

20.05.11

Wi - U - Vk

## **Verordnung** des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie

---

### **Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen (Pkw- Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung- Pkw-EnVKV)**

#### **A. Problem und Ziel**

Die bestehende Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung enthält Informationspflichten, um dem Verbraucher Entscheidungshilfen zur Auswahl besonders CO<sub>2</sub>-effizienter Fahrzeuge an die Hand zu geben. Mit der vorliegenden Änderungsverordnung soll die Effizienz der Fahrzeuge in veränderter und leichter verständlicher Form dargestellt werden und um weitere, für die Kaufentscheidung des Verbrauchers relevante Informationen ergänzt werden.

#### **B. Lösung**

Einführung einer CO<sub>2</sub>-Effizienzskala, auf der der spezifische CO<sub>2</sub>-Effizienzwert des Fahrzeugs optisch gut wahrnehmbar dargestellt wird und Aufnahme weiterer, für die Kaufentscheidung des Verbrauchers relevante Angaben, die ebenfalls auf dem Hinweisschild und damit kompakt und optisch gut wahrnehmbar auf einem Kennzeichen dargestellt werden.

#### **C. Alternativen**

Keine

## **D. Finanzielle Auswirkungen für die öffentlichen Haushalte**

### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Für den Bund, Länder und Kommunen entstehen keine Kosten.

### 2. Vollzugaufwand

Den Bundes-, Landes- und Kommunalbehörden entstehen bei der Ausführung dieser Verordnung keine zusätzlichen Kosten.

## **E. Sonstige Kosten**

Mit der Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung werden überwiegend bereits bestehende Hinweispflichten ergänzt. Über die im Folgenden auszuführenden Bürokratiekosten sind keine zusätzlichen, durch die geänderten Kennzeichnungspflichten entstehenden direkten sonstigen Kosten für die Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen ersichtlich.

Indirekte Kosten für die betroffenen Unternehmen, die beispielsweise durch geringere Verdienstmöglichkeiten beim Verkauf von als wenig effizient gekennzeichneten Personenkraftwagen entstehen, sind nicht ersichtlich, da zu erwarten ist, dass zugleich der Absatz von als effizient gekennzeichneten Personenkraftwagen steigt. Das System der farbigen Effizienzskala führt – so die Erfahrungen im Bereich der Haushaltsgeräte – zu einer Verlagerung des Kaufverhaltens und stärkt den Absatz der als effizient gekennzeichneten Produkte. Da das mit der Verordnung vorgeschlagene System der Kennzeichnung CO<sub>2</sub>-Effizienzfortschritte in allen Fahrzeugsegmenten deutlich macht, erhalten Konsumenten in allen Fahrzeugklassen Hinweise zur CO<sub>2</sub>-Effizienz des einzelnen Pkw, so dass eine Stärkung des Absatzes von effizienten Personenkraftwagen in allen Fahrzeugsegmenten möglich ist.

Die durch die Änderungsverordnung entstehenden geringfügigen Kosten für die Wirtschaft können möglicherweise auch zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung der Einzelpreise für Personenkraftwagen führen. Diesen möglichen Erhöhungen stehen erwartete Einsparungen an Kosten für Kraftstoffe bei den Verbrauchern sowie die weitere Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber. Spürbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind hierdurch nicht zu erwarten.

## **F. Bürokratiekosten**

### a) Informationspflichten für Unternehmen

Die Pkw-EnVKV enthält in ihrer gegenwärtig geltenden Fassung ausschließlich Informationspflichten für Unternehmen. Mit dem vorliegenden Verordnungsvorhaben wird der mit der Erfüllung der Pflichten verbundene Aufwand für die Unternehmen geringfügig erweitert. Mit Einführung einer CO<sub>2</sub>-Effizienzskala werden überwiegend lediglich die bestehenden Informationspflichten modifiziert. Die dafür erforderlichen Daten liegen den Beteiligten aufgrund der EU-Fahrzeugtypenzulassung jeweils vor, so dass sich der Zeitaufwand für die geänderte Form der Darstellung nur geringfügig erweitert. Sofern die geänderte Form der Darstellung neue Berechnungsschritte der Hersteller erfordert, wie insbesondere die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Effizienz i. S. d. § 3a Abs. 1 bzw. zwei Umrechnungen i. S. d. § 1 Abs. 2, dürfte der Mehraufwand hier insbesondere in der erstmaligen Umstellung der Datenbank liegen. Zudem ist zu beachten, dass das Bundeswirtschaftsministerium abermals, wie schon bei Einführung der Pkw-EnVKV, eine internetgestützte elektronische Ausfüllhilfe zur einfachen Erstellung des Hinweisschildes unentgeltlich bereit stellen wird. Die bereits bisher bestehenden Angaben zum Kraftstoffverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Emissionen werden durch die Änderung der Pkw-EnVKV ferner um die Angabe des Stromverbrauchs ergänzt. Aufgrund der geringen Anzahl der derzeit auf dem Markt befindlichen Elektrofahrzeuge und Hybridelektrofahrzeuge werden hierdurch nur sehr geringe Mehrkosten verursacht.

Die neu hinzugefügte Informationspflicht für Unternehmen zur Ausweisung der Jahressteuer und der Energieträgerkosten (Kraftstoff und Strom) führt ebenfalls nur zu einem verhältnismäßig geringen Mehraufwand. Die für die Berechnung erforderlichen Daten stehen den Herstellern aufgrund der Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) zur Verfügung. Für die konkrete Berechnung der Kfz-Jahressteuer ist auf der Internetseite des BMF ein Kfz-Steuerrechner unentgeltlich abrufbar. Hinsichtlich der jährlichen Energieträgerkosten werden alle erforderlichen Daten im Text der Verordnung bzw. jährlich aktualisiert im Bundesanzeiger dargestellt. Der Zeitaufwand für die durchzuführenden Berechnungen und die entsprechende Ausweisung auf dem Hinweisschild sind im Ergebnis gering.

Im Vergleich zu den bereits gegenwärtig geltenden Informationspflichten erhöht sich der Aufwand für Unternehmen damit um die Darstellung der CO<sub>2</sub>-

Effizienzklassen inklusive der hierfür erforderlichen Berechnungsschritte, die Hinzufügung des Stromverbrauchs und die Angaben zur Jahressteuer und den Energieträgerkosten.

Im Rahmen der ex-ante Schätzung ist mit der vorliegenden Änderung eine jährliche Kostenbelastung von 408.000,00 Euro zu erwarten, wobei die Kostenhöhe insbesondere auch auf eine Korrektur der bisher – mit Blick auf die gegenwärtige Fassung der Pkw-EnVKV – angenommenen Fallzahlen zurückzuführen ist. Zusätzlich ist für die erstmalige Umstellung auf die neue Form der Kennzeichnung mit Mehrkosten von ca. 470.000,00 Euro zu rechnen, die insbesondere durch den erhöhten Druck- und Programmieraufwand für die erstmalige Umstellung auf die Änderungen dieser Verordnung anfallen. Dieser Kostenwand betrifft jedoch nur die erstmalige Umstellung auf die genannten erweiterten Informationspflichten und fällt nicht jährlich an.

#### b) Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt.

#### c) Verwaltung

Mit der Änderung der Pkw-EnVKV werden zwei Informationspflichten für die Verwaltung eingeführt, die sich beide an das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie richten und in ihrem Aufwand gering sind. Bei beiden Informationspflichten handelt es sich um eine jeweils einmal jährlich vorzunehmende Prüfungs- und Veröffentlichungspflicht im Bundesanzeiger (Prüfung der möglichen Einführung weiterer Effizienzklassen und Veröffentlichung der Ergebnisse im Bundesanzeiger i. S. d. § 3a Abs. 3 und Veröffentlichung der jährlichen Durchschnittswerte für Energieträgerkosten i. S. d. Anlage 1 Nummer 8).

**Bundesrat**

**Drucksache 281/11**

**20.05.11**

Wi - U - Vk

**Verordnung**  
des Bundesministeriums  
für Wirtschaft und Technologie

---

**Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über  
Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch und CO2-  
Emissionen neuer Personenkraftwagen (Pkw-  
Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung - Pkw-EnVKV)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 18. Mai 2011

An die  
Präsidentin des Bundesrates  
Frau Ministerpräsidentin  
Hannelore Kraft

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie  
zu erlassende

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über  
Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch und CO2-Emissionen  
neuer Personenkraftwagen (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungs-  
verordnung - Pkw-EnVKV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des  
Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Pofalla

**Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen\*  
(Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung - Pkw-EnVKV)**

**Vom...**

Auf Grund des § 1 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 3 Nummer 1 und 3 bis 5 des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes vom 30. Januar 2002 (BGBl. I S. 570), das zuletzt durch Artikel 169 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

**Artikel 1**

Die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung vom 28. Mai 2004 (BGBl. I S. 1037), die durch Artikel 400 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen – Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)“

2. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen“ durch die Wörter „Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und gegebenenfalls den Stromverbrauch“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

---

\* Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16), zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr.1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 (ABl. L 311 vom 21.11.2008, S. 1) sowie der Umsetzung der Richtlinie 2006/32/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über Endenergieeffizienz und Energiedienstleistungen und zur Aufhebung der Richtlinie 93/76/EWG des Rates (ABl. L 114 vom 27.4.2006, S. 64). Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, sind beachtet worden.

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

1. für

a) den Kraftstoffverbrauch Liter je 100 Kilometer (l/100 km),

b) den Verbrauch von Erdgas- oder Biogas als Kraftstoff abweichend von a) Kilogramm je 100 Kilometer (kg/100 km), wobei der aus der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) stammende und in Kubikmeter je 100 Kilometer ( $\text{m}^3/100 \text{ km}$ ) angegebene Wert vom Hersteller in Kilogramm je 100 Kilometer (kg/100 km) gemäß dem in Anhang XII Absatz 2.3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1) in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1) festgelegten Bezugsdichtewert für Erdgas umzurechnen ist,

c) den Stromverbrauch für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge und für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge Kilowattstunden je Kilometer (kWh/km), wobei der aus der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) stammende und in Wattstunden je Kilometer (Wh/km) angegebene Wert vom Hersteller in Kilowattstunden je 100 Kilometer (kWh/100 km) umzurechnen ist.

Der Verbrauch ist jeweils bis zur ersten Dezimalstelle nach kaufmännischen Rundungsregeln auf- oder abgerundet anzugeben.

2. für die  $\text{CO}_2$ -Emissionen Gramm je Kilometer (g/km), jeweils auf eine ganze Zahl nach kaufmännischen Rundungsregeln auf- oder abgerundet.“

3. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „(ABl. EG 2000 Nr. L 12 S. 16)“ durch die Angabe „(ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16)“ ersetzt.

- bb) In Nummer 1 wird die Angabe „zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003 (ABl. EU Nr. L 284 S. 1)“ ersetzt durch die Angabe „zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 (ABl. L 311 vom 21.11.2008, S. 1)“.
- b) In Nummer 2 werden die Wörter „im Fahrzeugbrief“ durch die Wörter „in der Zulassungsbescheinigung Teil I“ ersetzt.
- c) Nach Nummer 6 werden folgende Nummern 6a bis 6d eingefügt:
- „6a. ist der „offizielle Stromverbrauch“ der auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1) in Verbindung mit Verordnung (EG) Nr. 692/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen (Euro 5 und 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1) ermittelte Verbrauch an elektrischer Energie;
- 6b. ist „anderer Energieträger“ elektrischer Strom;
- 6c. ist „Masse des fahrbereiten Fahrzeugs“ die in Anhang IX Teil 1 der Verordnung (EG) Nr. 385/2009 der Kommission vom 7. Mai 2009 zur Ersetzung des Anhangs IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge („Rahmenrichtlinie“) (ABl. L 118 vom 13.5.2009, S. 13) definierte Masse, sofern in dieser Verordnung nichts Abweichendes geregelt ist; bei Fahrzeugen, die nicht über eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 385/2009 verfügen, ist zur Bestimmung der „Masse des fahrbereiten Fahrzeugs“ die in Anhang I Nummer 2.6 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) definierte Masse zugrunde zu legen und bei Angabe eines Bereichs für die Masse im Rahmen dieser Verordnung

der höhere Wert heranzuziehen;

- 6d. ist unter dem Begriff „Kraftstoff“ im Sinne dieser Verordnung der vom Hersteller empfohlene Kraftstoff mit derjenigen Bezeichnung anzugeben, 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; wobei bei Ottokraftstoffen und Dieselmotorkraftstoffen auf den Zusatz „schwefelfrei“ im Rahmen dieser Verordnung verzichtet werden kann;

d) Nummer 7 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 7 werden die Wörter „Hinweis auf den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen“ durch die Wörter „Hinweis auf den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch“ ersetzt.
- bb) In Nummer 7 werden die Wörter „den offiziellen Kraftstoffverbrauch und die offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen“ durch die Wörter „den offiziellen Kraftstoffverbrauch, die offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und den offiziellen Stromverbrauch“ ersetzt.

e) Nummer 8 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 8 werden die Wörter „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen“ durch die Wörter „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch“ ersetzt.
- bb) In Nummer 8 werden die Wörter „des offiziellen Kraftstoffverbrauchs und der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen“ durch die Wörter „des offiziellen Kraftstoffverbrauchs, der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des offiziellen Stromverbrauchs“ ersetzt.

