom ...

Auf Grund des § 4 Absatz 1, Absatz 2 Nummer 2, Absatz 3 Nummer 1, 3 und 5 bis 7 und Absatz 4 Nummer 2 des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes vom 10. Mai 2012 (BGBl. I S. 1070), der zuletzt durch Artikel 264 des Gesetzes vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) 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. Die Überschrift der Verordnung wird wie folgt gefasst:

„Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch, CO₂-Emissionen und Energiekosten neuer Personenkraftwagen

(Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung – Pkw-EnVKV)“.

2. Die §§ 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„§ 1

Kennzeichnungspflicht

(1) Stellt ein Hersteller oder ein Händler einen neuen Personenkraftwagen aus, bietet ihn zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing an oder wirbt für ihn, so muss er dabei zu dem neuen Personenkraftwagen Angaben machen über dessen

1. Kraftstoffverbrauch,
2. CO₂-Emissionen,

^{*)} Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

3. Energiekosten bei 15 000 Kilometer Jahresfahrleistung,
4. Höhe der Kraftfahrzeugsteuer,
5. mögliche CO₂-Kosten über die nächsten zehn Jahre bei 15 000 Kilometer Jahresfahrleistung (CO₂-Kosten) sowie
6. CO₂-Klasse oder CO₂-Klassen.

Für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge und für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge muss zudem der Stromverbrauch und die elektrische Reichweite des neuen Personenkraftwagens angegeben werden.

(2) Bei den Angaben sind als Einheiten zu verwenden

1. für den Kraftstoffverbrauch
 - a) bei allen flüssigen Kraftstoffen: Liter je 100 Kilometer,
 - b) bei komprimiertem Erdgas: Kilogramm je 100 Kilometer,
 - c) bei komprimiertem Wasserstoff: Kilogramm je 100 Kilometer,
2. für den Stromverbrauch: Kilowattstunde je 100 Kilometer,
3. für die CO₂-Emissionen: Gramm je Kilometer,
4. für die elektrische Reichweite: Kilometer,
5. für die Energiekosten bei 15 000 Kilometer Jahresfahrleistung: Euro im jeweiligen Jahr,
6. für die Kraftfahrzeugsteuer: Euro im Jahr, und
7. für die CO₂-Kosten: Euro.

(3) Für die Angaben zum Kraftstoffverbrauch von flüssigen Kraftstoffen muss der Hersteller die Werte, die aus der Übereinstimmungsbescheinigung stammen, kaufmännisch auf die erste Nachkommastelle runden.

(4) Für die Angaben zum Kraftstoffverbrauch von komprimiertem Erdgas und von Wasserstoff muss der Hersteller die Werte, die aus der Übereinstimmungsbescheinigung stammen, umrechnen in Kilogramm je 100 Kilometer. In der Umrechnung ist für komprimiertes Erdgas und für Wasserstoff der jeweilige Bezugsdichtewert zu verwenden, der festgelegt ist in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 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), in der jeweils geltenden Fassung. Der umgerechnete Wert für Kilogramm ist kaufmännisch auf die erste Nachkommastelle zu runden.

(5) Für die Angaben zum Stromverbrauch muss der Hersteller die Werte, die aus der Übereinstimmungsbescheinigung stammen, in Kilowattstunden je 100 Kilometer umrechnen. Der umgerechnete Wert für Kilowattstunden ist kaufmännisch auf die erste Nachkommastelle zu runden.

(6) Für die Angaben zu den CO₂-Emissionen muss der Hersteller die Werte, die aus der Übereinstimmungsbescheinigung stammen, kaufmännisch auf eine ganze Zahl runden.

(7) „Übereinstimmungsbescheinigung“ im Sinne dieser Verordnung ist die Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 3 Nummer 5 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; ABl. L 210 vom 11.8.2022, S. 19), in der jeweils geltenden Fassung.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieser Verordnung

1. ist „Personenkraftwagen“ (Pkw) ein Kraftfahrzeug der Klasse M1 nach Artikel 4 der Verordnung (EU) 2018/858 in der jeweils geltenden Fassung; nicht als Personenkraftwagen gilt ein Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung nach 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 worden ist; davon ist auszugehen bei einem Personenkraftwagen, der typgenehmigt ist und
 - a) dessen Erstzulassung zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr zu dem Zeitpunkt, zu dem er vom Hersteller oder Händler ausgestellt oder zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angeboten oder beworben wird, noch nicht länger als acht Monate zurückliegt oder
 - b) der einen Kilometerstand von 1 000 Kilometern oder weniger aufweist;
3. ist ein Personenkraftwagen „gebraucht“, sofern er nicht neu ist;
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) Antriebsmaschinen hinsichtlich der Baumerkmale gemäß Anhang I Teil B Nummer 1.2.1. Buchstabe b sowie Nummer 1.3.1 Buchstabe b und c der Verordnung (EU) 2018/858:
 - aa) die Art der Energieversorgung: Verbrennungsmotor, Elektromotor, Brennstoffzelle oder Sonstiges,

- bb) bei einem Verbrennungsmotor das Arbeitsverfahren: Fremdzündung, Selbstzündung oder Sonstiges,
 - cc) bei einem Verbrennungsmotor die Zahl und Anordnung der Zylinder: L4, V6 oder Sonstige,
 - dd) bei einem Verbrennungsmotor das Hubvolumen und
 - ee) bei einem Elektromotor die Motorhöchstleistung oder die maximale Nenn-dauerleistung,
 - c) Zahl, Lage und gegenseitige Verbindung der Antriebsachsen,
 - d) Art des Aufbaus gemäß Anhang I Teil C Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858, zum Beispiel Stufenhecklimousine, Schräghecklimousine, Coupé, Kabrio-Limousine, Kombilimousine, Mehrzweckfahrzeug, Pkw-Pick-up, und
 - e) Art des Kraftstoffs oder des Energieträgers;
5. ist „WLTP-Wert“ ein Wert, der nach den in der Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegten Prüfverfahren ermittelt wurde;
6. ist „Langzeitmiete“ die einem Kunden auf einem anderen Wege als durch Leasing gegen Entgelt überlassene Nutzung eines modellspezifisch ausgewählten oder konfigurierten neuen Personenkraftwagens für einen Zeitraum von einem Monat oder länger;
7. ist „Fabrikmarke“ der Firmenname des Herstellers gemäß der Übereinstimmungsbescheinigung;
8. ist „Fahrzeug-Identifizierungsnummer“ die international genormte, 17-stellige Seriennummer gemäß der Übereinstimmungsbescheinigung, mit der ein Fahrzeug eindeutig identifizierbar ist;
9. ist „Hersteller“ der in der Übereinstimmungsbescheinigung genannte Hersteller oder, wenn dieser Hersteller nicht in Deutschland ansässig ist, dessen bevollmächtigter Vertreter in Deutschland;
10. ist „Händler“ jede Person, die gewerblich Personenkraftwagen
- a) ausstellt,
 - b) zum Kauf anbietet
 - c) zur Langzeitmiete anbietet oder
 - d) zum Leasing anbietet;
11. ist „Kunde“ eine Person, die für einen möglichen Kauf, eine Langzeitmiete oder ein mögliches Leasing eines Personenkraftwagens einen Verkaufsort aufsucht, um sich dort über die Eigenschaften eines Personenkraftwagens zu informieren;
12. ist „Verkaufsort“ ein physischer Ort, an dem neue Personenkraftwagen ausgestellt oder zum Kauf, zur Langzeitmiete 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 dazu dient, neue Personenkraftwagen auszustellen, zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing anzubieten;

13. ist „Kraftstoff“ flüssiger Kraftstoff oder komprimiertes Erdgas; maßgeblich ist der vom Hersteller empfohlene Kraftstoff mit derjenigen Bezeichnung, die verwendet werden muss 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 (BGBl. I S. 1849), in der jeweils geltenden Fassung;
14. ist „Kraftstoffverbrauch“ der auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens von flüssigem Kraftstoff, komprimiertem Erdgas oder Wasserstoff;
15. ist „anderer Energieträger“ Strom oder Wasserstoff;
16. ist „Stromverbrauch“ der auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens an elektrischer Energie;
17. ist „Energieverbrauch“ der auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens an Kraftstoff, Wasserstoff oder elektrischer Energie;
18. sind „CO₂-Emissionen“ die auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten spezifischen CO₂-Emissionen eines neuen Personenkraftwagens;
19. 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;
20. ist „Masse des Fahrzeugs“ die tatsächliche Masse des Fahrzeugs, die der Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand zuzüglich der Masse der an ihm angebrachten Zusatzausrüstung entspricht;
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 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 einem reinen Elektroantrieb nach Artikel 2 Nummer 34 der Verordnung (EU) 2017/1151;
24. ist „Brennstoffzellenfahrzeug“ ein Fahrzeug nach 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, Elektromotor, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle);
26. ist „Werbeschrift“ jede Druckschrift, die für die Vermarktung und Werbung zum Kauf, zur Langzeitmiete 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, zur Langzeitmiete oder zum Leasing neuer Personenkraftwagen in der Öffentlichkeit verwendet wird; dies umfasst auch
 - a) 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, zur Langzeitmiete oder zum Leasing anbieten, sowie
 - b) 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.

(2) Die Begriffe „Fahrzeugtyp“, „Variante“ und „Version“ sind die vom Hersteller gemäß Anhang I Teil B Punkt 1.1, 1.2 und 1.3 der Verordnung (EU) 2018/858, in der jeweils geltenden Fassung, angegebenen Unterteilungen einer bestimmten Fabrikmarke, die durch die Typen-, Varianten- und Versionsschlüssel in alphanumerischem Code eindeutig identifiziert werden.