4. § 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird nach dem Wort „Kraftstoffverbrauch“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die Wörter „und Stromverbrauch“ eingefügt.

b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. ein Hinweis auf den offiziellen Kraftstoffverbrauch, die offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und gegebenenfalls den offiziellen Stromverbrauch am Fahrzeug oder in dessen unmittelbarer Nähe so angebracht ist, dass dieser deutlich sichtbar ist und eindeutig zugeordnet werden kann. Der Hinweis muss die CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse nach § 3a Absatz 2 enthalten sowie den Anforderungen der Anlage 1 entsprechen, die zum Zeitpunkt des Erstellens des Hinweises aktuell sind. Das Datum der Erstellung des Hinweises ist in dem vorgesehenem Feld im Sinne der Anlage 1 Nummer 7 anzugeben.“

c) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach den Wörtern „angebracht wird, der die“ werden die Wörter „CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen, die“ eingefügt.

bb) Nach dem Wort „Kraftstoffverbrauchs“ wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

cc) Nach dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ werden die Wörter „und gegebenenfalls des offiziellen Stromverbrauchs“ eingefügt.

5. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a

CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen

(1) Der Hersteller hat die CO<sub>2</sub>-Effizienz des Fahrzeugs durch Angabe einer CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse auszuweisen. Er hat dazu die Abweichung der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugs von einem fahrzeugspezifischen Referenzwert zu ermitteln. Der Referenzwert ist wie folgt zu bestimmen:

$$\text{Referenzwert (in g CO}_2\text{/km)} = 36,59079 + a \times M$$

Dabei ist:

M = Masse des fahrbereiten Fahrzeugs in Kilogramm (kg),

a = 0,08987.

Der Referenzwert ist als ganze Zahl nach kaufmännischen Rundungsregeln auf- oder abzurunden. Die Abweichung der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugs vom Referenzwert ist durch die Differenz der beiden Angaben auszudrücken und wie folgt zu berechnen:

$$\text{prozentuale Abweichung (CO}_{2\text{Diff. in \%)} = \frac{CO_{2PKW} - CO_{2Ref.}}{CO_{2Ref.}} \cdot 100$$

Dabei ist:

$CO_{2Ref}$  = fahrzeugspezifischer Referenzwert der  $CO_2$ -Emissionen,

$CO_{2PKW}$  = offizielle spezifische  $CO_2$ -Emissionen des Fahrzeugs.

Der Prozentwert ist auf zwei Dezimalstellen nach dem Komma nach kaufmännischen Rundungsregeln auf- oder abzurunden.

(2) Entsprechend der Abweichung vom Referenzwert wird das Fahrzeug einer der nachfolgend bestimmten  $CO_2$ -Effizienzklassen zugewiesen.

<b>CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse</b>	<b>Bandbreite der Klassen Abweichung vom Referenzwert</b>
A +	≤ -37%
A	-36,99% bis -28%
B	-27,99% bis -19%
C	-18,99% bis -10%
D	-9,99% bis -1%
E	-0,99% bis +8%
F	+8,01% bis +17%
G	> +17,01%

(3) Erfüllt ein vom Hundert der zugelassenen Fahrzeuge in einem Kalenderjahr die Anforderungen der nächst effizienteren Klassen A ++ oder A +++, werden diese Klassen entsprechend den nachfolgend bestimmten  $CO_2$ -Effizienzklassen eingeführt, gegebenenfalls auch gleichzeitig. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie überprüft jährlich das Erreichen des Ein-vom-Hundert-Kriteriums für die Einführung der nächst höheren  $CO_2$ -Effizienzklasse. Diese Überprüfung erfolgt auf der Basis der Zulassungszahlen und Typdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes und unter Zugrundelegung der offiziellen spezifischen  $CO_2$ -Emissionen und der Masse des fahrbereiten Fahrzeugs im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen

und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) sowie optionaler, ergänzender versions- oder fahrzeugspezifischer Meldungen der Hersteller an das Kraftfahrt-Bundesamt, wobei in den Fällen, in denen in den Typpengenehmigungsdokumenten ein Bereich für die Masse angegeben ist, für die Berechnung im Sinne des § 3a Absatz 3 dieser Verordnung der höhere Wert heranzuziehen ist. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie veröffentlicht das Ergebnis der Prüfung und gegebenenfalls die Notwendigkeit, die Klassen A ++ beziehungsweise A +++ einzuführen bis spätestens 30. Juni eines jeden Jahres im Bundesanzeiger. Die neue Klasse ist nach drei Monaten ab dem Datum der Veröffentlichung im Bundesanzeiger anzuwenden.

<b>CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse</b>	<b>Bandbreite der Klassen Abweichung vom Referenzwert</b>
A ++	≤ -46%
A +	-45,99% bis -37%

<b>CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse</b>	<b>Bandbreite der Klassen Abweichung vom Referenzwert</b>
A +++	≤ -55%
A ++	-54,99% bis -46%

Spätestens acht Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie den Anteil der zugelassenen Fahrzeuge in den Klassen insgesamt überprüfen und im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegebenenfalls die Energieverbrauchskennzeichnung für Personenkraftwagen anpassen.

6. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird nach dem Wort „Kraftstoffverbrauch“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die Wörter „und Stromverbrauch“ eingefügt.
- b) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt neu gefasst:  
„Die Hersteller bestimmen eine Stelle, die in ihrem Auftrag einen einheitlichen Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch in gedruckter Form erstellt und an Händler, Verbraucher und sonstige Interessenten verteilt.“
- c) In Absatz 1 wird Satz 4 wie folgt neu gefasst:  
„Der Leitfaden ist von den Herstellern auch im Internet zur Verfügung zu stellen.“
- d) Absatz 4 wird wie folgt neu gefasst:  
„(4) Die Hersteller müssen sicherstellen, dass
  1. für Verbraucher auf Anfrage ein Leitfaden kostenlos bei der nach Absatz 1 Satz 1 bestimmten Stelle erhältlich ist;
  2. durch die nach Absatz 1 Satz 1 bestimmte Stelle Händlern unverzüglich und unentgeltlich jeweils die Anzahl von Exemplaren des Leitfadens zur Verfügung gestellt wird, die notwendig ist, damit diese Händler ihre Verpflichtungen nach Absatz 3 Satz 1 erfüllen können; für die Zusendung können die Versandkosten in Rechnung gestellt werden.“
- e) Absatz 5 Nummer 2 wird wie folgt geändert:
  - aa) Nach dem Wort „Getriebeart“ werden die Wörter „die Masse des Fahrzeugs“ eingefügt.
  - bb) Das Wort „Kraftstofftyp“ wird durch das Wort „Kraftstoffart“ ersetzt.
  - cc) Nach dem Wort „Kraftstoffart“ werden ein Komma und die Wörter „gegebenenfalls den anderen Energieträger“ eingefügt.
  - dd) Nach dem Wort „Kraftstoffverbrauch“ wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und werden nach dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die Wörter „und gegebenenfalls den offiziellen Stromverbrauch“ eingefügt.

7. § 5 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) Der Begriff „Fernsehdienste“ wird durch den Begriff „audiovisuelle Mediendienste“ ersetzt.

b) Die Angabe „Richtlinie 89/552/EWG des Rates vom 3. Oktober 1989 zur Koordinierung bestimmter Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Ausübung der Fernsehtätigkeit (ABl. EG Nr. L 298, S. 23), zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 1997 (ABl. EG Nr. L 202, S. 60)“ wird durch die Angabe „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 (Richtlinie über audiovisuelle Mediendienste), (ABl. L 95 vom 15.4.2010, S. 1)“ ersetzt.

8. § 6 wird wie folgt geändert:

- a) Nach der Angabe „§ 3 Absatz 1,“ werden die Angabe „§ 3a Absatz 1 und 2“ und ein Komma eingefügt.
- b) Die Wörter „Kraftstoffverbrauch und“ werden durch die Wörter „offiziellen Kraftstoffverbrauch“ und ein Komma ersetzt.
- c) Vor dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ werden die Wörter „offiziellen spezifischen“ eingefügt.
- d) Nach dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ werden die Wörter „zum offiziellen Stromverbrauch und zu den CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen“ eingefügt.

9. In § 7 Nummer 1 werden die Wörter „Abschnitt I Nummer 1 Satz 1, Nummern 3, 4 oder 6 oder“ durch die Wörter „Teil A Abschnitt I Nummer 1, Nummer 2 Satz 1, Nummern 3, 4, 6, 7 bis 8 Satz 1 bis 4 oder Satz 7 oder Nummer 9 oder Anlage 1 Teil B Abschnitt I Nummern 1 oder 2 oder § 3“ ersetzt.

10. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

#### **„§ 8a Übergangsregelungen**

- (1) Der Leitfaden im Sinne des § 4 muss spätestens am 2. Januar des Jahres 2012 den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.
- (2) Die Anforderungen dieser Verordnung an den Aushang im Sinne des § 3 Absatz 1 Nummer 2 gelten für jede Aktualisierung, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung vorgenommen wird.“

11. Anlage 1 der Verordnung wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1  
(zu § 3 Absatz 1 Nummer 1)

### Hinweis auf Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch

A. Anforderungen an den Hinweis gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 1

Abschnitt I Inhalt und Gestaltung des Hinweises auf den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch

1. Die Größe des Hinweises beträgt 297 mm x 210 mm (DIN A 4).
2. Der Hinweis ist einheitlich nach dem Formblatt in Abschnitt II dieser Anlage zu erstellen. Die Anwendung einer vom Formblatt abweichenden Schriftart auf dem Hinweis ist zulässig, soweit Schrifthöhe und Schriftgrad unverändert bleiben und die gewählte Schriftart auch für die anderen zum Fahrzeug am Verkaufsort gemachten Angaben verwendet wird.
3. Nach der Überschrift „Information über Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch i.S.d. Pkw-EnVKV“ sind folgende Angaben zum Fahrzeug zu machen: Marke, Modell, konkretisiert durch Typ, Variante und Version, Leistung, Kraftstoff, andere Energieträger und Masse des Fahrzeugs.
4. Anschließend sind die zum jeweiligen Fahrzeug gehörigen und in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 385/2009 der Kommission vom 7. Mai 2009 zur Ersetzung des Anhangs IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge („Rahmenrichtlinie“) (ABl. L 118 vom 13.5.2009, S. 13) ausgewiesenen Werte des offiziellen Kraftstoffverbrauchs (Testzyklen innerorts und außerorts sowie kombiniert), der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus und gegebenenfalls der offiziellen Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus anzugeben. Bei Fahrzeugen, die nicht über eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 385/2009 verfügen, sind abweichend von Satz 1 die in den Genehmigungsdokumenten im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des

Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) ausgewiesenen Werte des offiziellen Kraftstoffverbrauchs (Testzyklen innerorts und außerorts sowie kombiniert), der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus und gegebenenfalls der offiziellen Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus anzugeben. Bei Fahrzeugen mit mehr als einem flüssigen oder gasförmigen Energieträger sind unter „Kraftstoff“ sämtliche Kraftstoffe getrennt durch einen Schrägstrich aufzuführen [z. B. Super/Super Plus/E85], wobei derjenige Kraftstoff kursiv hervorzuheben ist, auf den sich die Angaben zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen beziehen. Als Werte für den offiziellen Kraftstoffverbrauch und die offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen werden die Werte desjenigen Kraftstoffs mit den geringsten offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eingetragen, wobei die Zahlenwerte für den offiziellen Kraftstoffverbrauch und für die offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen dieses Kraftstoffs kursiv hervorzuheben sind. Bei rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird bei der Angabe der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eine „0“ eingetragen. Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen sind nur die Werte des offiziellen Kraftstoffverbrauchs, der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des offiziellen Stromverbrauchs im kombinierten Testzyklus nach Maßgabe des Satzes 1 anzugeben; eine Angabe zum offiziellen Kraftstoffverbrauch für die Testzyklen innerorts und außerorts ist nicht vorzunehmen und durch die Eintragung „entfällt“ im Formblatt nach Abschnitt II zu kennzeichnen. Die Werte der kombinierten Testzyklen für den offiziellen Kraftstoffverbrauch, für die offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und den offiziellen Stromverbrauch des Fahrzeugs müssen sich in allen Fällen der Nummer 4 Satz 1 durch einen größeren Schriftgrad aus dem gesamten Text herausheben.

5. Den Angaben nach Nummer 4 können folgende Hinweise hinzugefügt werden:
  - a) „Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung) ermittelt.“
  - b) „CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Kraftstoffes bzw. anderer Energieträger entstehen, werden bei Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG nicht berücksichtigt.“
  - c) „Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.“

6. Darunter sind unter der Überschrift „Hinweis nach Richtlinie 1999/94/EG“ folgende Informationen aufzunehmen:

„Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO<sub>2</sub> ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich an jedem Verkaufsort in Deutschland erhältlich, an dem neue Personenkraftfahrzeuge ausgestellt oder angeboten werden.“

7. Nach Nummer 6 ist unter der Überschrift „CO<sub>2</sub>-Effizienz“ und dem in fett hervorgehobenen Hinweis „Auf der Grundlage der gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs ermittelt“ eine grafische Darstellung unter Verwendung der in § 3a Absatz 2 festgelegten CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen für das jeweilige Fahrzeug anzufügen. Die grafische Darstellung muss dem in Teil A Abschnitt II beschriebenen Formblatt entsprechen. Dabei sind folgende Farbzusammensetzungen zur Darstellung der CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen zu verwenden:

A+, 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 CO<sub>2</sub>-Effizienz des Fahrzeugs wird mittels eines in schwarz-weiß dargestellten Pfeils ausgedrückt, der in weißer Schriftfarbe auch den Kennzeichnungsbuchstaben der entsprechenden CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse trägt. Die Spitze dieses Pfeils muss der Spitze des Pfeils der CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse genau gegenüber stehen. Der Pfeil mit dem Kennzeichnungsbuchstaben darf nicht kleiner sein als der Pfeil mit Angabe der CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse, darf aber auch nicht mehr als doppelt so groß sein.

8. Anschließend sind die Jahressteuer für das jeweilige Fahrzeug, ausgenommen Elektrofahrzeuge, sowie die jährlichen Energieträgerkosten bei einer Laufleistung von 20.000 Kilometern, unterteilt in Kraftstoffkosten und gegebenenfalls Stromkosten anzugeben. Hinter dem Begriff Kraftstoffkosten ist in Klammern derjenige Kraftstoff anzugeben, auf den sich die

Angaben zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Sinne der Anlage 1 Abschnitt I Nummer 4 beziehen. Sofern es sich um ein Fahrzeug mit mehr als einem flüssigen oder gasförmigen Energieträger handelt, ist der in Klammern anzugebende Kraftstoff in Übereinstimmung zur Darstellung im Sinne der Anlage 1 Abschnitt 1 Nummer 4 kursiv hervorzuheben. Für die Angabe der Kraftstoff- und gegebenenfalls Stromkosten sind diejenigen Preisangaben zugrunde zu legen, die das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie jährlich im Bundesanzeiger veröffentlicht. Die erste Preisliste wird mit Verkündung dieser Verordnung im Bundesanzeiger veröffentlicht. In den Folgejahren aktualisiert das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie die Preisangaben jährlich durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger zum 30. Juni eines Jahres. Die jeweils zum 30. Juni eines Jahres im Bundesanzeiger aktualisierten Preise sind für neue Personenkraftwagen, die nach dem 30. Juni eines Jahres ausgestellt oder zum Kauf oder Leasing angeboten werden spätestens nach drei Monaten ab dem Datum der Veröffentlichung im Bundesanzeiger 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 beziehungsweise für den Strom ein marktgängiger Preis feststellbar ist.

9. Darunter ist die Angabe „Erstellt am:“ einzufügen und das Datum der Erstellung des Hinweises mit Tages-, Monats- und Jahreszahlangabe einzutragen.

Abschnitt II Formblatt für den Hinweis auf den Kraftstoffverbrauch, die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch\*

### Information über Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch i. S. d. Pkw-EnVKV

<b>Marke:</b>	<b>Kraftstoff:</b>
<b>Modell:</b>	<b>andere Energieträger:</b>
<b>Leistung:</b>	<b>Masse des Fahrzeugs:</b>

  

<b>Kraftstoffverbrauch</b>	<b>kombiniert:</b> /100 km
	<b>innerorts:</b> /100 km
	<b>außerorts:</b> /100 km
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	<b>kombiniert:</b> g/km
<b>Stromverbrauch</b>	<b>kombiniert:</b> kWh/100 km

Die angegebenen Werte wurden nach vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrn. 5, 6, 6a PKW-EnVKV in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Kraftstoffes bzw. anderer Energieträger entstehen, werden bei der Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG nicht berücksichtigt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.

**Hinweise nach Richtlinie 1999/94/EG:**  
Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO<sub>2</sub> ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden für den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen aller in Deutschland angebotenen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich an jedem Verkaufsort in Deutschland erhältlich, an dem neue Personenkraftfahrzeugmodelle ausgestellt oder angeboten werden.

<b>CO<sub>2</sub>-Effizienz</b>	<b>Auf der Grundlage der gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs ermittelt.</b>
	
Jahressteuer für dieses Fahrzeug <span style="float: right;"><b>Euro</b></span> Energieträgerkosten bei einer Laufleistung von 20.000 km: Kraftstoffkosten ( _____ ) bei einem Kraftstoffpreis von _____ Euro/Abrechnungseinheit <span style="float: right;"><b>Euro</b></span> Stromkosten bei einem Strompreis von _____ Euro/Abrechnungseinheit <span style="float: right;"><b>Euro</b></span>	Erstellt am:

\* Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie kann im Bundesanzeiger die Bezugsquelle bekannt geben, über die das Formblatt unentgeltlich elektronisch bezogen werden kann.

B. Anforderungen an den Hinweis gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 1 mit weiteren Effizienzklassen

Abschnitt I Inhalt und Gestaltung des Hinweises auf den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch

1. Es gelten die Anforderungen des Teil A, Abschnitt I dieser Anlage, soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt ist.
2. Unter der Überschrift „CO<sub>2</sub>-Effizienz“ und dem in fett hervorgehobenen Hinweis „Auf der Grundlage der gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs ermittelt“ ist eine grafische Darstellung unter Verwendung der in § 3a Absatz 3 festgelegten CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen für das jeweilige Fahrzeug anzufügen. Sie muss dem in Teil B Abschnitt II beziehungsweise Abschnitt III beschriebenen Formblatt entsprechen. Bei Einführung der Klasse A++ sind folgende Farbzusammensetzungen zur Darstellung der CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen zu verwenden:

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

Bei Einführung der Klasse A+++ oder bei gleichzeitiger Einführung der Klassen A++ und A+++ sind die folgenden Farbzusammensetzungen zur Darstellung der CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen zu verwenden:

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

Abschnitt II Formblatt für den Hinweis auf den Kraftstoffverbrauch, die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch bei Einführung der Effizienzklasse A++\*

<b>Information über Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch i. S. d. Pkw-EnVKV</b>	
<b>Marke:</b>	<b>Kraftstoff:</b>
<b>Modell:</b>	<b>andere Energieträger:</b>
<b>Leistung:</b>	<b>Masse des Fahrzeugs:</b>
<hr/>	
<b>Kraftstoffverbrauch</b>	<b>kombiniert:</b> /100 km
	<b>innerorts:</b> /100 km
	<b>außerorts:</b> /100 km
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	<b>kombiniert:</b> g/km
<b>Stromverbrauch</b>	<b>kombiniert:</b> kWh/100 km
<p>Die angegebenen Werte wurden nach vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrn. 5, 6, 6a PKW-EnVKV in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Kraftstoffes bzw. anderer Energieträger entstehen, werden bei der Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG nicht berücksichtigt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.</p> <p><b>Hinweise nach Richtlinie 1999/94/EG:</b>                  Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO<sub>2</sub> ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden für den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen aller in Deutschland angebotenen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich an jedem Verkaufsort in Deutschland erhältlich, an dem neue Personenkraftfahrzeugmodelle ausgestellt oder angeboten werden.</p>	
<hr/>	
<b>CO<sub>2</sub>-Effizienz</b>	<b>Auf der Grundlage der gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs ermittelt.</b>
<hr/>	
Jahressteuer für dieses Fahrzeug	<b>Euro</b>
Energieträgerkosten bei einer Laufleistung von 20.000 km:	
Kraftstoffkosten ( _____ ) bei einem Kraftstoffpreis von _____ Euro/Abrechnungseinheit	<b>Euro</b>
Stromkosten bei einem Strompreis von _____ Euro/Abrechnungseinheit	<b>Euro</b>
Erstellt am:	

\* Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie kann im Bundesanzeiger die Bezugsquelle bekannt geben, über die das Formblatt unentgeltlich elektronisch bezogen werden kann.

Abschnitt III Formblatt für den Hinweis auf den Kraftstoffverbrauch, die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch bei Einführung der Effizienzklasse A+++\*<sup>cc</sup>

<b>Information über Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch i. S. d. Pkw-EnVKV</b>	
<b>Marke:</b>	<b>Kraftstoff:</b>
<b>Modell:</b>	<b>andere Energieträger:</b>
<b>Leistung:</b>	<b>Masse des Fahrzeugs:</b>
<b>Kraftstoffverbrauch</b>	<b>kombiniert:</b> /100 km <b>innerorts:</b> /100 km <b>außerorts:</b> /100 km
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	<b>kombiniert:</b> g/km
<b>Stromverbrauch</b>	<b>kombiniert:</b> kWh/100 km
<p>Die angegebenen Werte wurden nach vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrn. 5, 6, 6a PKW-EnVKV in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Kraftstoffes bzw. anderer Energieträger entstehen, werden bei der Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG nicht berücksichtigt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.</p> <p><b>Hinweise nach Richtlinie 1999/94/EG:</b>          Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO<sub>2</sub> ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden für den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen aller in Deutschland angebotenen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich an jedem Verkaufsort in Deutschland erhältlich, an dem neue Personenkraftfahrzeugmodelle ausgestellt oder angeboten werden.</p>	
<b>CO<sub>2</sub>-Effizienz</b>	<b>Auf der Grundlage der gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs ermittelt.</b>
Jahressteuer für dieses Fahrzeug <span style="float: right;"><b>Euro</b></span> Energieträgerkosten bei einer Laufleistung von 20.000 km: Kraftstoffkosten ( _____ ) bei einem Kraftstoffpreis von _____ Euro/Abrechnungseinheit <span style="float: right;"><b>Euro</b></span> Stromkosten bei einem Strompreis von _____ Euro/Abrechnungseinheit <span style="float: right;"><b>Euro</b></span> <div style="text-align: right;">Erstellt am:</div>	

\* Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie kann im Bundesanzeiger die Bezugsquelle bekannt geben, über die das Formblatt unentgeltlich elektronisch bezogen werden kann.