(3) Die phasenspezifischen Werte umfassen den jeweiligen Kraftstoffverbrauchswert oder Stromverbrauchswert „Innenstadt“, „Stadttrand“, „Landstraße“ und „Autobahn“. Dabei entspricht

1. „Innenstadt“ dem Kraftstoffverbrauchswert oder Stromverbrauchswert für die Prüfphase „Niedrig“ nach der Verordnung (EU) 2017/1151,
2. „Stadttrand“ dem Kraftstoffverbrauchswert oder Stromverbrauchswert für die Prüfphase „Mittel“ nach der Verordnung (EU) 2017/1151,
3. „Landstraße“ dem Kraftstoffverbrauchswert oder Stromverbrauchswert für die Prüfphase „Hoch“ nach der Verordnung (EU) 2017/1151,
4. „Autobahn“ dem Kraftstoffverbrauchswert oder Stromverbrauchswert für die Prüfphase „Höchstwert“ nach der Verordnung (EU) 2017/1151,
5. „Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie“ dem Kraftstoffverbrauchswert „kombinierter Kraftstoffverbrauch bei Ladungserhaltung“ nach der Verordnung (EU) 2017/1151 und

6. „Stromverbrauch bei rein elektrischem Betrieb“ dem Stromverbrauchswert „Stromverbrauch EC, kombiniert“ nach Anhang I, Anlage 3 Punkt 2.5.3.8.1 der Verordnung (EU) 2017/1151.“
3. § 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) Im Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „ausstellt oder zum Kauf oder Leasing anbietet, hat dafür Sorge zu tragen,“ durch die Wörter „an einem Verkaufsort ausstellt oder zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing anbietet, hat sicherzustellen,“ ersetzt.
 - bb) Die Nummern 1 und 2 werden wie folgt gefasst:
 - „1. ein Hinweis, der den jeweils einschlägigen Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen, die elektrische Reichweite, die Energiekosten, die Kraftfahrzeugsteuer, die CO₂-Kosten sowie die CO₂-Klassen dieses Fahrzeugs enthält,
 - 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 und die CO₂-Klassen aller Modelle neuer Personenkraftwagen enthält, die am Verkaufsort ausgestellt oder am Verkaufsort oder über diesen Verkaufsort zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angeboten werden.“
 - cc) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Der Hinweis nach Satz 1 Nummer 1 muss die in Anlage 1 genannten Anforderungen erfüllen. Der Aushang nach Satz 1 Nummer 2 muss die in Anlage 2 genannten Anforderungen erfüllen.“
- c) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Der Hinweis und der Aushang nach Absatz 1 können auch elektronisch durch Bildschirmanzeige dargestellt werden, soweit sie den übrigen in Absatz 1 sowie den in den Anlagen 1 (Hinweis) und 2 (Aushang) angeführten Anforderungen entsprechen.“
- d) In Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Hersteller haben den Angaben die Information beizufügen, dass jede Abweichung in der Ausstattung, jedoch insbesondere ein Wechsel der Rad-Reifen-Kombination, zu einer Änderung der mitgeteilten Werte führen kann.“

e) Folgender Absatz 4 wird 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 worden sind,
3. neue Personenkraftwagen, die erkennbar nur vorübergehend am Verkaufsort zur Auslieferung an den Käufer, den Mieter oder den Leasingnehmer bereitstehen, oder
4. neue Personenkraftwagen, für die dem Hersteller noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen.

Der Hinweis und der Aushang können jedoch freiwillig erfolgen. Bei gebrauchten Personenkraftwagen ist die freiwillige Kennzeichnung nur mit WLTP-Werten zulässig. Bei der Kennzeichnung gebrauchter Personenkraftwagen müssen Hinweis und Aushang deutlich erkennbar mit der Information versehen werden, dass es sich um einen gebrauchten Personenkraftwagen handelt. Bei neuen Personenkraftwagen, für die dem Hersteller noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen, müssen dann Hinweis und Aushang deutlich erkennbar mit der Information versehen werden, dass es sich bei den angegebenen Werten um vorläufige Werte handelt.“

4. Die §§ 3a und 4 werden wie folgt gefasst:

„§ 3a

Zuweisung zu einer CO₂-Klasse

(1) Der Hersteller muss neue Personenkraftwagen entsprechend der Höhe der kombinierten CO₂-Emissionen einer der nachfolgend bestimmten CO₂-Klassen zuzuweisen:

CO₂-Klasse	Wert der kombinierten CO₂-Emissionen (in Gramm CO₂ je Kilometer)
A	0
B	1 bis 95
C	96 bis 115
D	116 bis 135
E	136 bis 155
F	156 bis 175
G	176 und mehr

Für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge ist die CO₂-Klasse jeweils auf der Grundlage des Werts der gewichtet kombinierten CO₂-Emissionen und auf der Grundlage des Werts der kombinierten CO₂-Emissionen anzugeben; letztere Angabe ist zu benennen als „bei entladener Batterie“.

(2) 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.

§ 4

Leitfaden zum Energieverbrauch und zu den CO₂-Emissionen

(1) Die Hersteller müssen eine Stelle bestimmen, die einen Leitfaden zum Energieverbrauch und zu den CO₂-Emissionen erstellt. Die Bestimmung kann nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz erfolgen.

(2) Der Leitfaden enthält von allen Modellen neuer Personenkraftwagen, die in Deutschland ausgestellt, zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angeboten werden,

1. den jeweils einschlägigen Energieverbrauch,
2. die CO₂-Emissionen,
3. die elektrische Reichweite und
4. die CO₂-Klasse oder CO₂-Klassen.

Der Leitfaden wird ausschließlich im Internet zur Verfügung gestellt.

(3) Der Leitfaden muss von der bestimmten Stelle jeweils zum 15. Januar und zum 15. Juli aktualisiert werden.

(4) Der Leitfaden muss den Anforderungen der Anlage 3 entsprechen. Der Entwurf des Teils I des Leitfadens bedarf der Genehmigung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz sowie dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz nicht innerhalb von zwei Monaten nach Zugang des Entwurfs die Genehmigung abgelehnt hat. Der Zugang des Entwurfs ist dem Antragsteller unverzüglich schriftlich zu bestätigen.

(5) Die Händler und Hersteller haben den Leitfaden zum Energieverbrauch und zu den CO₂-Emissionen ihren Kunden am Verkaufsort auf Anfrage unverzüglich und unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, indem sie ihn dem Kunden

1. in elektronischer oder ausgedruckter Form vollständig einsehbar machen und die Internetadresse, unter der der Leitfaden abgerufen werden kann, mitteilen oder
2. auf einem elektronischen, magnetischen oder optischen Speichermedium übergeben.

(6) Die Hersteller und diejenigen, die im eigenen Namen neue Personenkraftwagen zum Verkauf in den Handel einführen, ohne Hersteller zu sein, haben der bestimmten Stelle nach Maßgabe des Absatzes 7 die folgenden Angaben zu übermitteln:

1. die Handelsbezeichnungen

- a) aller Modelle der Personenkraftwagen, die in Deutschland zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Leitfadens bestellbar sind oder ausgeliefert worden sind, 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 genannten Modelle
- a) das Jahr der erstmaligen Einführung in den Handel,
 - b) den Hubraum,
 - c) die Leistung,
 - d) den Typ,
 - e) die Getriebeart,
 - f) die Masse,
 - g) die Kraftstoffart oder die Art des anderen Energieträgers,
 - h) den Energieverbrauch,
 - i) die CO₂-Emissionen,
 - j) die CO₂-Klasse oder CO₂-Klassen und
 - k) die elektrische Reichweite.

Sofern unter einem Modell mehrere Varianten oder Versionen zusammengefasst werden, so sind für die Masse, den Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen und die elektrische Reichweite die Werte der Varianten oder Versionen mit dem jeweils niedrigsten und dem jeweils höchsten Wert anzugeben. Sollte es innerhalb einer Variante oder Version unterschiedliche Werte geben, so ist auf den jeweils höchsten Wert innerhalb der Variante oder Version abzustellen. Für die CO₂-Klassen sind die CO₂-Klasse der Variante oder Version mit der günstigsten und die CO₂-Klasse der Variante oder Version mit der ungünstigsten CO₂-Klasse anzugeben. Sollte dieselbe Variante oder Version aufgrund unterschiedlicher Kennzahlen verschiedenen CO₂-Klassen angehören, so ist auf die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen.

(7) Die Angaben sind im ersten Halbjahr bis zum Ablauf des 30. Juni zu übermitteln und im zweiten Halbjahr bis zum Ablauf des 31. Dezember. “

5. § 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 und die CO₂-Klassen“ 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 Wörter „Satz 1 gilt entsprechend für“ durch die Wörter „gilt mit der Maßgabe, dass die Angaben gemäß Teil II der Anlage 4 gemacht werden müssen für Werbematerial, das“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 1 werden die Wörter „verbreitetes Werbematerial“ gestrichen.
 - cc) In Nummer 2 wird das Wort „Werbung“ gestrichen und das Semikolon „;“ durch ein „oder“ 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 Halbsatz wird Satz 2 und wie folgt gefasst:
 - „Hiervon ausgenommen sind Hörfunkdienste und audiovisuelle Mediendienste nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2010/13/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2010 zur Koordinierung bestimmter Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung audiovisueller Mediendienste (ABl. L 95 vom 15.4.2010, S. 1; 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.“
 - ff) Der bisherige Satz 2 wird aufgehoben.
 - c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Angabe „Abs. 3“ wird durch die Wörter „Absatz 3 Satz 1 und 2“ ersetzt.
 - bb) Die Wörter „, zur Verbreitung in elektronischer Form bestimmtes Werbematerial, elektronische, magnetische oder optische Speichermedien“ werden durch die Wörter „oder Werbematerial“ ersetzt.
 - d) Folgender Absatz 4 wird angefügt:
 - „(4) § 3 Absatz 4 Satz 1 Nummer 4, Satz 2 und 5 findet entsprechend Anwendung.“
6. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6

Verbot missbräuchlicher Verwendung von Bezeichnungen

Es ist verboten, in Hinweisen und Aushängen, im Leitfaden, in Werbeschriften und in Werbematerialien Angaben, Zeichen oder Symbole zum Energieverbrauch, zu den CO₂-Emissionen, zur elektrischen Reichweite, zu den Energiekosten, zur Kraftfahrzeugsteuer, zu den CO₂-Kosten oder zur CO₂-Klasse zu verwenden, die nicht den jeweiligen Vorgaben für Hinweise nach § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Satz 2, für Aushänge nach § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Satz 3, für den Leitfaden nach § 4 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 4 Satz 1, für Werbeschriften nach § 5 Absatz 1 oder für Werbematerial nach § 5 Absatz 2 Satz 1 entsprechen, sofern solche abweichenden Angaben, Zeichen, oder Symbole geeignet sind,

1. den Kunden oder Werbeempfänger über die nach dieser Verordnung notwendigen Angaben zu täuschen,
 2. Irrtümer oder Missverständnisse über diese Angaben hervorzurufen oder
 3. die Vergleichbarkeit der Angaben zu unterschiedlichen neuen Personenkraftwagen einzuschränken.“
7. § 7 wird wie folgt geändert:
- a) Die Nummern 1 und 2 werden wie folgt gefasst:
 - „1. entgegen § 3 Absatz 1 Satz 1 nicht sicherstellt, dass ein Hinweis oder ein Aushang an einer dort genannten Stelle angebracht ist,
 2. entgegen § 3 Absatz 3 Satz 1, auch in Verbindung mit § 5 Absatz 3, oder entgegen § 4 Absatz 6 Satz 1 eine Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig übermittelt,“.
 - b) In Nummer 3 werden die Angabe „Abs. 3“ durch die Angabe „Absatz 5“ und das Wort „aushändigt“ durch die Wörter „zur Verfügung stellt“ ersetzt.
 - c) In Nummer 4 werden die Wörter „Abs. 1, auch in Verbindung mit Abs. 2,“ durch die Angabe „Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1,“ ersetzt.
 - d) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:
 - „5. entgegen § 6 eine Angabe, ein Zeichen oder ein Symbol verwendet.“
8. Nach § 7 wird folgender § 8 eingefügt:

„§ 8

Auskunftspflicht des Herstellers gegenüber den Marktüberwachungsbehörden

Auf Nachfrage der zuständigen Marktüberwachungsbehörden muss der Hersteller ihnen zu allen Modellen, die zum Zeitpunkt der Nachfrage in Deutschland zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angeboten oder ausgestellt werden, mitteilen,

1. welche Varianten oder Versionen jeweils unter dem betreffenden Modell zusammengefasst sind und
2. alle in § 1 Absatz 1 aufgeführten Angaben zu der jeweiligen Variante oder Version des jeweiligen Modells sowie
3. die jeweilige Herstellerschlüsselnummer (HSN) und Typschlüsselnummer (TSN) der Varianten und Versionen eines Modells.

Die Mitteilung muss innerhalb von vier Wochen erfolgen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem die Nachfrage beim Hersteller eingeht. Die Informationen müssen in einem gängigen, maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden.“

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

„§ 9

Übergangsregelungen zur 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 dieser Verordnung in der 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 dieser Verordnung in der bis zum [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten dieser Verordnung] geltenden Fassung weiter verwendet werden.

(3) Online-Archive mit Werbung im Internet oder Internetseiten mit nicht mehr aktiv verwendetem Werbematerial müssen nicht aktualisiert werden, sofern die Werbung im Internet vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] geschaltet wurde.“

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

„§ 10

Weitere Übergangsregelungen

(1) Hinweise nach § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Aushänge nach § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 können bis zum [einsetzen: Datum des ersten Tages des dritten auf das Inkrafttreten dieser Verordnung folgenden Monats] noch den Anforderungen dieser Verordnung in der bis zum [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten dieser Verordnung] geltenden Fassung entsprechen.

(2) Der Leitfaden nach § 4 kann bis zum 14. Juli 2024 noch den Anforderungen dieser Verordnung in der bis zum [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten dieser Verordnung] entsprechen.“

11. Der bisherige § 9 sowie die Schlussformel werden aufgehoben.

12. Nach § 10 wird der folgende §§ 11 eingefügt:

„§ 11

Weiterentwicklung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung

(1) Nach dem [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten dieser Verordnung] überprüft das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz diese Verordnung. Die Überprüfung erfolgt insbesondere im Hinblick auf

1. eine mögliche Einführung von Energieverbrauchs-Klassen für Elektrofahrzeuge,
2. die Ausgestaltung eines zusätzlichen Musters für Fahrzeuge, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen (RFNBOs) betrieben werden (sogenannte „E-fuel-only“-Fahrzeuge),

3. eine Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen;
4. einen klareren Ausweis der Belastung über den Lebenszyklus des Fahrzeugs
 - a) aufgrund der CO₂-Bepreisung von Energieträgern und
 - b) aufgrund der Kraftfahrzeugsteuer sowie
5. einen klareren Ausweis der Lebenszyklus-Emissionen der Energieträger.

(2) Auf der Grundlage der Überprüfung veröffentlicht das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz einen Bericht mit Vorschlägen zur Weiterentwicklung und Änderung dieser Verordnung und schlägt spätestens im ersten Quartal 2025 eine Änderung dieser Verordnung vor.“

13. Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Hinweis über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen

Teil I

Inhalt und Gestaltung des Hinweises

1. Die Größe des Hinweises hat 297 mm x 210 mm (DIN A4) zu betragen.
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
 - a) die Schriftfarbe unverändert bleibt,
 - b) der mindestens einzuhaltende Schriftgrad gewahrt wird und
 - c) 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. Bei einer freiwilligen Kennzeichnung für gebrauchte Personenkraftwagen muss die Überschrift zu „Information über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen des gebrauchten Pkw“ geändert und im Schriftgrad 26 pt fett gedruckt werden. Bei einer freiwilligen Kennzeichnung von neuen Personenkraftwagen, für die dem Hersteller noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen, ist der Überschrift das Wort „(vorläufig)“ im Schriftgrad 26 pt fett anzufügen.
4. Nach der Überschrift sind im ersten Kasten folgende Angaben zum jeweiligen Fahrzeug zu machen:
 - a) Marke („Fabrikmarke“ nach Nummer 0.1 der Übereinstimmungsbescheinigung),

- b) Handelsbezeichnung („Handelsbezeichnung“ nach Nummer 0.2.1 der Übereinstimmungsbescheinigung),
- c) Antriebsart des Personenkraftwagens sowie
- d) Kraftstoff („Kraftstoff“ nach Nummer 26 der Übereinstimmungsbescheinigung, unterschieden lediglich nach den Begriffen Benzin, Diesel oder komprimiertem Erdgas sowie gegebenenfalls nach anderen Energieträgern; bei Ottokraftstoffen und Dieselmotorkraftstoffen kann auf den Zusatz „schwefelfrei“ verzichtet werden).

Die Angaben in diesem Kasten sollen einen Schriftgrad von 16 pt haben, dürfen jedoch einen Schriftgrad von 14 pt nicht unterschreiten.

5. Im zweiten Kasten anzugeben sind die zum jeweiligen Fahrzeug gehörigen Werte

- a) des Energieverbrauchs (Verbrauch von flüssigem Kraftstoff, komprimiertem Erdgas, Wasserstoff oder Strom) („CO₂-Emissionen / Kraftstoffverbrauch / Stromverbrauch“ nach Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung) und
- b) der CO₂-Emissionen („CO₂-Emissionen / Kraftstoffverbrauch / Stromverbrauch“ nach Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung).

Dabei sind die kombinierten Werte maßgeblich. Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen sind jedoch die gewichtet kombinierten Werte maßgeblich („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. Die Angabe ist mit einer Fußnote zu versehen, die darauf verweist, dass nur die CO₂-Emissionen berücksichtigt werden, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehen.

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 der Verordnung (EU) 2017/1151 anzugeben („Elektrische Reichweite EAER“ nach Nummer 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung).

Die Angaben in diesem Kasten sollen einen Schriftgrad von 16 pt haben, dürfen jedoch einen Schriftgrad von 14 pt nicht unterschreiten.

6. Im dritten Kasten auf der linken Seite auf einer Breite von mindestens zwei Dritteln 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 Kraftfahrzeug 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 jeweiligen CO₂-Klassen erfolgt nach den jeweiligen CO₂-Emissionen des Kraftfahrzeugs. 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 Kraftfahrzeugs wird durch einen in schwarz dargestellten Pfeil 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 zweite Pfeil gibt die CO₂-Emissionen bei entladener Batterie (Wert für „kombiniert (erhaltend)“ nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung) an. Die beiden Pfeile werden durch eine vertikale schwarze Linie optisch voneinander getrennt.

Die Angaben in diesem Kasten sollen einen Schriftgrad von 16 pt haben, dürfen jedoch einen Schriftgrad von 14 pt nicht unterschreiten.

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

Für alle extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge sind anzugeben:

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

Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen, die mit komprimiertem Erdgas betankt werden, ist der Kraftstoffverbrauch in kg je 100 km anzugeben.

Bei den Antriebsarten Verbrennungsmotor oder Brennstoffzelle sind anzugeben:

- a) der aus Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung ausgewiesene kombinierte Wert sowie
- b) die aus Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung ausgewiesenen phasenspezifischen Werte des Kraftstoffverbrauchs.

Bei rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind anzugeben:

- a) der aus Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung ausgewiesene kombinierte Wert sowie

- b) die aus Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung ausgewiesenen phasenspezifischen Werte des Stromverbrauchs.

Die Angaben in diesem Kasten dürfen einen Schriftgrad von 12 pt nicht unterschreiten.

8. Sodann sind im vierten Kasten die Energiekosten bei einer Jahresfahrleistung von 15 000 Kilometern anzugeben (Kraftstoff-, Wasserstoff- oder Strompreis und bei extern aufladbaren 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 multipliziert wird mit dem Energieverbrauch des jeweiligen Fahrzeugs und dem Faktor 150. 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, hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die maßgeblichen Preisangaben jährlich auf seiner Homepage zu veröffentlichen. Sie werden jedes Jahr zum 30. Juni aktualisiert. Die jeweils aktuellen Preisangaben sind für neue Personenkraftwagen, die nach dem 30. Juni ausgestellt oder zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angeboten werden, spätestens ab dem 1. Oktober des jeweiligen Jahres 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 zugrunde liegende durchschnittliche Kraftstoff-, Strom- oder Wasserstoffpreis in diesem Jahr sind in Klammern unter der Angabe der jährlichen Energiekosten anzugeben.