12. Die Anlage 2 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird nach dem Wort „Kraftstoffverbrauch“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die Wörter „und den Stromverbrauch“ eingefügt.
- b) In Abschnitt I wird in Nummer 4 nach dem Wort „Kraftstoffverbrauch“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die Wörter „und den Stromverbrauch“ eingefügt.

c) Abschnitt 1 Nummer 5 wird wie folgt neu gefasst:

„Die Personenkraftwagenmodelle sind in Gruppen getrennt nach Kraftstoffart beziehungsweise anderen Energieträgern aufzulisten, wobei bezüglich der Kraftstoffart verschiedene Qualitäten von Kraftstoffen zusammengefasst werden können (z.B. Super und Super Plus zu Otto-Kraftstoff). Bei jeder Kraftstoffart beziehungsweise bei anderen Energieträgern sind die einzelnen Modelle in aufsteigender Reihenfolge nach den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus anzuführen, wobei das Modell mit der günstigsten CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse und dem geringsten offiziellen Kraftstoffverbrauch beziehungsweise dem geringsten offiziellen Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus an oberster Stelle steht.“

d) Abschnitt I Nummer 6 wird wie folgt neu gefasst:

„Für jedes Personenkraftwagenmodell auf der Liste sind anzugeben:

- Das Modell, konkretisiert durch Hubraum, Leistung, Getriebe und Masse,
- die CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse,
- der offizielle Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus,
- die offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus,
- gegebenenfalls der offizielle Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus.

Bei Personenkraftwagenmodellen mit mehr als einem flüssigen oder gasförmigen Energieträger sind die in Satz 1 genannten Angaben für alle Kraftstoffe einzutragen. Gleiches gilt für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, bei denen die in Satz 1 genannten Angaben sowohl für den Kraftstoff als auch für den anderen Energieträger (Strom) einzutragen sind. Sofern unter einem Modell mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden, so sind die Werte des offiziellen Kraftstoffverbrauchs, der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des offiziellen Stromverbrauchs im kombinierten Testzyklus jedenfalls auf der Grundlage der Variante oder Version mit dem jeweils höchsten offiziellen Wert anzugeben. Entsprechendes gilt für die CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse, bei welcher jedenfalls die

schlechteste Effizienzklasse der jeweiligen Variante oder Version anzugeben ist. Bei der Angabe der Masse ist jedenfalls der höchste Massewert der jeweiligen Variante oder Version anzugeben.“

13. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird nach dem Wort „Kraftstoffverbrauch“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die Wörter „und den Stromverbrauch“ eingefügt.
- b) Im einleitenden Satz unter Überschrift wird nach dem Wort „Kraftstoffverbrauch“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die Wörter „und den Stromverbrauch“ eingefügt.
- c) Teil II wird wie folgt geändert:
  - aa) Die folgende Nummer 1 wird vorangestellt:

„1. einen Hinweis, dass die tatsächlich die Umwelt belastenden CO<sub>2</sub>-Emissionen auch von der Produktion und Bereitstellung des Kraftstoffes bzw. der anderen Energieträger abhängen und dass der Fahrzeugnutzer durch die Verwendung von möglichst CO<sub>2</sub>-arm erzeugtem Kraftstoff bzw. erzeugter Energie den CO<sub>2</sub>-Ausstoß insgesamt verringern kann;“
  - bb) Die bisherigen Nummern 1, 2 und 3 werden die neuen Nummern 2, 3 und 4.
  - cc) Nummer 3 wird wie folgt neu gefasst:

„3. für jedes im Leitfaden aufgeführte Modell – im Einzelnen konkretisiert durch Hubraum, Leistung, Getriebe und Masse des Fahrzeugs– die Kraftstoffart beziehungsweise den anderen Energieträger, wobei bezüglich der Kraftstoffart, verschiedene Qualitäten eines Kraftstoffs zusammengefasst werden können (z.B. Super und Super Plus zu Otto-Kraftstoff), die CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse, den offiziellen Kraftstoffverbrauch (Werte des Testzyklus innerorts und außerorts sowie kombiniert), die offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus und gegebenenfalls den offiziellen Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus. Bei Personenkraftwagenmodellen mit mehr als einem flüssigen oder gasförmigen Energieträger sind die in Satz 1 genannten Angaben für alle Kraftstoffe einzutragen. Gleiches gilt für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, bei denen die in Satz 1 genannten Angaben sowohl für den Kraftstoff als auch für den anderen Energieträger (Strom) einzutragen sind. Sofern unter einem Modell mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden, so sind die Werte des

offiziellen Kraftstoffverbrauchs, der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des offiziellen Stromverbrauchs im kombinierten Testzyklus jedenfalls auf der Grundlage der Variante oder Version mit dem jeweils höchsten offiziellen Wert anzugeben. Entsprechendes gilt für die CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse, bei welcher jedenfalls die schlechteste Effizienzklasse der jeweiligen Variante oder Version anzugeben ist. Bei der Angabe der Masse ist jedenfalls der höchste Massewert der jeweiligen Variante oder Version anzugeben;“

dd) Nummer 4 wird wie folgt neu gefasst:

„4. für jede Kraftstoffart eine hervorgehobene Auflistung der zehn sparsamsten neuen Personenkraftwagenmodelle unter Angabe der CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse, des offiziellen Kraftstoffverbrauchs im kombinierten Testzyklus, der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus und gegebenenfalls des offiziellen Stromverbrauchs im kombinierten Testzyklus, beginnend jeweils mit dem Modell mit den niedrigsten CO<sub>2</sub>-Emissionswerten.“

14. Anlage 4 der Verordnung wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt I Nummer 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 2 wird vor dem Wort „Kraftstoffverbrauch“ das Wort „offiziellen“ eingefügt.
- bb) In Satz 2 werden vor dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die Wörter „offiziellen spezifischen“ eingefügt.

b) In Abschnitt I Nummer 3 wird wie folgt neu gefasst:

„3. Wird lediglich für die Fabrikmarke und nicht für ein bestimmtes Modell geworben, so ist eine Angabe der Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Werte nicht erforderlich.“

c) Nach Abschnitt I Nummer 3 wird die folgende Nummer 4 eingefügt:

„4. Werden Fahrzeugmodelle in Katalogen oder auf einem anderen Weg in gedruckter Form zum Kauf oder Leasing angeboten, bei dem Interessenten die Fahrzeuge nicht ausgestellt sehen, so sind die in Abschnitt I Nummer 1 Satz 1 aufgeführten Angaben und zusätzlich die CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse anzugeben. Bei der Angabe der Effizienzklasse ist sowohl das Wort „Effizienzklasse“ als auch der entsprechende Buchstabe der jeweiligen CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse zu nennen. Abschnitt I Nummer 2 gilt entsprechend. Abschnitt I Nummer 3 gilt entsprechend mit der Maßgabe, dass bei Vorliegen der Voraussetzungen der Nummer 3 auch eine Angabe der CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse entbehrlich ist.“

d) Abschnitt II wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 1 wird nach den Worten „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die Wörter „und den Stromverbrauch“ hinzugefügt.
- bb) In Nummer 3 wird Satz 2 wie folgt gefasst:  
„Es ist sicherzustellen, dass dem Empfänger des Werbematerials die Informationen im Sinne von Abschnitt II Nummer 2 Satz 1 automatisch in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in dem erstmalig Angaben zur Motorisierung, zum Beispiel zu Motorleistung, Hubraum oder Beschleunigung, auf der Internetseite angezeigt werden.“
- cc) Nach Nummer 3 wird die folgende Nummer 4 eingefügt:  
„4. Wer als Hersteller oder Händler Fahrzeugmodelle im Internet ausstellt oder zum Kauf oder Leasing anbietet (virtueller Verkaufsraum), hat die Angaben nach Abschnitt II Nummer 2 Satz 1 sowie zusätzlich die CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse einschließlich der grafischen Darstellung gemäß Anlage 1 zu § 3 Absatz 1 Nummer 1 bei der Beschreibung des Fahrzeugmodells anzugeben und einen Hinweis auf die Internetadresse beizufügen, unter welcher der Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch abgerufen werden kann; der Händler kann in Bezug auf die grafische Darstellung auf die entsprechenden Internetseiten des Herstellers hinweisen. Die Angaben müssen auch bei flüchtigem Lesen leicht verständlich sein. Es ist sicherzustellen dass die Angaben nach Abschnitt II Nummer 2 Satz 1 sowie die CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen einschließlich der grafischen Darstellungen dem Benutzer spätestens in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in welchem er ein Fahrzeugmodell ausgewählt oder eine Konfiguration abgeschlossen hat.“

## **Artikel 2**

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des dritten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Wirtschaft und Technologie

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Ziel und Regelungsinhalt

Mit dieser Verordnung wird die bestehende Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) vom 28. Mai 2004 (BGBl. I S. 1037) geändert.

Die Pkw-EnVKV dient der Umsetzung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16) – nachfolgend als Richtlinie bezeichnet – sowie der Richtlinie 2003/73/EG der Kommission vom 24. Juli 2003 zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 1999/94/EG (ABl. L 186 vom 25.7.2003, S. 34). Zugleich dient die Pkw-EnVKV der Umsetzung der Richtlinie 2006/32/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über die Endenergieeffizienz und Energiedienstleistungen und zur Aufhebung der Richtlinie 93/76/EWG des Rates (ABl. L 114 vom 27.4.2006, S. 64) und ist eine der Maßnahmen zur Erreichung des in der Richtlinie 2006/32/EG festgelegten Einsparrichtwertes.

Die Richtlinie legt europaweit harmonisiert fest, welche Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte beim Angebot neuer Personenkraftwagen verpflichtend mitzuteilen sind. Eine nationale Umsetzung der europäischen Vorgaben unter Verzicht auf eine verpflichtende Regelung, etwa im Wege einer Selbstverpflichtung der betroffenen Wirtschaftskreise, würde den Vorgaben der Richtlinie nicht genügen. Ebenso scheidet im Hinblick auf die europäischen Vorgaben eine Befristung der Verordnung aus.

Die Richtlinie überlässt allerdings die Festlegungen zur Art und Weise der Darstellung weitgehend den Mitgliedstaaten. In der Folge hat sich in der Europäischen Union ein weites Spektrum in der Gestaltung dieser Verbraucherinformationen eingestellt. Die Pkw-EnVKV sieht dabei in Deutschland bislang eine rein numerische Angabe der Verbrauchs- und Emissionswerte vor.

Mit der vorliegenden Verordnung soll im Interesse einer verbesserten Verbraucherinformation die Darstellung um eine Effizienzskala erweitert werden, wie sie in ähnlicher Form etwa bei der

Energieverbrauchskennzeichnung von elektrischen Haushaltsgeräten nach der Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung gebräuchlich ist. Zudem sollen künftig ebenfalls Angaben zur Jahressteuer und den Energieträgerkosten (Kraftstoff und Strom) bei einer Laufleistung von 20.000 km gemacht werden, um den Verbrauchern auch insoweit eine verbesserte Informationsgrundlage für ihre Kaufentscheidung zur Verfügung zu stellen. Bei alternativen Kraftstoffen ist eine Ausweisung der Kraftstoffkosten gegebenenfalls schrittweise vorzunehmen und erst dann möglich, wenn sich ein marktgängiger Preis entwickelt hat und der Berechnung zugrunde gelegt werden kann (z.B. zunächst gemeinsamer Preis für Erdgas/Biogas, später gesonderte Preisausweisung für Biogas).

Die Darstellung hat einige weitere Anpassungen erfahren, um einerseits die Information über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionswerte und die CO<sub>2</sub>-Effizienz übersichtlich und verständlich zu halten, andererseits aber auch aktuelle Entwicklungen zu berücksichtigen. Die mit der Pkw-EnVKV geschaffenen Informationswege und grundsätzlichen Verantwortlichkeiten sollen durch diese Verordnung nicht geändert werden.

Mit Blick auf die Entwicklung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (reine Elektrofahrzeuge und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge) wird künftig außerdem auch der Stromverbrauch ausgewiesen, wobei ebenso wie bei Fahrzeugen mit klassischem Antrieb die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Vorkette (hier aus Stromgewinnung und in Bezug auf den Strommix) nicht einbezogen werden. Da gegenwärtig kein marktgängiger Strompreis für elektrisch betriebene Fahrzeuge existiert, soll die textliche Angabe „Stromkosten“ bereits jetzt auf dem Hinweis aufgenommen werden, eine Preisangabe jedoch analog zu bestimmten alternativen Kraftstoffen erst dann hinzugefügt werden, wenn sich ein marktgängiger Preis entwickelt hat. Bis zur erstmaligen Veröffentlichung eines Strompreises im Bundesanzeiger besteht keine Pflicht zur Ausweisung der Stromkosten für Hersteller und Händler.

Unter dem Begriff „reines Elektrofahrzeug“ i. S. d. Verordnung fallen Personenkraftfahrzeuge, die ausschließlich von einem Elektromotor angetrieben werden, den dazu erforderlichen elektrischen Strom aus einer am Stromnetz aufladbaren Batterie erhalten und neben elektrischem Strom keinen Kraftstoffverbrauch aufweisen. Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge sind Fahrzeuge, die sowohl einen Elektromotor als auch einen Verbrennungsmotor benutzen und folglich neben elektrischem Strom weitere Betriebskraftstoffe zum Antrieb und/oder zum Wiederaufladen der Batterie verbrauchen, wobei der Elektromotor den erforderlichen elektrischen Strom aus

einer am Stromnetz aufladbaren Batterie erhält. Bei nicht extern aufladbaren Hybridfahrzeugen entfällt die Angabe des Stromverbrauchs. Vom Begriff der extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge i. S. d. Verordnung sind auch so genannte Range Extender (Reichweitenverlängerer) erfasst, da auch diese Modelle neben elektrischen Strom einen weiteren Betriebskraftstoff verbrauchen.

## **II. Gesetzesfolgen**

### **1. Vollzugsaufwand für die öffentliche Hand**

Mit dieser Verordnung sind zusätzliche Ausgaben für die Haushalte des Bundes, der Länder und der Kommunen nicht verbunden. Es entsteht kein zusätzlicher Vollzugsbedarf.

### **2. Kosten und Preiswirkungen**

#### **2.1 Folgen für die Wirtschaft**

Mit der Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung werden überwiegend bereits bestehende Hinweispflichten ergänzt. Bereits nach geltendem Recht sind umfassende Informationen über Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen bereit zu stellen. Über die den im Folgenden auszuführenden Bürokratiekosten sind keine zusätzlichen, durch die geänderten Kennzeichnungspflichten entstehenden direkten sonstigen Kosten für die Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen ersichtlich.

Indirekte Kosten für die betroffenen Unternehmen, die beispielsweise durch geringere Verdienstmöglichkeiten beim Verkauf von als wenig effizient gekennzeichneten Personenkraftwagen entstehen, sind nicht ersichtlich, da zu erwarten ist, dass zugleich der Absatz von als effizient gekennzeichneten Personenkraftwagen steigt. Das System der farbigen Effizienzskala führt – so die Erfahrungen im Bereich der Haushaltsgeräte – zu einer Verlagerung des Kaufverhaltens und stärkt den Absatz der als effizient gekennzeichneten Produkte. Da das mit der Verordnung vorgeschlagene relative Modelle einer Effizienz kennzeichnung CO<sub>2</sub>-Effizienzfortschritte und Verbesserungspotentiale in allen Fahrzeugsegmenten verdeutlichen kann, ist eine Stärkung des Absatzes von effizienten Personenkraftwagen in allen Fahrzeugsegmenten möglich ist.

## **2.2 Bürokratiekosten**

### **a) Informationspflichten für Unternehmen**

Die Pkw-EnVKV enthält in ihrer gegenwärtig geltenden Fassung ausschließlich Informationspflichten für Unternehmen. Mit dem vorliegenden Verordnungsvorhaben wird der mit der Erfüllung der Pflichten verbundene Aufwand für die Unternehmen geringfügig erweitert. Mit Einführung einer CO<sub>2</sub>-Effizienzskala werden überwiegend lediglich die bestehenden Informationspflichten modifiziert. Die dafür erforderlichen Daten liegen den Beteiligten aufgrund der EG-Typgenehmigungsdokumente beziehungsweise der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) jeweils vor, so dass sich der Zeitaufwand für die geänderte Form der Darstellung nur geringfügig erweitert. Sofern die geänderte Form der Darstellung neue Berechnungsschritte der Hersteller erfordert, wie insbesondere die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Effizienz i. S. d. § 3a Abs. 1 bzw. zwei Umrechnungen i. S. d. § 1 Abs. 2, dürfte der Mehraufwand hier insbesondere in der erstmaligen Umstellung der Datenbank liegen. Zudem ist zu beachten, dass das Bundeswirtschaftsministerium abermals, wie schon bei Einführung der Pkw-EnVKV, eine internetgestützte elektronische Ausfüllhilfe zur einfachen Erstellung des Hinweises unentgeltlich bereit stellen wird. Die bereits bisher bestehenden Angaben zum Kraftstoffverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Emissionen werden durch die Änderung der Pkw-EnVKV ferner um die Angabe des Stromverbrauchs ergänzt. Aufgrund der geringen Anzahl der derzeit auf dem Markt befindlichen Elektrofahrzeuge und Hybridelektrofahrzeuge werden hierdurch nur sehr geringe Mehrkosten verursacht.

Die neu hinzugefügte Informationspflicht für Unternehmen zur Ausweisung der Jahressteuer und der Energieträgerkosten (Kraftstoff und Strom) führt ebenfalls nur zu einem verhältnismäßig geringen Mehraufwand. Die für die Berechnung erforderlichen Daten stehen den Herstellern aufgrund der EG-Typgenehmigungsdokumente bzw. der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) zur Verfügung. Für die konkrete Berechnung der Kfz-Jahressteuer ist auf der Internetseite des BMF ein Kfz-Steuerrechner abrufbar. Hinsichtlich der jährlichen Energieträgerkosten werden alle erforderlichen Daten im Bundesanzeiger niedergelegt. Die erstmalige Veröffentlichung der Kraftstoffpreise im Bundesanzeiger erfolgt zeitgleich mit der Verkündung dieser Verordnung. In den Folgejahren erfolgt die Veröffentlichung im Bundesanzeiger jährlich zum 30. Juni eines Jahres. Der Zeitaufwand für die durchzuführenden Berechnungen und die entsprechende Ausweisung auf dem Hinweis sind im Ergebnis gering.

Im Vergleich zu den bereits gegenwärtig geltenden Informationspflichten erhöht sich der Aufwand für Unternehmen damit um die Darstellung der CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen inklusive der hierfür

erforderlichen Berechnungsschritte, die Hinzufügung des Stromverbrauchs und die Angaben zur Jahressteuer und den Energieträgerkosten.

Im Rahmen der ex-ante Schätzung ist mit der vorliegenden Änderung eine jährliche Kostenbelastung von 408.000,00 Euro zu erwarten, wobei die Kostenhöhe insbesondere auch auf eine Korrektur der bisher – mit Blick auf die gegenwärtige Fassung der Pkw-EnVKV – angenommenen Fallzahlen zurückzuführen ist. Zusätzlich ist für die erstmalige Umstellung auf die neue Form der Kennzeichnung mit Mehrkosten von ca. 470.000,00 Euro zu rechnen, die insbesondere durch den erhöhten Druck- und Programmieraufwand für die erstmalige Umstellung auf die Änderungen dieser Verordnung anfallen. Dieser Kostenwand betrifft jedoch nur die erstmalige Umstellung auf die genannten erweiterten Informationspflichten und fällt nicht jährlich an.

#### **b) Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt.

#### **c) Verwaltung**

Mit der Änderung der Pkw-EnVKV werden zwei Informationspflichten für die Verwaltung eingeführt, die sich beide an das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie richten und in ihrem Aufwand gering sind. Bei beiden Informationspflichten handelt es sich um eine jeweils einmal jährlich vorzunehmende Prüfungs- und Veröffentlichungspflicht im Bundesanzeiger (Prüfung der möglichen Einführung weiterer Effizienzklassen und Veröffentlichung der Ergebnisse im Bundesanzeiger i. S. d. § 3a Abs. 3 und Veröffentlichung der jährlichen Durchschnittswerte für Energieträgerkosten i. S. d. Anlage 1 Teil A Abschnitt I Nummer 6).

### **2.3 Preiswirkungen**

Die durch die Änderungsverordnung entstehenden geringfügigen Kosten für die Wirtschaft können möglicherweise auch zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung der Einzelpreise für Personenkraftwagen führen. Diesen möglichen Erhöhungen stehen erwartete Einsparungen an Kosten für Kraftstoffe bei den Verbrauchern sowie die weitere Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber. Spürbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind hierdurch nicht zu erwarten.

### **III. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung**

Die Verordnung hat keine Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung.

### **IV. Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit**

Die Verordnung entspricht den Anforderungen der Bundesregierung an eine nachhaltige Entwicklung im Sinn der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Verordnung beruht auf der Richtlinie 1999/94/EG. Zugleich dient die Verordnung der Umsetzung der Zielsetzungen der Bundesregierung im Energiekonzept vom 28. September 2010 zur Verbesserung der Kennzeichnung des Energieverbrauchs im Pkw-Bereich.

## **B. Besonderer Teil**

### **Artikel 1**

#### **Zu Nummer 1 (Änderung der Überschrift)**

Die Überschrift der Verordnung wird entsprechend den erweiterten inhaltlichen Angaben angepasst.

#### **Zu Nummer 2 (Änderung § 1)**

In Absatz 1 wird die Pflicht der Hersteller und Händler um die Angabe des Stromverbrauchs erweitert.

Zur Klarstellung wird unter Absatz 2 Nummer 1 b) die zu verwendende Einheit auch für biogasbetriebene Fahrzeuge ergänzt. Unter Absatz 2 Nummer 1 c) wird die Einheit für die neu hinzugefügte Angabe für den Stromverbrauch für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge und für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge hinzugefügt. Um bei der Angabe des Verbrauchs von Erdgas und Biogas ebenso wie bei der Angabe des Stromverbrauchs eine für den Verbraucher gut verständliche und diesem bekannte Einheit zu verwenden, werden die Hersteller verpflichtet, die in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) angegebenen Einheiten umzurechnen. Die in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung für Erdgas und Biogas ausgewiesene Einheit Kubikmeter je 100 Kilometer ( $\text{m}^3/100 \text{ km}$ ) ist in Kilogramm je 100 Kilometer ( $\text{kg}/100 \text{ km}$ ) umzurechnen. Hierbei ist von den Herstellern der in der EG-Typgenehmigung gemäß dem in Anhang XII Absatz 2.3 der Verordnung (EG) Nummer 715/200 i. V. m. Verordnung (EG) Nr. 692/2008 festgelegte Bezugsdichtewert von  $0,65 \text{ kg}/\text{m}^3$  zugrunde zu legen. Der Verweis auf die EU-Vorschriften ist als Verweis auf die jeweils gültige Fassung der EU-Vorschriften zu verstehen. Sollte sich die Angabe des Bezugsdichtewertes in den europäischen Bestimmungen ändern, gilt diese Änderung unmittelbar auch für diese Verordnung. Beim Stromverbrauch sind die in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) angegebenen Einheiten Wattstunden je Kilometer ( $\text{Wh}/\text{km}$ ) in Kilowattstunden je 100 Kilometer ( $\text{kWh}/100 \text{ km}$ ) umzurechnen.

Klarstellend wird ferner in Satz 2 des Absatzes 2 Nummer 1 ergänzt, dass die Verbrauchsangaben bis zur ersten Dezimalstelle nach kaufmännischen Rundungsregeln auf- oder abgerundet anzugeben sind. Die Angabe der  $\text{CO}_2$ -Emissionen in Absatz 2 Nummer 2 ist auf eine ganze Zahl nach kaufmännischen Rundungsregeln auf- oder abzurunden. Sollte sich in Zukunft eine Ände-

rung der Rundungsregeln im EG-Typgenehmigungsverfahren ergeben, ist die Pkw-EnVKV entsprechend anzupassen, um sicherzustellen, dass die Wertangaben der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Pkw-EnVKV mit den Angaben in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) übereinstimmen.