Anschließend sind die CO₂-Kosten als „Mögliche CO₂-Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr)“ anzugeben. Darunter sind drei verschiedene Angaben zu den CO₂-Kosten zu machen, um die Unsicherheiten in den CO₂-Preisprognosen zu verdeutlichen. Der jeweils zur Berechnung herangezogene CO₂-Preis ist anzugeben. Die CO₂-Kosten sind mit einer Fußnote zu versehen, die darauf verweist, dass die angenommene CO₂-Preisentwicklung unsicher ist, sodass die Berechnung anhand von drei verschiedenen CO₂-Preisen über den maßgeblichen zehnjährigen Zeitraum erfolgt. Die Jahre, mit denen dieser Zeitraum beginnt und endet, sind anzugeben. Des Weiteren enthält die Fußnote die Hinweise, dass die tatsächlichen CO₂-Preise sowohl höher oder niedriger als in den hier zugrunde liegenden Modellrechnungen sein können und dass die CO₂-Kosten beim Tanken mit den Kraftstoffkosten zu entrichten sind. Für weitere Informationen verweist die Fußnote auf eine entsprechende Informationsplattform.

Es sind drei verschiedene Werte für die Angabe der CO₂-Kosten zu berechnen. Jeder Berechnung liegt ein anderer für den zehnjährigen Zeitraum angenommener durchschnittlicher CO₂-Preis zu Grunde. Die einzelnen Angaben zu den CO₂-Kosten sind zu berechnen, indem jeweils einer der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz bekannt gegebenen angenommenen durchschnittlichen CO₂-Preise multipliziert wird mit den CO₂-Emissionen des jeweiligen Kraftfahrzeugs und dem Faktor 0,15. Das Ergebnis ist kaufmännisch auf die zweite Nachkommastelle zu runden. Für die Berechnung der anzugebenden CO₂-Kosten sind zunächst die folgenden angenommenen durchschnittlichen CO₂-Preise zugrunde zu legen:

CO ₂ -Kosten	angenommener durchschnittlicher CO ₂ -Preis in Euro pro Tonne
Angabe 1	115,00

Angabe 2	50,00
Angabe 3	190,00

Zukünftig, erstmals zum 30. Juni 2024, veröffentlicht 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 die aktualisierten maßgeblichen angenommenen durchschnittlichen CO₂-Preise jährlich auf seiner Homepage. Die CO₂-Preise werden jedes Jahr zum 30. Juni aktualisiert. Die jeweils aktuellen Preise sind für neue Personenkraftwagen, die nach dem 30. Juni ausgestellt, zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angeboten werden, spätestens ab dem 1. Oktober des jeweiligen Jahres anzuwenden. Solange keine aktualisierten CO₂-Preise veröffentlicht sind, sind weiterhin die zuletzt veröffentlichten CO₂-Preise maßgeblich. Das erste Jahr des zehnjährigen Zeitraums ist jeweils das auf die Bekanntmachung folgende Jahr.

Zuletzt ist die Kraftfahrzeugsteuer (Jahressteuer) für das jeweilige Fahrzeug anzugeben. Sofern Fahrzeuge aufgrund fahrzeugspezifischer Merkmale von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, ist die Steuerbefreiung durch die Eintragung „befristet steuerbefreit“ im Muster nach Teil II zu kennzeichnen und mit einer Fußnote zu versehen, die das Ende der Befristung nennt. Sofern im Kraftfahrzeugsteuergesetz für die Inanspruchnahme der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung ein befristeter Zeitraum, abhängig vom Erstzulassungsdatum des Fahrzeuges, vorgesehen ist, ist die Eintragung längstens bis zum Ablauf der Befristung vorzunehmen.

Die Angaben in diesem Kasten dürfen einen Schriftgrad von 12 pt nicht unterschreiten.

9. Anschließend sind im fünften 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 fünften Kastens sind links die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (nach Nummer 0.10 der Übereinstimmungsbescheinigung) und rechts das Erstellungsdatum des Hinweises anzugeben. Der Schriftgrad dieser Informationen darf 10 pt nicht unterschreiten.

Teil II

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

Die folgenden Muster 1 bis 5 visualisieren die Anforderungen an die vorgeschriebenen Hinweise für verschiedene Antriebs- und Kraftstoffkombinationen. Die Abbildungen sind verkleinert dargestellt.

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

Muster 1 für Pkw mit Verbrennungsmotor, angetrieben durch flüssige Kraftstoffe

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

Marke:		Handelsbezeichnung:	
Antriebsart: Verbrennungsmotor			
Kraftstoff: [Benzin/Diesel/LPG]		anderer Energieträger:	entfällt
Energieverbrauch (kombiniert):			l/100 km
CO₂-Emissionen (kombiniert):			g/km ¹⁾
CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen (kombiniert)		Weitere Angaben: Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km - Innenstadt l/100 km - Stadtrand l/100 km - Landstraße l/100 km - Autobahn l/100 km	
			
Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung:			EUR/Jahr
(Kraftstoffpreis: EUR/l (Jahresdurchschnitt [Jahr]))			
Mögliche CO₂-Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr): ²⁾			
- bei einem angenommenen mittleren durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:			EUR
- bei einem angenommenen niedrigen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:			EUR
- bei einem angenommenen hohen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:			EUR
Kraftfahrzeugsteuer:			EUR/Jahr
Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Pkw-Modelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Pkw ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch hier abrufbar: [Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle]. ¹⁾ Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Pkw sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß WLTP nicht berücksichtigt. ²⁾ Aufgrund der CO₂-Bepreisung sind künftig Erhöhungen der Kraftstoffkosten möglich. Die künftige CO₂-Preisentwicklung ist unsicher, daher werden die möglichen CO₂-Kosten anhand von drei angenommenen CO₂-Preisen für den Zeitraum ____ bis ____ berechnet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen. Die CO₂-Kosten sind beim Tanken mit den Kraftstoffkosten zu bezahlen. Weitere Informationen unter www.alternativ-mobil.info.			

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

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

Muster 2 für Pkw mit Verbrennungsmotor, angetrieben durch komprimiertes Methan

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

Marke:		Handelsbezeichnung:	
Antriebsart: Verbrennungsmotor			
Kraftstoff: [Erdgas]		anderer Energieträger:	entfällt
Energieverbrauch (kombiniert):		kg/100 km	
CO₂-Emissionen (kombiniert):		g/km ¹⁾	
CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen (kombiniert) 		Weitere Angaben: Kraftstoffverbrauch kombiniert kg/100 km - Innenstadt kg/100 km - Stadtrand kg/100 km - Landstraße kg/100 km - Autobahn kg/100 km	
Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung: EUR/Jahr (Kraftstoffpreis: EUR/kg (Jahresdurchschnitt [Jahr]))			
Mögliche CO₂-Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr): ²⁾			
- bei einem angenommenen mittleren durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
- bei einem angenommenen niedrigen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
- bei einem angenommenen hohen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
Kraftfahrzeugsteuer:		EUR/Jahr	
Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Pkw-Modelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Pkw ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch hier abrufbar: [Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle]. ¹⁾ Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Pkw sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß WLTP nicht berücksichtigt. ²⁾ Aufgrund der CO₂-Bepreisung sind künftig Erhöhungen der Kraftstoffkosten möglich. Die künftige CO₂-Preisentwicklung ist unsicher, daher werden die möglichen CO₂-Kosten anhand von drei angenommenen CO₂-Preisen für den Zeitraum ____ bis ____ berechnet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen. Die CO₂-Kosten sind beim Tanken mit den Kraftstoffkosten zu bezahlen. Weitere Informationen unter www.alternativ-mobil.info.			

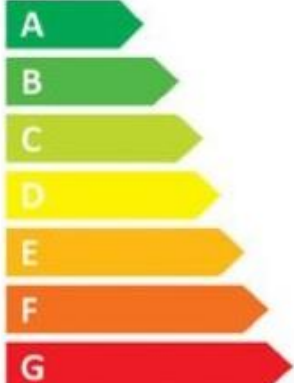
Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

3. Muster 3 für Personenkraftwagen mit extern aufladbarem hybridelektrischen Antrieb:

Muster 3 für Pkw mit extern aufladbarem, hybridelektrischen Antrieb

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

Marke:		Handelsbezeichnung:	
Antriebsart: Plug-In-Hybrid			
Kraftstoff: [Benzin/Diesel/LPG]	anderer Energieträger:	Strom	
Energieverbrauch (gewichtet, kombiniert):	kWh/100 km plus	l/100 km	
CO₂-Emissionen (gewichtet, kombiniert):		g/km ¹⁾	
Elektrische Reichweite (EAER):		km	
CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen  gewichtet, kombiniert B bei entladener Batterie D		Weitere Angaben: Stromverbrauch bei rein elektrischem Betrieb kombiniert kWh/100 km - Innenstadt kWh/100 km - Stadtrand kWh/100 km - Landstraße kWh/100 km - Autobahn kWh/100 km Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert l/100 km - Innenstadt l/100 km - Stadtrand l/100 km - Landstraße l/100 km - Autobahn l/100 km	
Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung:		EUR/Jahr	
(Kraftstoffpreis: EUR/l, Strompreis: ct/kWh (jeweils Jahresdurchschnitt [Jahr]))			
Mögliche CO₂-Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr): ²⁾			
- bei einem angenommenen mittleren durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
- bei einem angenommenen niedrigen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
- bei einem angenommenen hohen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
Kraftfahrzeugsteuer:		EUR/Jahr	
Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Pkw-Modelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Pkw ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch hier abrufbar: [Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle]. ¹⁾ Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Pkw sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß WLTP nicht berücksichtigt. ²⁾ Aufgrund der CO₂-Bepreisung sind künftig Erhöhungen der Kraftstoffkosten möglich. Die künftige CO₂-Preisentwicklung ist unsicher, daher werden die möglichen CO₂-Kosten anhand von drei angenommenen CO₂-Preisen für den Zeitraum ____ bis ____ berechnet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen. Die CO₂-Kosten sind beim Tanken mit den Kraftstoffkosten zu bezahlen. Weitere Informationen unter www.alternativ-mobil.info.			