Alle Werte, die im Rahmen dieser Verordnung als offizielle Werte (Werte des offiziellen Kraftstoffverbrauchs, der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, des offiziellen Stromverbrauchs) bezeichnet werden, stammen aus dem EG-Typgenehmigungsverfahren und sind in ihrer Wertangabe identisch mit den Angaben in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) des Typgenehmigungsverfahrens. Die Angaben in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) ergeben sich aus der Verordnung (EG) Nr. 385/2009 der Kommission zur Ersetzung des Anhangs IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 118 vom 13.5.2009, S. 13) i. V. m. Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission zur Durchführung und Änderung 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 6) und über den Zugang zu Reparatur und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1) i. V. m. 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 6) und über den Zugang zu Reparatur und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1). Bei Fahrzeugen, die nicht über eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 385/2009 verfügen, ergeben sich die oben genannten offiziellen Wertangaben (Werte des offiziellen Kraftstoffverbrauchs, der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, des offiziellen Stromverbrauchs) aus den Genehmigungsdokumenten im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

Sofern mit Blick auf die zu verwendende Einheit für Biogas und Erdgas sowie Strom eine Umrechnung in dieser Verordnung in eine andere Einheit vorgesehen ist, ändert dies nichts an der grundsätzlichen Übernahme der Werte aus dem Typgenehmigungsverfahren beziehungsweise der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC).

### **Zu Nummer 3 (Änderung § 2)**

Die Begriffsbestimmungen i. S. d. § 2 beruhen weitgehend auf Verweisungen in die entsprechenden europäischen Bestimmungen. Sofern hierbei über den Verweis auf die Richtlinie 1999/94/EG zugleich auf sonstige europäische Regelungen verwiesen wird, die in der Zwischenzeit geändert wurden oder außer Kraft getreten sind, so wird in den europäischen Regelungen selbst klargestellt, dass ein Verweis auf aufgehobene Richtlinien als Verweis auf die jeweils geltende Fassung zu verstehen ist.

Die Änderungen in Nummer 1 dienen lediglich der Anpassung an die Änderung der Richtlinie 1999/94/EG über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 186 vom 25.7.2003, S. 34) durch die Verordnung (EG) Nr. 1137/2008.

Inhaltlich ergibt sich hieraus keine Änderung des Begriffs „neuer Personenkraftwagen“. Unter den Begriff „Personenkraftwagen“ fallen gem. Art. 2 Nummer 1 der Richtlinie 1999/94/EG i. V. m. Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG (Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1) Kraftfahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub>, d.h. Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. Nicht vom Anwendungsbereich des Art. 2 Nr. 1 der Richtlinie 1999/94/EG erfasst, sind hingegen zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge i. S. d. der Richtlinie 92/61/EWG (Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, ABl. L 225 vom 10.8.1992, S. 72).

Ebenfalls nicht unter den Anwendungsbereich der Richtlinie 1999/94/EG fallen Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung i. S. d. Art. 4 Absatz 1 Buchstabe a) Spiegelstrich 2 i. V. m. Anhang XI Richtlinie 70/156/EWG. Hierunter fallen u. a. Wohnmobile, Krankenwagen, Leichenwagen, beschussgeschützte Fahrzeuge sowie Fahrzeuge mit sonstiger besonderer Zweckbestimmung (einschließlich Wohnanhänger).

In Nummer 2 wird der Begriff „Fahrzeugbrief“ durch die nunmehr geltende Bezeichnung „Zulassungsbescheinigung Teil I“ in Übereinstimmung mit der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57), zuletzt geändert durch Richtlinie 2006/103/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. L 236 vom 23.9.2003, S. 33) ersetzt.

Mit Nummer 6a wird eine neue Definition in § 2 aufgenommen. Der offizielle Stromverbrauch wird mit Blick auf die Entwicklung des Marktes für Elektrofahrzeuge aufgenommen und in Übereinstimmung mit den oben genannten europäischen Vorgaben im Typgenehmigungsverfahren beziehungsweise der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) angegeben.

Die Einfügung von Nummer 6b dient ausschließlich der begrifflichen Klarstellung des Begriffs „anderer Energieträger“.

Mit Nummer 6c wird eine weitere Definition in § 2 aufgenommen. Die Begriffsbestimmung der Masse des Fahrzeugs ist erforderlich, um die im Rahmen des neu zu schaffenden § 3a erforderliche Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Effizienz des Fahrzeugs vornehmen zu können. Sofern in dieser Verordnung nichts Abweichendes geregelt ist, ist der Massebegriff der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) i. S. d. Verordnung (EG) Nr. 385/2009 der Kommission zur Ersetzung des Anhangs IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 118 vom 13.5.2009, S. 13) zugrunde zu legen. Die Masse des Fahrzeugs i. S. d. Anhang IX Teil 1 Muster B Seite 2 der Verordnung (EG) Nr. 385/2009 umfasst die Masse des fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich der Masse des Fahrers und der Masse des Mitglieds des Fahrpersonals, wenn das Fahrzeug über einen Sitz für das Fahrpersonal verfügt. Bei Fahrzeugen der Klassen M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub> oder M<sub>2</sub> oder M2 mit einer Masse von weniger als 3,5 Tonnen kann die tatsächliche Masse um bis zu 5% von der hier angegeben abweichen. Bei allen anderen Fahrzeugklassen darf die Abweichung 3% betragen.

Im letzten Halbsatz der Nummer 6c wird zudem klargestellt, dass für Fahrzeuge, die nicht über eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung i. S. d. Verordnung (EG) Nr. 385/2009 verfügen der Massebegriff i. S. d. Anhang I Nummer 2.6 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen

und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) zugrunde zu legen ist. Dies gilt beispielsweise für Einzelgenehmigungen und Kleinserien, aber auch für Fahrzeuge, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung vor dem 29.04.2010 nach Maßgabe des bisherigen Anhangs IX der Richtlinie 2007/46/EG ausgestellt wurde. „Masse des Fahrzeugs“ i. S. d. Anhangs I Nummer 2.6. der Richtlinie 2007/46/EG bedeutet „Masse des Fahrzeugs mit Aufbau und, bei Zugfahrzeugen einer anderen Klasse als  $M_1$ , mit Anhängervorrichtung, sofern vom Hersteller geliefert, in fahrbereitem Zustand oder Masse des Fahrgestells oder des Fahrgestells mit Führerhaus ohne Aufbau und/oder Anhängervorrichtung, wenn der Aufbau und/oder die Anhängervorrichtung nicht vom Hersteller geliefert wird (einschließlich Flüssigkeiten, Werkzeug, Ersatzrad (sofern vorhanden) und Fahrer und, für Kraftomnibusse, Masse des Mitglieds des Fahrpersonals, wenn das Fahrzeug über einen Sitz für Fahrpersonal verfügt (Größt- und Kleinstwert für jede Variante).“ Da der Massebegriff i. S. d. Anhangs I Nummer 2.6. der Richtlinie 2007/46/EG im Unterschied zum Massebegriff i. S. d. Verordnung (EG) Nr. 385/2009 Spannbreiten erlaubt, wird in Nummer 6c zudem klargestellt, dass sofern in den Genehmigungsdokumenten i. S. d. Richtlinie 2007/46/EG Bereiche für die Masse angegeben werden, im Rahmen dieser Verordnung der höhere Massewert heranzuziehen ist. Dies entspricht der Praxis, die zum bisherigen CO<sub>2</sub>-Monitoring gem. Entscheidung Nr. 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen (ABl. L 202 vom 10.8.2000, S. 1) angewandt wurde.

In Nummer 6d wird eine klarstellende Definition zum Begriff des Kraftstoffs eingefügt. Unter dem Begriff Kraftstoff ist im Rahmen dieser Verordnung der vom Hersteller für ein Personenkraftwagenmodell empfohlene Kraftstoff mit der Bezeichnung anzugeben, 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, beispielsweise „Ethanolkraftstoff (E85)“. Hiermit soll eine Einheitlichkeit in der Bezeichnung der marktgängigen Kraftstoffe sichergestellt werden, wobei im Rahmen dieser Verordnung bei Ottokraftstoffen und Dieselmotorkraftstoffen die Bezeichnung „schwefelfrei“ entfallen kann. Im Rahmen dieser Verordnung soll mit der Einfügung des § 2 Nummer 6d insbesondere gewährleistet werden, dass mit Blick auf den Hinweis i. S. d. Anlage 1 Teil A Abschnitt I Nummer 3 und 6 unter dem Begriff „Kraftstoff“ einheitliche Begrifflichkeiten verwendet werden.

In Nummer 7 und 8 wird als Folge der Einbeziehung von reinen Elektrofahrzeugen und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen jeweils der Begriff des Stromverbrauchs beziehungsweise des offiziellen Stromverbrauchs hinzugefügt.

Im Übrigen bleiben die in § 2 enthaltenen Definitionen unverändert.

#### **Zu Nummer 4 (Änderung § 3)**

Vor dem Hintergrund der Einbeziehung von reinen Elektrofahrzeugen und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen wurde Absatz 1 Nummer 1 mit Blick auf den Hinweis und Absatz 1 Nummer 2 mit Blick auf den Aushang um die Angabe des Stromverbrauchs ergänzt.

In Anpassung des § 3 an den neu eingefügten § 3a wurden § 3 Absatz 1 Nummer 1 und 2 auch um die Aufnahme von Effizienzklassen auf dem Hinweis und Aushang ergänzt.

§ 3 Absatz 1 Nummer 1 Satz 1 wird in seiner Formulierung leicht modifiziert. Hiermit wird deutlicher hervorgehoben, dass der Hinweis anzubringen ist, sobald der neue Personenkraftwagen ausgestellt oder zum Kauf oder Leasing angeboten wird. Diese Intention liegt bereits der bisherigen Fassung der Pkw-EnVKV zugrunde. Mit der geänderten Formulierung soll diese Intention deutlicher herausgestellt werden.

Der bisherige 2. Halbsatz des § 3 Absatz 1 Nummer 1 Satz 1 wird erweitert und zum neuen Satz 2 der Nummer 1. Die Erweiterung des Satzes 2 trägt dem Umstand Rechnung, dass eine Reihe von Angaben, wie insbesondere der Kraftstoffpreis, ständigen Schwankungen oder Veränderungen unterliegt und jährlich im Bundesanzeiger aktualisiert wird, so dass an dieser Stelle klargestellt werden muss, dass die auf dem Hinweis gemachten Angaben zum Zeitpunkt seiner Erstellung den jeweils aktuellen Vorgaben dieser Verordnung entsprechen müssen. Um den Verbraucher die angesprochenen möglichen Veränderungen zu verdeutlichen und zugleich den Handel nicht zu einem stetigen Austauschen des Hinweises zu verpflichten, ist auf jedem Hinweis entsprechend des § 3 Absatz 1 Nummer 1 Satz 4 i. V. m. Anlage 1 Teil A Abschnitt I Nummer 7 das Datum der Erstellung auszuweisen.

**Zu Nummer 5 (§ 3a)**

Die Vorschrift des § 3a stellt das Kernelement dieser Verordnung dar. Sie enthält die näheren Anforderungen zur Bildung der CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen und zur Zuordnung der Fahrzeuge zu diesen Klassen.

Absatz 1 enthält die Verpflichtung der Hersteller, das Fahrzeug einer Effizienzkategorie zuzuordnen. Der Begriff des Herstellers ist dabei entsprechend der Begriffsbestimmung des § 2 Nummer 2 in einem weiten Sinne zu verstehen, d.h. er umfasst die im Inland ansässigen Hersteller sowie die Bevollmächtigten ausländischer Hersteller. Der Hersteller muss für die Ermittlung der Effizienzkategorie keine zusätzlichen technischen Messungen oder Erhebungen vornehmen. Die für die Berechnung erforderlichen Daten sind im Rahmen der EG-Typgenehmigung beziehungsweise der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) ohnehin bereit zu stellen.

Die Bewertung des Fahrzeugs erfolgt anhand der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dies ist der für alle in Betracht kommenden Verbrennungskraftstoffe einheitliche Vergleichsmaßstab. Die Effizienz des Fahrzeugs wird indes nicht allein am CO<sub>2</sub>-Emissionswert gemessen, vielmehr wird ein relativer Ansatz gewählt, der neben den absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionswerten die Fahrzeugmasse als relative Bezugsgröße wählt. Hiermit können Effizienzfortschritte in allen Fahrzeugsegmenten deutlich gemacht werden und dem Verbraucher eine bessere Orientierung für das ihn interessierende Fahrzeugsegment beziehungsweise die ihn interessierende Fahrzeuggröße gegeben werden. Dieser relative Ansatz ist auch bei der Energieverbrauchskennzeichnung von Produkten ein gängiges Vorgehen. So erfolgt beispielsweise bei Kühlschränken die Berechnung der Energieeffizienz unter Berücksichtigung des Volumens.

Berücksichtigt wird die Fahrzeugmasse durch einen spezifischen Referenzwert. Die Ermittlung des Referenzwertes ist durch die Formel in Absatz 1 Satz 3 festgelegt. Grundlage der Formel sind die Gewichtsverteilung und die CO<sub>2</sub>-Emissionswerte innerhalb der gesamten deutschen Pkw-Fahrzeugflotte des Jahres 2008. Dies bedeutet, dass der Referenzwert für Fahrzeuge mit einem höheren Gewicht über demjenigen des Durchschnittsfahrzeugs liegt. Bei einem leichteren Fahrzeug liegt er darunter. Auch der Referenzwert wird nach kaufmännischen Regeln als ganze Zahl auf oder abgerundet.

Zur Bestimmung der Effizienzklasse ist der Referenzwert gem. Absatz 1 Satz 5 ins Verhältnis zum tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionswert des Fahrzeugs zu setzen. Die Differenz ist als prozentuale Abweichung auszuweisen und auf zwei Dezimalstellen nach kaufmännischen Rundungsregeln auf- oder abzurunden. Der Prozentwert ist gem. Absatz 2 Maßstab für die Zuweisung zu einer der acht Effizienzklassen. Ein durchschnittlich schweres Fahrzeug mit einer durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emission erhält mit seinem Referenzwert eine Abweichung „0%“. Eine prozentuale Abweichung von 0% führt in den Effizienzklassen zu einer Eingruppierung in die Klasse „E“. Dies entspricht einer in etwa durchschnittlichen Bewertung und zeigt, wie ambitioniert das System der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Effizienz ist. Letzteres wird, insbesondere auch durch die hohen Anforderungen der oberen Klassen deutlich. Nur wenige der am Markt verfügbaren Fahrzeuge können gegenwärtig die Anforderungen der oberen Effizienzklassen erreichen.

Das System einer farbigen Effizienzskala ist aus der Energieverbrauchskennzeichnung von Haushaltsgroßgeräten seit Jahren bekannt. Sie hatte dort in den vergangenen Jahren erheblichen Anteil an der deutlichen Effizienzsteigerung. Die Neufassung der europäischen Rahmenrichtlinie für die Energieverbrauchskennzeichnung von Produkten 2010/30/EU (ABl. L 153 vom 18.6.2010, S.1) ist zum 19. Juni 2010 in Kraft getreten. Ähnlich wie für Haushaltsgeräte und sonstige energieverbrauchsrelevante Produkte i. S. d. Richtlinie 2010/30/EU soll in der Pkw-EnVKV eine Skala von „A +“ (effizienteste Klasse) bis „G“ (am wenigsten effiziente Klasse) auf leicht verständliche Weise Auskunft über die CO<sub>2</sub>-Effizienz des Fahrzeugs geben. Die Spannbreiten der Klassen sind dabei so gewählt, dass einerseits ein deutlicher Anreiz zur Entwicklung effizienterer Fahrzeuge in allen Fahrzeugsegmenten gesetzt wird und die Anforderungen der obersten Klassen gegenwärtig nur von wenigen Fahrzeugen erfüllt werden, zugleich aber auch eine Differenzierung sowohl im unteren als auch im oberen Skalenbereich möglich ist.

Absatz 3 trägt der voraussichtlichen Effizienzentwicklung Rechnung. Es ist davon auszugehen, dass die Angebote effizienterer Fahrzeuge zunehmen und die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich sinken werden. Um den Marktbeteiligten schon jetzt eine klare Orientierung zu geben, legt die Regelung die Einführung der jeweils nächst besseren Effizienzklasse fest und knüpft dabei an das Erreichen einer bestimmte Prozentzahl der zugelassenen Fahrzeuge in der bis dahin besten CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse an. Die Festlegung der Prozentzahl von 1 % soll sicherstellen, dass Effizienzfortschritte hinreichend schnell abgebildet und weitere Klassen zeitlich gestuft geöffnet werden, wenn die oberen Klassen durch die Marktentwicklung hinreichend ausgefüllt sind. Vergleichbar dem auf europäischer Ebene vereinbarten neuen Modell für die

Verbrauchskennzeichnung energierelevanter Produkte soll die Anpassung an den Effizienzfortschritt durch Hinzufügen weiterer Klassen in Form von „A++“ und „A+++“ erfolgen, deren Effizienzwerte in Absatz 3 festgelegt sind. So ist auch für die Zukunft sicher gestellt, dass die oberste Effizienzklasse mit anspruchsvollen Vorgaben Anreize zur weiteren Effizienzverbesserung setzen kann. Das Erreichen des Ein-vom-Hundert-Kriteriums wird jährlich durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie überprüft. Die Überprüfung erfolgt auf der Basis für der Zulassungszahlen und der Typdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes. Unter Zugrundelegung der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Masse des fahrbereiten Fahrzeugs i. S. d. Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) erstellt das Kraftfahrt-Bundesamt nach §11 Absatz 2 Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) Typdaten aus den Typgenehmigungsunterlagen. Alternativ werden die Typdaten vom Hersteller in einem automatisierten Verfahren übermittelt und im Kraftfahrt-Bundesamt gegen die Typgenehmigung in einem Stichprobenverfahren geprüft. Während die Typgenehmigungsunterlagen für die Masse des Fahrzeugs im fahrbereiten Zustand nur den Größt- und Kleinstwert einer Variante enthalten, hat der Fahrzeughersteller die Möglichkeit, diese im Meldeverfahren für die Version oder das einzelne Fahrzeug mit einem kleineren Wertebereich oder einer konkreten Angabe zu spezifizieren. Entsprechend wird klarstellend in § 3a Absatz 3 Satz 3 letzter HS ergänzt, dass sofern dem Kraftfahrt-Bundesamt nur eine Spannweite für die Masse vorliegt, im Rahmen dieser Verordnung der höhere Wert zugrunde zu legen ist. Dies entspricht der Praxis, die zum bisherigen CO<sub>2</sub>-Monitoring gem. Entscheidung Nr. 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub> -Emissionen neuer Personenkraftwagen (ABl. L 202 vom 10.8.2000, S. 1) angewandt wurde.

#### **Zu Nummer 6 (§ 4)**

In § 4 Absatz 1 Satz 2 erfolgt eine Anpassung der Formulierung mit Blick auf die Verfügbarkeit des Leitfadens im Internet. Dieser muss von den Herstellern im Internet zur Verfügung gestellt werden. Dies entspricht der Intention der bereits gegenwärtig geltenden Fassung der Verordnung, soll jedoch durch die Neuformulierung deutlicher hervorgehoben werden.

In § 4 Absatz 1 und Absatz 5 Nummern 2 werden als Folge der Aufnahme von reinen Elektrofahrzeugen und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen die Angabe im Leitfaden um den Stromverbrauch ergänzt. Der Leitfaden ist grundsätzlich in Schriftform gem. Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 zu erstellen und am Verkaufsort vorzuhalten, um diesen dem Kunden auf Anfrage unverzüglich und unentgeltlich auszuhändigen.

In § 4 Absatz 4 wird der Wortlaut leicht geändert und eine Formulierung gewählt, die sich stärker am Wortlaut des Art. 4 der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16) orientiert. Es werden durch die angepasste Formulierung keine Verpflichtungen über die Richtlinie hinaus begründet. Nach bisheriger Praxis der DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH), der gem. § 4 Absatz 1 bestimmten Stelle in Deutschland, wird der Leitfaden auch im Internet regelmäßig aktualisiert zur Verfügung gestellt.

In § 4 Absatz 5 Nummer 2 wird der Begriff „Kraftstofftyp“ durch den Begriff „Kraftstoffart“ ersetzt, um insofern eine einheitliche Begriffsverwendung sicherzustellen (vgl. Anlage 2 Abschnitt I Nr. 5 und Anlage 3 Teil II Nummer 3).

#### **Zu Nummer 7 (§ 5)**

In § 5 Absatz 2 wird der Begriff „Fernsehdienste“ aufgrund der neu gefassten Richtlinie 2010/13/EU durch den Begriff „audiovisuelle Mediendienste“ ersetzt.

#### **Zu Nummer 8 (§ 6)**

In Anpassung an die Einfügung des § 3a und die Angabe des Stromverbrauchs wird das Verbot der missbräuchlichen Verwendung von Bezeichnungen i. S. d. § 6 um die Angaben der CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen i. S. d. § 3a und um die Angabe des Stromverbrauchs ergänzt.

#### **Zu Nummer 9 (§ 7)**

In Anpassung an die Änderung des § 3 Absatz 1 Nummer 1 und die Ergänzungen in Anlage 1 wird § 7 Nummer 1 um die Angaben des Anhang 1 Teil A Abschnitt I Nummer 2 Satz 1, Nummern 3, 4, 6, 7, 8 Satz 1 bis 4 oder Satz 7 oder Nummer 9 oder Anlage 1 Teil B Abschnitt I Nummern 1 oder 2 ergänzt.

**Zu Nummer 10 (§ 8a)**

In § 8a werden Übergangsfristen für den Leitfaden i. S. d. § 4 i. V. m. Anlage 3 und den Aushang i. S. d. § 3 Absatz 1 Nummer 2 i. V. m. Anlage 2 geregelt.

Der Leitfaden muss nach Inkrafttreten dieser Verordnung spätestens zum 2. Januar des Jahres 2012 aktualisiert werden.

Der Aushang ist zu den in Anlage 2 bestimmten Zeitpunkten zu aktualisieren. Klarstellend wird in der Übergangsregelung des § 8a Satz 2 für den Aushang hinzugefügt, dass die Anforderungen dieser Verordnung an den Aushang für jede nach Inkrafttreten der Verordnung vorzunehmende Aktualisierung gelten.

**Zu Nummer 11 (Anlage 1)**

Die Anlage 1 wird wegen zahlreicher Änderungen neu gefasst. Hierzu zählt zunächst die Unterscheidung der Anforderungen für die Gestaltung des Hinweises gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 1 im Zeitpunkt seiner Einführung (Anlage 1 Teil A) sowie die Gestaltung nach Einführung der nächst höheren Stufen A ++ und später oder gleichzeitig des A +++ (Anlage 1 Teil B).

In Teil A Abschnitt I Nummer 3 wird die Überschrift des Hinweises angepasst und nimmt nunmehr Bezug auf die angepasste Kurzbezeichnung dieser Verordnung.

In Teil A Abschnitt I sind in Nummern 3 und 7 ferner die erforderlichen Regelungen zur Aufnahme der Effizienzskala in den Hinweis vorgenommen und in Nummer 3 die Angaben zur Masse und zum Energieträger hinzugefügt worden. Zugleich wird in Nummer 3 der Begriff „Kraftstoffart“ durch den Begriff „Kraftstoff“ ersetzt, um in Übereinstimmung mit § 2 Nummer 6 lit. d) klarzustellen, dass auf dem Hinweis unter dem Begriff „Kraftstoff“ die Bezeichnung nach der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen zugrunde zu legen ist. Ebenfalls der Klarstellung dient die Konkretisierung des Begriffs „Modell“. Da der Hinweis i. S. d. Anlage 1 sich in seinen Angaben auf das konkret ausgestellte Fahrzeug beziehen muss, ist auch die Modellbezeichnung durch die Angabe des Typs, der Variante und der Version näher zu bestimmen. Administrative Angaben zur Typgenehmigung, wie beispielsweise die Typschlüsselnummer oder der Versionsschlüssel, sind hiervon nicht erfasst und müssen auf dem Hinweis nicht angegeben werden.

Hieran anknüpfend wird auch in Nummer 4 Satz 1 durch den Begriff Fahrzeug klargestellt, dass sich die Angaben zum Kraftstoffverbrauch, zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen und zum Stromverbrauch auf das konkret ausgestellte Fahrzeug beziehen müssen und den Angaben in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung i. S. d. Verordnung (EG) 385/2009 der Kommission vom 7. Mai 2009 zur Ersetzung des Anhangs IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge („Rahmenrichtlinie“) (ABl. L 118 vom 13.5.2009, S. 13) entsprechen müssen. Für Fahrzeuge, die nicht über eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung verfügen, sind die in den Genehmigungsdokumenten i. S. d. Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) genannten Werte anzugeben. Diese Klarstellung gilt beispielsweise für Einzelgenehmigungen und Kleinserien, aber auch für Fahrzeuge, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung vor dem 29.04.2010 nach Maßgabe des bisherigen Anhangs IX der Richtlinie 2007/46/EG ausgestellt wurde.