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

4. Muster 4 für Personenkraftwagen mit rein elektrischem Antrieb:

Muster 4 für Pkw mit rein elektrischem Antrieb

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

Marke:		Handelsbezeichnung:	
Antriebsart: Elektromotor			
Kraftstoff: entfällt	anderer Energieträger: Strom		
Energieverbrauch (kombiniert):		kWh/100 km	
CO₂-Emissionen (kombiniert):		g/km ¹⁾	
Elektrische Reichweite:		km	
CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen (kombiniert) A B C D E F G ← B		Weitere Angaben: Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km - Innenstadt kWh/100 km - Stadtrand kWh/100 km - Landstraße kWh/100 km - Autobahn kWh/100 km	
Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung:		EUR/Jahr	
(Strompreis: EUR/kWh (Jahresdurchschnitt [Jahr]))			
Mögliche CO₂-Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr): ²⁾			
- bei einem angenommenen mittleren durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
- bei einem angenommenen niedrigen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
- bei einem angenommenen hohen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
Kraftfahrzeugsteuer:		EUR/Jahr³⁾	
Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Pkw-Modelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Pkw ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch hier abrufbar: [Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle]. ¹⁾ Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Pkw sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß WLTP nicht berücksichtigt. ²⁾ Aufgrund der CO₂-Bepreisung sind künftig Erhöhungen der Kraftstoffkosten möglich. Die künftige CO₂-Preisentwicklung ist unsicher, daher werden die möglichen CO₂-Kosten anhand von drei angenommenen CO₂-Preisen für den Zeitraum ____ bis ____ berechnet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen. Die CO₂-Kosten sind beim Tanken mit den Kraftstoffkosten zu bezahlen. Weitere Informationen unter www.alternativ-mobilinfo. ³⁾ Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des Elektrofahrzeugs in der Zeit vom 18.05.2011 bis 31.12.2025 für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt, längstens jedoch bis zum 31.12.2030.			

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

5. Muster 5 für ein Brennstoffzellenfahrzeug:

Muster 5 für Pkw mit Brennstoffzelle

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

Marke:		Handelsbezeichnung:	
Antriebsart: Brennstoffzelle			
Kraftstoff: entfällt		anderer Energieträger: Wasserstoff	
Energieverbrauch (kombiniert):		kg/100 km	
CO₂-Emissionen (kombiniert):		g/km ¹⁾	
CO₂-Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen (kombiniert) A B C D E F G B		Weitere Angaben: Kraftstoffverbrauch kombiniert kg/100 km - Innenstadt kg/100 km - Stadtrand kg/100 km - Landstraße kg/100 km - Autobahn kg/100 km	
Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung: (Wasserstoffpreis: EUR/kg (Jahresdurchschnitt [Jahr]))		EUR/Jahr	
Mögliche CO₂-Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr): ²⁾			
- bei einem angenommenen mittleren durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
- bei einem angenommenen niedrigen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
- bei einem angenommenen hohen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ____ EUR/t:		EUR	
Kraftfahrzeugsteuer:		EUR/Jahr	
Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Pkw-Modelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Pkw ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch hier abrufbar: [Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle]. ¹⁾ Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Pkw sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß WLTP nicht berücksichtigt. ²⁾ Aufgrund der CO₂-Bepreisung sind künftig Erhöhungen der Kraftstoffkosten möglich. Die künftige CO₂-Preisentwicklung ist unsicher, daher werden die möglichen CO₂-Kosten anhand von drei angenommenen CO₂-Preisen für den Zeitraum ____ bis ____ berechnet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen. Die CO₂-Kosten sind beim Tanken mit den Kraftstoffkosten zu bezahlen. Weitere Informationen unter www.alternativ-mobil.info.			

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

“

14. Anlage 2 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift von Anlage 2 wird wie folgt gefasst:

„Aushang am Verkaufsort über den Energieverbrauch
und die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen“.

- b) Die Angabe „Abschnitt I“ wird durch die Angabe „Teil I“ ersetzt.

- c) Teil I wird 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 dieser Information 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 werden 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 an oberster Stelle das Modell mit der günstigsten CO₂-Klasse und dem niedrigsten kombinierten oder gewichtet kombinierten Wert für den Kraftstoffverbrauch oder für den Stromverbrauch 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),
- b) die Handelsbezeichnung („Handelsbezeichnung“ nach Nummer 0.2.1 der Übereinstimmungsbescheinigung),
- c) der Hubraum,
- d) die Leistung („Höchstleistung“ nach Nummer 27 der Übereinstimmungsbescheinigung),
- e) der Kraftstoff („Kraftstoff“ nach Nummer 26 der Übereinstimmungsbescheinigung), unterschieden lediglich nach
 - aa) Benzin,

bb) Diesel,

cc) komprimiertes Erdgas oder

dd) gegebenenfalls anderen Energieträgern;

bei Ottokraftstoffen und Dieselmotoren kann auf den Zusatz „schwefelfrei“ verzichtet werden,

f) die CO₂-Klasse oder die CO₂-Klassen,

g) der kombinierte Wert für den Energieverbrauch (nach Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung) oder bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der gewichtet kombinierte Wert für den Energieverbrauch (nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung) und

h) der kombinierte Wert für die CO₂-Emissionen („CO₂-Emissionen“ nach Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung) oder bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der gewichtet kombinierte Wert für die CO₂-Emissionen („CO₂-Emissionen“ nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung).

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

Für die Modelle neuer Personenkraftwagen mit rein elektrischem Antrieb muss zusätzlich die elektrische Reichweite („Elektrische Reichweite“ nach Nummer 49.2 der Übereinstimmungsbescheinigung) angegeben werden.

Für die Modelle extern aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge müssen zusätzlich angegeben werden:

a) der kombinierte Wert für den „Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie“, und

b) der kombinierte Wert für den „Stromverbrauch bei rein elektrischem Betrieb“ (nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung),

c) bei der Angabe der Leistung getrennt

aa) die Leistung des Verbrennungsmotors („Höchste Nutzleistung“ nach Nummer 27.1 der Übereinstimmungsbescheinigung),

bb) die Leistung des Elektromotors („Höchste Nutzleistung“ nach Nummer 27.3 der Übereinstimmungsbescheinigung), und

d) die elektrische Reichweite EAER („Elektrische Reichweite EAER“ nach Nummer 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung).

Sofern unter einem Modell mehrere Varianten oder Versionen zusammengefasst werden, sind für den Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen sowie die elektrische Reichweite die Werte der Variante oder Version mit dem jeweils niedrigsten Wert und dem jeweils höchsten Wert anzugeben. Sollte es innerhalb einer Variante oder Version unterschiedliche Werte geben, so ist auf den jeweils höchsten Wert innerhalb der Variante oder

Version abzustellen. Für die CO₂-Klassen sind die CO₂-Klasse der Variante oder Version mit der günstigsten und die CO₂-Klasse der Variante oder Version mit der ungünstigsten CO₂-Klasse anzugeben. Sollte dieselbe Variante oder Version aufgrund unterschiedlicher Kennzahlen verschiedenen CO₂-Klassen angehören, so ist auf die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen.

Sofern es sich um eine freiwillige Kennzeichnung bei einem neuen Personenkraftwagen handelt, für die dem Hersteller noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen, sind die Angaben mit dem Zusatz „(vorläufig)“ zu kennzeichnen.“

ff) In Nummer 7 wird die Angabe „Abschnitt I Nr. 5“ durch die Wörter „Teil I Nummer 5 zusätzlich“ und das Wort „Hinweise“ durch das Wort „Werte“ ersetzt.

gg) Nummer 8 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter „Abschnitt I Nr. 6“ werden durch die Wörter „Teil I Nummer 9“ und das Wort „deutlich“ wird durch das Wort „gut“ ersetzt.

bbb) Folgender Satz wird angefügt: „Der Schriftgrad dieser Informationen darf 11 pt nicht unterschreiten.“

d) Die Angabe „Abschnitt II“ wird durch die Angabe „Teil II“ ersetzt.

e) Teil II wird 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 werden die Wörter „25 cm x 32 cm (17 Zoll) groß sein“ werden durch die Wörter „17 Zoll haben“ ersetzt.

cc) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Die unter Teil I Nummer 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 folgender Satz wird angefügt:

„Die Angaben sind mindestens alle drei Monate zu aktualisieren. Das Datum der letzten Aktualisierung ist anzugeben.“

15. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

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

„Leitfaden über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen neuer 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 werden die Wörter „gegründet auf aktuelle wissenschaftliche Nachweise und geltende Rechtsvorschriften“ durch die Wörter „beruhend auf aktuellen wissenschaftlichen Nachweisen und geltenden Rechtsvorschriften“ ersetzt.
- cc) In Nummer 3 werden die Wörter „Europäischen Gemeinschaften für“ ersetzt durch die Wörter „Europäischen 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 Fabrikmarken in alphabetischer Reihenfolge.“
- cc) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:
 - „3. für jedes im Leitfaden aufgeführte Modell sind anzugeben
 - a) der Hubraum,
 - b) die Leistung („Höchstleistung“ nach Nummer 27 der Übereinstimmungsbescheinigung),
 - c) der Typ,
 - d) die Getriebeart,
 - e) die Masse des Fahrzeugs („tatsächliche Masse des Fahrzeugs“ nach Nummer 13.2 der Übereinstimmungsbescheinigung)
 - f) Kraftstoff („Kraftstoff“ nach Nummer 26 der Übereinstimmungsbescheinigung), unterschieden lediglich nach
 - aa) Benzin,

- bb) Diesel,
- cc) komprimiertes Erdgas oder
- dd) gegebenenfalls anderen Energieträgern;

bei Ottokraftstoffen und Dieselmotoren kann auf den Zusatz „schwefelfrei“ verzichtet werden,

- g) der kombinierte Wert und die phasenspezifischen Werte für den Energieverbrauch („Kraftstoffverbrauch/Stromverbrauch“ nach Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung) oder bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der gewichtet kombinierte Wert und die phasenspezifischen Werte für den Energieverbrauch (nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung),
- h) der kombinierte Wert für die CO₂-Emissionen („CO₂-Emissionen“ nach Nummer 49.1) oder bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der gewichtet kombinierte Wert für die CO₂-Emissionen („CO₂-Emissionen“ nach 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung), und
- i) die CO₂-Klasse oder die CO₂-Klassen und
- j) das Jahr der erstmaligen Einführung in den Handel.

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

Für die Modelle der Personenkraftwagen mit rein elektrischem Antrieb muss zusätzlich die elektrische Reichweite („Elektrische Reichweite“ nach Nummer 49.2 der Übereinstimmungsbescheinigung) angegeben werden.

Für die Modelle extern aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge müssen zusätzlich angegeben werden:

- a) der kombinierte Wert und die phasenspezifischen Werte für den „Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie“,
- b) der kombinierte Wert und die phasenspezifischen Werte für den „Stromverbrauch bei rein elektrischem Betrieb“ (nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung),
- c) bei der Angabe der Leistung getrennt
 - aa) die Leistung des Verbrennungsmotors („Höchste Nutzleistung“ nach Nummer 27.1 der Übereinstimmungsbescheinigung),
 - bb) die Leistung des Elektromotors („Höchste Nutzleistung“ nach Nummer 27.3 der Übereinstimmungsbescheinigung), und
- d) die elektrische Reichweite EAER („Elektrische Reichweite EAER“ nach Nummer 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung).

Sofern unter einem Modell mehrere Varianten oder Versionen zusammengefasst werden, sind für den Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen

sowie die elektrische Reichweite die Werte der Variante oder Version mit dem jeweils niedrigsten und dem jeweils höchsten Wert anzugeben. Sollte es innerhalb einer Variante oder Version unterschiedliche Werte geben, so ist auf den jeweils höchsten Wert innerhalb der Variante oder Version abzustellen. Für die CO₂-Klassen sind die CO₂-Klasse der Variante oder Version mit der günstigsten und die CO₂-Klasse der Variante oder Version mit der ungünstigsten CO₂-Klasse anzugeben. Sollte dieselbe Variante oder Version aufgrund unterschiedlicher Werte verschiedenen CO₂-Klassen angehören, so ist auf die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen.“

dd) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. für jede Kraftstoffart, für Wasserstoff und für Strom gesondert eine hervorgehobene Auflistung der zehn sparsamsten Modelle neuer Personenkraftwagen unter Angabe der CO₂-Klassen, des kombinierten oder des gewichtet kombinierten Werts für den Energieverbrauch und des kombinierten oder des gewichtet kombinierten Werts für die CO₂-Emissionen, beginnend jeweils mit dem Modell mit den niedrigsten Werten für die CO₂-Emissionen. Bei rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist eine Auflistung der zehn sparsamsten Modelle neuer Personenkraftwagen jedoch unter Angabe des kombinierten Stromverbrauchs und der elektrischen Reichweite aufzunehmen, beginnend mit dem Modell mit den niedrigsten Verbrauchswerten.“

e) Der Teil II nachfolgende Satz wird aufgehoben.

16. Anlage 4 wird wie folgt geändert:

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

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

b) Die Angabe „Abschnitt I“ wird durch die Angabe „Teil I“ ersetzt.

c) Teil I wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

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

- a) der kombinierte Wert für den Energieverbrauch (nach Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung)) oder bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der gewichtet kombinierte Wert für den Energieverbrauch (nach 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung),
- b) der kombinierte Wert für die CO₂-Emissionen („CO₂-Emissionen“ nach Nummer 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung) oder bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der gewichtet kombinierte Wert für die CO₂-Emissionen („CO₂-Emissionen“ nach 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung) und
- c) die CO₂-Klasse oder die CO₂-Klassen.

Für die Modelle extern aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge muss zusätzlich der kombinierte Wert für den „Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie“ (nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung) angegeben werden.

Sofern unter einem Modell mehrere Varianten oder Versionen zusammengefasst werden, sind für den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen die Werte der Variante oder Version mit dem jeweils niedrigsten Wert und dem jeweils höchsten Wert anzugeben. Sollte es innerhalb einer Variante oder Version unterschiedliche Werte geben, so ist auf den jeweils höchsten Wert innerhalb der Variante oder Version abzustellen. Für die CO₂-Klassen sind die CO₂-Klasse der Variante oder Version mit der günstigsten und die CO₂-Klasse der Variante oder Version mit der ungünstigsten CO₂-Klasse anzugeben. Sollte dieselbe Variante oder Version aufgrund unterschiedlicher Werte verschiedenen CO₂-Klassen angehören, so ist auf die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen.“

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.

d) Die Wörter „Abschnitt II In elektronischer Form verbreitetes Werbematerial“ werden durch die Wörter „Teil II Elektronische Werbung“ ersetzt.

e) Teil II wird wie folgt gefasst:

„1. Teil I gilt entsprechend für die 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).

2. Es ist sicherzustellen, dass dem Werbeempfänger die Angaben nach Teil I Nummer 1 in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in dem ihm erstmals Informationen zur Motorisierung, zum Beispiel zu Motorleistung, Hubraum oder Beschleunigung, angezeigt werden. Die Angabe der CO₂-Klassen sollte in mindestens gleichem Schriftgrad zu den in Satz 1 genannten Informationen gemacht werden. Auch wenn dem Werbeempfänger keine Informationen zur Motorisierung gegeben werden, so müssen ihm die Angaben mitgeteilt werden.

3. Wer als Hersteller oder Händler zum Zweck des Fernabsatzes Modelle neuer Personenkraftwagen im Internet zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing anbietet, muss zusätzlich zu den Angaben nach Nummer 1 die Angaben nach Anlage 1 bei der Beschreibung des Modells beziehungsweise der

Variante oder der Version darstellen. Angaben müssen nicht doppelt gemacht werden. Die Anforderungen gelten als erfüllt, wenn für die Angaben das zutreffende Muster der Anlage 1 Teil II dargestellt wird. Die Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (nach Anlage 1 Teil 1 Nummer 9) ist in diesem Fall entbehrlich. Die Angaben müssen gut lesbar sein. Es ist sicherzustellen, dass die Angaben dem Kunden spätestens in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in dem er eine Konfiguration eines konkreten Kraftfahrzeugs abgeschlossen hat.

4. Bei Werbung nach Nummer 1 Buchstabe c stellt es keinen Verstoß dar, wenn die Sichtbarkeit der Pflichtangaben ausschließlich aufgrund 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.“

- f) Abschnitt III wird aufgehoben.

Artikel 2

Inkrafttreten

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

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 oder Versionen jeweils unter dem betreffenden Modell zusammengefasst sind, (ii) alle in § 1 Absatz 1 aufgeführten Angaben zu der jeweiligen Variante oder Version des jeweiligen Modells und (iii) jeweilige Herstellerschlüsselnummer (HSN) und Typschlüsselnummer (TSN) der Varianten und Versionen eines 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 in einem gängigen, maschinenlesbaren Format 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 Nummer 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 Hinweises 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 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 Hinweis 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 Automobilhersteller¹⁾ 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 Hinweises an einem Personearbeitstag 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 anzusetzen²⁾.

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

$50 \text{ Anpassungen} \times (480 \text{ Minuten} / 60) \times 150 \text{ Euro} = 60.000 \text{ Euro}$

cc) Vorgabe 3: Erstellung und Aktualisierung des Leitfadens durch die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (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⁾ 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)

²⁾ Quelle: Destatis; Standardwerte für Zeiten zur Berechnung des Erfüllungsaufwands

1	0	0	15.000		15
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)					

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 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 Kraftfahrzeugsteuer 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 Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch, CO₂-Emissionen und Energiekosten neuer Personenkraftwagen (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung – Pkw-EnVKV)“.

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

Zu Nummer 2

Zu § 1 (Kennzeichnungspflicht)

Absatz 1 wird neu gefasst und enthält in Satz 1 eine abschließende Aufzählung der Angaben, die Hersteller oder Händler grundsätzlich im Rahmen der Verordnung 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 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, die die Verbraucherinnen und Verbraucher über die Kraftstoffkosten zu tragen haben. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) liegt das durchschnittliche Alter der in Deutschland zugelassenen Pkw bei rund zehn Jahren. Daher sind zusätzlich die angenommenen 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.

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 je 100 Kilometer anzugeben, für die elektrische Reichweite in Nummer 4, in Kilometer anzugeben, für die Energiekosten in Nummer 5, in Euro im jeweiligen Jahr anzugeben, für die Kraftfahrzeugsteuer in Nummer 6, in Euro im jeweiligen Jahr anzugeben und für die CO₂-Kosten in Euro anzugeben.

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. Der Verweis auf die EU-Vorschriften ist ein Verweis auf die jeweils gültige Fassung der EU-Vorschriften. Absatz 4 spezifiziert für komprimiertes Erdgas 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. Absatz 6 enthält eine Rundungsregel für die Angabe zu CO₂-Emissionen. Absatz 7 regelt die Legaldefinition der Übereinstimmungsbescheinigung unter Bezugnahme der relevanten EU-Vorschriften.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

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

§ 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. 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, zur Langzeitmiete 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, dass ein Personenkraftwagen als „gebraucht“ gilt, wenn er nicht neu nach Nummer 2 ist, 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 Buchstabe 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.

Nummer 5 enthält eine neue Definition für „WLTP-Wert“ unter Verweis auf die zugrundeliegende EU-Verordnung.

§ 2 Absatz 1 Nummer 6 definiert den Begriff der „Langzeitmiete“. Damit wird in der Verordnung verankert, dass das Anbieten einer Langzeitvermietung eine Verpflichtung zur Kennzeichnung hervorruft. Es tritt somit neben die tatbestandsmäßigen Handlungen des zum Kauf oder Leasing Anbietens und des Werbens. Dabei sind jedoch nur die Formen der Langzeitmiete umfasst, bei denen ein Personenkraftwagen modellspezifisch ausgewählt und für einen Zeitraum von einem Monat oder länger gemietet wird. Denn in diesem Fall ist die Langzeitvermietung mit dem Kauf oder Leasing vergleichbar. Nicht umfasst sind daher Fälle, in denen der Kunde lediglich eine Fahrzeugkategorie auswählt oder ein vergleichbares Modell z. B. mit anderer Motorisierung oder von einem anderen Hersteller zur Nutzung erhält. Die lange Nutzungsdauer von einem Monat oder länger ist ein Indiz für ein hinreichendes Interesse des Kunden, die zu kennzeichnenden Angaben in seine Kaufentscheidung miteinzubeziehen. Damit wird auch die entsprechende Rechtsprechung umgesetzt (LG München I Endurteil v. 27.5.2021 – 17 HK O 11810/20, GRUR-RS 2021, 12293; LG München I Endurteil v. 11.11.2021 – 17 HK O 1346/21, BeckRS 2021, 34150).

Die bisherige Nummer 14 verschiebt sich und wird Nummer 7. Der Bezug auf die Richtlinie 1999/94/EG wird ersetzt durch den Bezug auf die Übereinstimmungsbescheinigung.

§ 2 Absatz 1 Nummer 8 wird neugefasst. Durch die Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer auf dem Hinweis kann das jeweilige Hinweisblatt genau dem entsprechenden Fahrzeug zugeordnet werden.

Die bisherige Nummer 2 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 9. Statt auf die Zulassungsbescheinigung Teil I wird nun auf die Übereinstimmungsbescheinigung verwiesen.

Die bisherige Nummer 3 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 10. 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 11 wird nun der „Kunde“ definiert. Die Definition dient der Verbesserung der Rechtssicherheit.

Die bisherige Nummer 4 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 12. 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 Inaugenscheinnahme 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, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angebotenen Fahrzeuge befinden. Zum anderen muss dieser räumlich abgetrennte Bereich mittels einer 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 6d verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 1. Es wird festgelegt, dass sich der Begriff „Kraftstoff“ entweder auf flüssigen Kraftstoff oder komprimiertes Erdgas bezieht. Wasserstoff fällt nicht darunter, sondern ist als „anderer Energieträger“ in Nummer 15 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 5 verschiebt sich und wird zur neuen Nummer 14. Es wird definiert, dass sich Kraftstoffverbrauch auf den Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens von flüssigem Kraftstoff, komprimiertem Erdgas oder Wasserstoff bezieht (nicht auf den Verbrauch von Strom). Maßgeblich ist der auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch.

Die bisherige Nummer 6b wird zur neuen Nummer 15. Hinzugefügt wird Wasserstoff als weiterer Energieträger.

Die bisherige Nummer 6a wird zur neuen Nummer 16. 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 17 definiert neu den Oberbegriff des „Energieverbrauchs“, der sowohl den Verbrauch an Kraftstoffen als auch den Verbrauch der anderen Energieträger Strom und Wasserstoff zusammenfasst. Maßgeblich ist wieder der auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch.

Die bisherige Nummer 6 verschiebt sich und wird zur Nummer 18. Maßgeblich sind die auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten spezifischen CO₂-Emissionen eines neuen Personenkraftwagens.

§ 2 Absatz 1 Nummer 19 definiert neu die „elektrische Reichweite“ von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen, die auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelt wird.

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 2.1 der Verordnung (EU) 2017/1151 in Verbindung mit Nummer 3.2.24 der UN-Regelung Nummer 154 – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen in Bezug auf die Kriterien Emissionen, Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch und/oder die Messung des Stromverbrauchs und der elektrischen Reichweite (WLTP) (ABl. L 290 vom 10.11.2022, S. 1-625). Dies umfasst die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand, zuzüglich der Masse der an ihm angebrachten Zusatzausrüstung. Die Angabe ist jedoch nicht mehr für den Hinweis erforderlich sondern ausschließlich für den Leitfaden.

§ 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.

§ 2 Absatz 2 definiert die Begriffe „Typ“, „Variante“ und „Version“. Dabei ist lediglich die Definition nach Artikel 2 Nummer 10 der Richtlinie 1999/94/EG übernommen worden. Die Änderung ist daher redaktioneller Natur.

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

Zu Nummer 3

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, und die Langzeitmiete ergänzt.

Zu Doppelbuchstabe bb

§ 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird neugefasst, indem als weitere Angaben die elektrische Reichweite, die Energiekosten und die Kraftfahrzeugsteuer sowie der unter dem Oberbegriff des Energieverbrauchs miterfasste Wasserstoffverbrauch ergänzt und die Anforderungen an die Sichtbarkeit des Hinweises eindeutiger gefasst werden. Die im bisherigen Satz 2 verortete Pflicht zur Angabe der CO₂-Klassen wird 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 zu entnehmen ist. Neu sind die CO₂-Kosten 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 Angaben die elektrische Reichweite sowie der unter dem Oberbegriff des Energieverbrauchs miterfasste Wasserstoffverbrauch ergänzt werden.

Zu Buchstabe c

Die Änderungen in Absatz 2 sind redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe d

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 bis 4 regeln zusätzlich, dass Hersteller und Händler bei diesen gebrauchten Personenkraftwagen die Möglichkeit haben sollen, eine freiwillige Kennzeichnung mit WLTP-Werten 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, den Mieter 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 5 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 4

Zu § 3a (Zuweisung zu einer CO₂-Klasse)

§ 3a Absatz 1 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 je 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.

§ 3a Absatz 2 regelt, dass die Werte der CO₂-Emissionen für die Einordnung in die CO₂-Klasse der Übereinstimmungsbescheinigung zu entnehmen sind.

Zu § 4 (Leitfaden zum Energieverbrauch und zu den CO₂-Emissionen)

§ 4 wird insgesamt an die zunehmend eingetretene Praxis angepasst, dass der Leitfaden primär in digitaler Form bereitgestellt und verwendet wird. Daher entfällt zukünftig die Erstellung und das Verteilen des Leitfadens in gedruckter Form und die von den Herstellern bestimmten Stelle stellt, den Leitfaden damit nur noch im Internet zur Verfügung. Der Verzicht auf ein zur Verfügung stellen in ausgedruckter Form erfolgt auch im Sinne der Nachhaltigkeit. Die von den Herstellern bestimmen weiterhin eine Stelle, die den Leitfaden erstellt. Die zur Erstellung des Leitfadens bestimmte Stelle bedarf der Zustimmung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz.

Gemäß Absatz 3 wird der Leitfaden zukünftig halbjährlich (statt bislang jährlich) aktualisiert, um ihn im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher aktuell zu halten.

Die genaue Ausgestaltung des Leitfadens richtet sich weiterhin nach Anlage 3.

§ 4 Absatz 5 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. Es bleibt jedoch weiterhin möglich, dass Händler und Hersteller ihren Kunden den Leitfaden in ausgedruckter Form einsehbar machen.

In Absatz 6 Satz 1 Nummer 2 werden als weitere zu übermittelnde Angaben das Jahr der erstmaligen Einführung in den Handel, der Typ, der Energieverbrauch als Oberbegriff für den Verbrauch von Kraftstoffen oder Strom, die CO₂-Klassen und die elektrische Reichweite ergänzt. Absatz 6 Satz 2-5 spezifizieren, dass bei einem Modell, unter dem mehrere Varianten 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 oder Version unterschiedliche Kennzahlen geben, ist jeweils auf den höchsten Wert bzw. die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen, um die Spannbreite zu bilden. Absatz 7 legt fest, dass die Angaben durch die Hersteller – entsprechend dem halbjährlichen Aktualisierungsintervall des Leitfadens – spätestens zum 30. Juni und zum 31. Dezember zu übermitteln sind.

Zu Nummer 5

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-Klassen anzugeben. Näheres wird in Anlage 4 geregelt.

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 in 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 Buchstabe c

Die Änderungen in § 5 Absatz 3 sind redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe d

Wird für einen neuen Personenkraftwagen, für den noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen, gemäß § 5 geworben, so besteht hier ebenfalls die Möglichkeit der freiwilligen Kennzeichnung. § 3 Absatz 4 Satz 1 Nummer 4 in Verbindung mit Satz 2 und 5 gilt entsprechend. Ausgestellte und beworbene neuen Personenkraftwagen sollten insoweit gleich behandelt werden. Es gelten dieselben Anforderungen an die freiwillige Kennzeichnung, insbesondere muss deutlich werden, dass es sich um vorläufige Werte handelt.

Zu Nummer 6

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 7

In § 7 werden redaktionelle Änderungen vorgenommen.

Zu Nummer 8

Mit dem neu eingefügten § 8 wird den Marktüberwachungsbehörden ein Auskunftsrecht eingeräumt. Das Auskunftsrecht umfasst, welche Varianten oder Versionen eines Fahrzeugs unter den von ihnen angebotenen Modellen zusammengefasst sind, die entsprechenden Angaben nach § 1 Absatz 1 und die Herstellerschlüsselnummer (HSN) sowie die Typschlüsselnummer (TSN). 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. Die Informationen müssen den Marktüberwachungsbehörden in einem gängigen, maschinenlesbaren Format wie z.B. dem csv-Format bereitgestellt werden.

Zu Nummer 9

In § 9 Absatz 1 wird geregelt, dass Werbung im Internet noch bis zu drei Monate nach Inkrafttreten der Pkw-EnVKV den Anforderungen der vorherigen Fassung der Pkw-EnVKV entsprechen darf und so lange weiterverwendet werden kann. In § 9 Absatz 2 wird geregelt, dass Werbeschriften und elektronische, magnetische oder optische Speichermedien noch bis zu sechs Monate nach Inkrafttreten der Pkw-EnVKV den Anforderungen der vorherigen Fassung der Pkw-EnVKV entsprechen dürfen und so lange 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, welche Internetseiten auch nach dem Übergangszeitraum nicht aktualisiert werden müssen. Dazu zählen Online-Archive, deren Zweck es beispielsweise ist, veraltete Internetseiten wieder aufrufbar zu machen und Internetseiten mit nicht mehr aktiv verwendetem Werbematerial, wie zum Beispiel veraltete Posts in sozialen Medien, mit denen nicht mehr aktiv geworben wird. In vielen dieser Fälle dürfte eine Aktualisierung auch für Hersteller oder Händler nicht möglich sein, da sie keinen Zugriff auf diese nicht mehr aktiv verwendeten Werbematerialien haben. Zusätzliche Voraussetzung ist folglich, dass die Werbung bereits vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung geschaltet wurde.

Zu Nummer 10

§ 10 Absatz 1 sieht eine Übergangsregelung für die Umstellung der Hinweise und Anhänge von drei Monaten nach Inkrafttreten der Pkw-EnVKV vor. Somit bleibt den Händler und Herstellern ein angemessener Zeitraum, um sich mit den neuen Vorgaben vertraut zu machen und alte Hinweise zu ersetzen.

§ 10 Absatz 2 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 zu beachten sind für den neuen Leitfaden, der zum 15. Juli 2024 erscheint.

Zu Nummer 11

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

Zu Nummer 12

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 Kraftfahrzeugsteuer erweitert werden sollte. Untersucht wird auch, inwieweit die Lebenszyklus-Emissionen der verschiedenen Energieträger im Hinweis dargestellt werden können. Das Ziel ist

es, zu verdeutlichen, welche CO₂-Emissionen zum Beispiel beim Aufladen eines elektrifizierten Fahrzeugs durch den aktuellen Strommix oder bei der Herstellung unterschiedlicher Kraftstoffe entstehen. Des Weiteren ist die Pkw-EnVKV im Hinblick auf Personenkraftwagen, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen (RFNBOs) betrieben werden (sog. „E-fuel-only“-Fahrzeuge), um ein weiteres Muster zum Hinweis zu ergänzen, sobald eine EU-rechtliche Definition dieser Fahrzeuge existiert. Deswegen sollte mit den Vorbereitungen für die Ausgestaltung eines solchen Musters bereits begonnen werden. 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 13

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 von gebrauchten Personenkraftwagen sowie von neuen Personenkraftwagen, für die dem Hersteller noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen, sind zwingende Anpassungen im Muster vorgesehen, die an dieser Stelle erläutert werden.

Teil I Nummer 4 stellt dar, welche Angaben im ersten Kasten zu machen sind. Hierzu zählt, dass nun die Handelsbezeichnung statt „Modell, konkretisiert durch Typ, Variante und Version“ angegeben werden muss. Aufgrund der zunehmenden Verbreitung von Personenkraftwagen mit Elektromotor wird hier als Information für Käufer die Angabe „Antriebsart“ ergänzt, und die Angabe zu Kraftstoff genauer definiert. Soweit einschlägig wurde der Bezug zur entsprechenden Ziffer in der Übereinstimmungsbescheinigung hergestellt, in der die Angaben enthalten sind. Die konkreten Vorgaben zur Schriftgröße sollen die Rechtssicherheit erhöhen.

Teil I Nummer 5 stellt dar, welche Angaben im zweiten Kasten des Hinweises zu machen sind. Die Bezeichnung der anzugebenden Werte geht auf das neue WLTP-Prüfverfahren zurück. In diesem Abschnitt sind nur Werte zu Energieverbrauch und CO₂-Emissionen anzugeben. Dies dient der Übersichtlichkeit. Die zuvor notwendigen nach „innerorts“ und „außerorts“ differenzierten Angaben werden nun aufgeführt. Bei rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen und Brennstoffzellenfahrzeugen mit Wasserstoff als Energieträger wird bei der Angabe der CO₂-Emissionen „0“ eingetragen. Diese Angabe wird aus Gründen der Transparenz gegenüber Verbraucherinnen und Verbrauchern mit einer Fußnote erläutert, da im Rahmen des Hinweises nur CO₂-Emissionen berücksichtigt werden, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehen. 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. Die konkreten Vorgaben zur Schriftgröße sollen die Rechtssicherheit erhöhen.

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 in dem dritten Kasten auf der rechten Seite gemacht werden müssen (unter Verweis auf die entsprechende Ziffer in der Übergangsbescheinigung). Die konkreten Vorgaben zur Schriftgröße sollen die Rechtssicherheit erhöhen.

Teil I Nummer 8 wird neu gefasst und regelt, welche Angaben im vierten Kasten zu machen sind. Dieser Kasten enthält Angaben über mögliche Kosten, die Verbraucherinnen und Verbrauchern im Zusammenhang mit ihrem Fahrzeug entstehen können. Die Ausweisung der Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung sowie der 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. Dazu ist die Berechnung von drei (Teil-)Angaben notwendig, um dadurch die Unsicherheiten in Bezug auf die CO₂-Preisprognosen zu verdeutlichen. Jeder dieser Teilangaben liegt ein anderer angenommener durchschnittlicher CO₂-Preis für den maßgeblichen Zehn-Jahres-Zeitraum zugrunde. Die Berechnung sowie die ersten maßgeblichen angenommenen durchschnittlichen CO₂-Preise sind in der Anlage 1 dargelegt. 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:

CO ₂ -Kosten	Berechnung	Gerundetes Ergebnis (EUR)
Angabe 1	123x115,00x0,15	= 2.121,75
Angabe 2	123x50,00x0,15	= 922,50
Angabe 3	123x190,00x0,15	= 3.505,50

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 drei verschiedene angenommene durchschnittliche CO₂-Preise über die nächsten zehn Jahre herangezogen und die daraus möglicherweise resultierenden angenommenen CO₂-Kosten bei einer Jahresfahrleistung von 15.000 km ausgewiesen. Die bis zur ersten Bekanntmachung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz heranzuziehenden angenommenen durchschnittlichen CO₂-Preise über die nächsten zehn Jahre sind ausgewiesen. Sie lehnen sich an den CO₂-Preisfad des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz in

Auftrag gegebenen Projektes "Langfristszenarien und Strategien für den Ausbau Erneuerbarer Energien in Deutschland" an („Langfristszenarien“, siehe unter: <https://enertile-explorer.isi.fraunhofer.de:8443/open-view/39127/d80f54cc3d1bd7fbd4e52bdf4185c3da>).

Der niedrige angenommene durchschnittliche CO₂-Preis in Höhe von 50,00 Euro pro Tonne für Angabe 1 ist der nach Artikel 8 Nummer 2 des Entwurfs des Haushaltsfinanzierungsgesetzes (BT-Drs. 20/8298) zukünftig im Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) vorgesehene Preis für 2025 (als erstes Jahr im maßgeblichen Zehn-Jahres-Zeitraum). Der mittlere angenommene durchschnittliche CO₂-Preis in Höhe von 115,00 Euro pro Tonne für Angabe 2 stellt in etwa den durchschnittlichen CO₂-Preis für den maßgeblichen Zeitraum von 2025-2034 in den Langfristszenarien dar. Der hohe angenommene durchschnittliche CO₂-Preis in Höhe von 190,00 Euro pro Tonne ist der für 2034 (als letztes Jahr im maßgeblichen Zehn-Jahres-Zeitraum) ausgewiesene Wert in den Langfristszenarien.

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 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz sowie dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf seiner Homepage bekannt machen (erstmalig zum 30. Juni 2024). Solange keine aktualisierten CO₂-Preise veröffentlicht sind, sind weiterhin die zuletzt veröffentlichten CO₂-Preise maßgeblich.

Die konkreten Vorgaben zur Schriftgröße sollen die Rechtssicherheit erhöhen.

Die in Teil I Nummer 9 erwähnten Erläuterungen im fünften Kasten sind zum Teil gemäß EU-Richtlinie 1999/94/EG zu machen. Neu ist 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. Die konkreten Vorgaben zur Schriftgröße sollen die Rechtssicherheit erhöhen.

Zu Nummer 14

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

Die Änderungen sind redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe c

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.

Bei einem Modell, unter dem mehrere Varianten 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 d

Die Änderung ist redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe e

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 15

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 Auflistung im Leitfaden umfasst alle Modelle neuer Personenkraftwagen, die in Deutschland angeboten oder ausgestellt werden. Diese werden alphabetisch nach Fabrikmarken aufgeschlüsselt.

Zu Doppelbuchstabe cc

Nummer 3 sieht weitere Angaben 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.

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 16

Anlage 4 wurde überarbeitet und auf den neuen WLTP-Prüfzyklus angepasst. Zudem 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

Die Änderung ist redaktioneller Natur.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Nummer 1 sieht weitere Angaben 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.

Bei einem Modell, unter dem mehrere Varianten oder Versionen zusammengefasst werden, sind jeweils der niedrigste und der höchste Wert bzw. die günstigste und ungünstigste CO₂-Klasse als Spannbreite anzugeben. 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 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 d

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 e

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.

Nummer 2 regelt zusätzlich zu den für elektronische Werbung entsprechend geltenden Vorgaben den Zeitpunkt, in dem die Angaben zu machen sind. Demnach ist sicherzustellen, dass dem Werbeempfänger die Angaben nach Nummer 1 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 hat eine klarstellende Funktion. Sofern keine Informationen zur Motorisierung gegeben werden, lässt das die Kennzeichnungspflicht nicht entfallen.

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 machen sind. Sofern sich die Angaben danach doppeln, sind sie nicht zweimal anzugeben. Vielmehr genügt es, das zutreffende Muster gemäß Anlage 1 Teil II darzustellen, um die Anforderungen dieser Nummer 3 zu erfüllen. Auch hierfür gilt der einheitliche Maßstab der guten Lesbarkeit. Satz 4 regelt eine notwendige Ausnahme: Bei neuen

Personenkraftwagen, die beispielsweise im Internet konfiguriert werden, gibt es noch keine Fahrzeug-Identifizierungsnummer, da es sich erstmal nur um ein abstraktes Fahrzeug handelt. Insofern entfällt in diesem Fall die Pflicht zur Angabe dieser Fahrzeug-Identifizierungsnummer. Satz 5 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.

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). Zudem gilt, dass die auf der Plattform sichtbaren Informationen für sich genommen nicht irreführend i. S. v. § 5 Absatz 1 UWG sein dürfen (zum Beispiel indem auf Grund der Gesamtumstände der Eindruck entsteht, es handle sich um einen Pkw mit unterdurchschnittlichem oder normalem Spritverbrauch, während der Verbrauch tatsächlich überdurchschnittlich ist).

Zu Buchstabe f

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 vorgesehenen Übergangsregelungen 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.