Die Aufnahme des Stromverbrauchs in Nummer 4 Satz 1 erweitert vor dem Hintergrund der Einbeziehung von Elektrofahrzeugen die bereits bisher existierenden Angaben zum Kraftstoffverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Angabe des Stromverbrauchs besitzt im Rahmen dieser Verordnung Bedeutung für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge. Bei rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird gem. Nummer 4 Satz 5 bei der Angabe der CO<sub>2</sub>-Emissionen eine „0“ eingetragen. Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen sind gem. Nummer 4 Satz 6 Angaben zum Kraftstoff- und Stromverbrauch anzuführen sowie für den jeweiligen Kraftstoff die entsprechenden CO<sub>2</sub>-Emissionen anzugeben. Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen sind diese Angaben vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Struktur der Testzyklen im Typgenehmigungsverfahren i. S. d. Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) jeweils nur im kombinierten Testzyklus anzugeben. Klarstellend wird daher in Nummer 4 Satz 6 2. Halbsatz hinzugefügt, dass in den Feldern „Kraftstoffverbrauch innerorts“ und „Kraftstoffverbrauch außerorts“ im Formblatt i. S. d. Anlage 1 Teil A Abschnitt II das Wort „entfällt“ einzutragen ist.

Zugleich wird in Nummer 4 Satz 4 klarstellend ergänzt, dass sich bei Fahrzeugen mit mehr als

einem flüssigen oder gasförmigen Kraftstoff die Angaben zum Kraftstoffverbrauch und zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen auf den Kraftstoff mit den geringsten CO<sub>2</sub>-Emissionen beziehen.

Die Nummern 5 und 6 bleiben weitgehend unverändert, wobei in Nummer 5 lit. b) ein zusätzlicher Hinweis hinzugefügt wird, dass die angegebenen CO<sub>2</sub>-Werte, die durch Produktion und Bereitstellung der Kraftstoffe bzw. anderen Energieträger entstandenen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Vorkette) sowie Minderungen von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Biokraftstoffe nicht berücksichtigen. Die bisherige Nummer 5 lit. b) wird daher zu Nummer 5 lit. c).

Der in Nummer 5 lit. b) neu hinzugefügte Hinweis auf die die Emissionen der so genannten Vorkette und auf CO<sub>2</sub>-Reduzierungen durch Biokraftstoffe stellt eine über die Richtlinie 1999/94/EG hinausgehende, zusätzliche Verbraucherinformation dar, die lediglich aussagen soll, dass mögliche weitere CO<sub>2</sub>-Emissionen anfallen können, die sich außerhalb des Einflussbereichs des Verbrauchers abspielen. Die dieser Verordnung zugrunde liegende Richtlinie 1999/94/EG wählt mit Blick auf die aus dem Typgenehmigungsverfahren stammenden CO<sub>2</sub>-Emissionswerte ganz bewusst keine vollständige Prozesskettenbetrachtung („well-to-wheel“), sondern bezieht sich richtigerweise auf die unmittelbaren Verbrennungsprodukte bei Betrieb des Fahrzeugs („tank-to-wheel“). Die Aufnahme des Hinweises ist insbesondere vor dem Hintergrund der Aufnahme von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit Biokraftstoffen in die Regelungen der Pkw-EnVKV zu verstehen. Bisher existieren weder auf nationaler noch europäischer Ebene harmonisierte Vorgaben über die Berücksichtigung und Bestimmung von CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Produktion und Bereitstellung, so dass der in Nummer 5 lit. b) aufgenommene Hinweis nur Bedeutung für diese Verordnung besitzt und keine präjudizierenden Wirkungen für andere Regelungen entfaltet.

Nummer 7 wird neu hinzugefügt und dient der Konkretisierung des § 3a. Die vorgesehenen Ergänzungen in Nummer 7 sind eng am Wortlaut der europäischen Richtlinien zur Energieverbrauchskennzeichnung elektrischer Haushaltsgeräte orientiert (so z. B. Anhang I der Richtlinie 2002/40/EG vom 8. Mai 2002 betreffend die Energieetikettierung von Elektrobacköfen, ABl. L 128 vom 15.5.2002, S. 45). Entsprechend der Zielsetzung dieser Verordnung soll damit eine möglichst große Nähe zu den bereits vorhandenen europäischen Kennzeichnungssystemen gesucht werden, um den Wiedererkennungswert für den Verbraucher und damit die Wirkung des Instruments zu erhöhen. In Übereinstimmung mit Nummer 4 wird auch in Nummer 7 klargestellt, dass sich die jeweilige CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse auf ein bestimmtes Fahrzeug bezieht.

Mit der neu geschaffenen Nummer 8 wird die Angabe der Jahressteuer sowie der durchschnittlichen Jahresenergeträgerkosten (Kraftstoffkosten und Stromkosten) für das jeweilige Fahrzeug als weitere Angabe auf dem Hinweis hinzugefügt. Die dabei angesetzte Fahrleistung von 20.000 km entspricht in etwa der durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung von Diesel-Pkw. Um dauerhaft aussagekräftige Angaben über die Jahreskraftstoffkosten und -stromkosten zu erlangen, bedarf es eines Aktualisierungsmechanismus für die zu Grunde zu legenden Kraftstoffpreise. Hierzu wird zukünftig das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie einmal jährlich die für die Angabe der Energeträgerkosten zugrunde zu legenden Kraftstoff- bzw. Strompreise im Bundesanzeiger veröffentlichen. Die erstmalige Veröffentlichung der Liste zu den Kraftstoffpreisen im Bundesanzeiger erfolgt zeitgleich mit der Verkündung dieser Verordnung. In allen Folgejahren erfolgt die Veröffentlichung zum 30. Juni eines Jahres im Bundesanzeiger. Die Preisangaben beziehen sich auf Preise für Kraftstoffe i. S. d. Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen und Preise für Strom. Hinsichtlich der Angabe der konkreten Preise handelt es sich lediglich um indikative Preisangaben zur ergänzenden Information des Verbrauchers. Preisangaben können zudem nur für diejenigen Preise erfolgen, bei denen ein gängiger Marktpreis bereits existiert. Sollte ein marktgängiger Preis für einige alternative Kraftstoffe bzw. Strom derzeit nicht feststellbar sein, so wird ein entsprechender Preis in Abhängigkeit von der Marktentwicklung später hinzugefügt. Die Pflicht zur Ausweisung der Energeträgerkosten i. S. d. Nummer 8 bezieht sich damit jeweils nur auf diejenigen Kraftstoffe bzw. anderen Energeträger, für die das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie eine Preisangabe im Bundesanzeiger veröffentlicht hat.

Nummer 9 wird neu hinzugefügt und regelt die Angabe eines Erstellungsdatums auf dem Hinweis. Eine solche Angabe ist für den Verbraucher, insbesondere vor dem Hintergrund der jährlich im Bundesanzeiger aktualisierten Angaben zu den Kraftstoff- und Strompreisen und der sich damit ändernden Angaben zu den Energeträgerkosten erforderlich. Mit der Hinzufügung eines Erstellungsdatums wird klargestellt, dass ein bereits vor der jährlichen Aktualisierung ausgestellter oder zum Kauf oder Leasing angebotener neuer Personenkraftwagen nicht jährlich mit einem neuen Hinweis zu versehen ist.

In Teil A Abschnitt II ist das Formblatt für den neu gestalteten Hinweis geregelt, der nun entsprechend der neu geschaffenen Regelung des § 3a eine grafische Darstellung der CO<sub>2</sub>-Effizienz in Form einer 8-teiligen Effizienzskala enthält.

In Teil B Abschnitt I werden die Anforderungen an das Kennzeichen geregelt für die sukzessive beziehungsweise gleichzeitige Aufnahme der besseren Effizienzstufen A ++ und A +++. Der Katalog des Abschnitt I verweist daher in Nummer 1 auf die grundsätzliche Geltung des Teil A Abschnitt I, soweit nachfolgend nichts anderes geregelt ist.

Teil B Abschnitte II und III enthalten das Formblatt für den Hinweis mit der Darstellung der zusätzlichen Effizienzklassen.

### **Zu Nummer 12 (Änderung Anlage 2)**

Die Einfügung des Stromverbrauchs in Abschnitt I Nummer 4 ist eine Folgeänderung des § 3 Absatz 1 Nummer 1.

Die Neufassung der Nummern 5 und 6 der Anlage 2 Abschnitt I dient dazu, die neu geschaffenen Effizienzklassen auch für den Aushang am Verkaufsort verbindlich zu machen. Die Listung erfolgt auch weiterhin in aufsteigender Reihenfolge nach den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, wobei das Modell mit dem geringsten offiziellen Kraftstoffverbrauch bzw. geringsten offiziellen Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus an oberster Stelle steht. Die Aufrechterhaltung dieser Listung stellt eine verbindliche Vorgabe i. S. d. Anhangs III Nummer 4 der Richtlinie 1999/94/EG dar und bleibt daher unverändert.

In Nummer 5 wird lediglich klarstellend der Begriff „Kraftstoffart“ näher bestimmt. Bei einer Listung der Personenkraftwagenmodelle können verschiedene Qualitäten von Kraftstoffen zusammengefasst werden (z.B. Normal und Super Plus zu Ottkraftstoff).

Zudem wird Nummer 6 in Übereinstimmung mit Anlage 1 Teil A Abschnitt I Nummer 4 dahingehend ergänzt, dass sowohl bei Fahrzeugen mit mehr als einem flüssigen oder gasförmigen Energieträger als auch bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen die Angaben zur CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse, zum offiziellen Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus, zu den offiziellen CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus sowie gegebenenfalls zum Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus für alle Kraftstoffe bzw. alle Energieträger einzutragen sind.

Da der Aushang am Verkaufsort im Unterschied zum Hinweis i. S. d. § 3 Absatz 1 Nummer 1 i. V. m. Anlage 1 unter einem Modell mehrere Varianten und Versionen zusammenfasst, wird klargestellt, dass auf dem Aushang bei der Angabe der Werte des Kraftstoffverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Stromverbrauchs jedenfalls der jeweils höchste Wert innerhalb dieser Gruppe anzugeben ist. Eine darüber hinausgehende Angabe, d.h. beispielsweise eine Angabe der jeweiligen Minimal- Maximalwerte innerhalb eines Modells ist hierdurch nicht ausgeschlossen. Entsprechendes gilt für die Angabe der Effizienzklassen. Auch hier ist jedenfalls die schlechteste Effizienzklasse innerhalb der unter einem Modell zusammengefassten Varianten und/oder Versionen anzugeben. Mit Blick auf die Masse des Fahrzeugs ist jedenfalls der höchste Massewert innerhalb dieser Gruppe anzugeben.

Die Änderung der Nummer 6 ergänzt die Liste der anzugebenden Fahrzeugdaten um die Effizienzklasse des Fahrzeugs und die Masse.

### **Zu Nummer 13 (Änderung Anlage 3)**

Die Einfügung des Stromverbrauchs in der Überschrift zur Anlage 3 und in Anlage 3 Teil I Nummer 1 ist eine Folgeänderung zu § 3 Absatz 1 Nummer 1.

Die Einfügung einer neuen Nummer 1 in Anlage 3 Teil II ist eine Folge der Hinzufügung der Nummer 5 lit. b) i. S. d. Anlage 1 Teil A Abschnitt I. Der Hinweis auf die mangelnde Berücksichtigung der Vorkette i. S. d. Nummer 5 lit. b) der Anlage 1 Teil A Abschnitt I soll auch im Leitfaden Erwähnung finden. Es handelt sich hierbei lediglich um einen klarstellenden Hinweis. Im Übrigen liegen der Aufnahme dieses Hinweises die gleichen Überlegungen zugrunde wie unter Nummer 10 ausgeführt.

Die Änderungen in Anlage 3 Teil II Nummer 3 der bisherigen Nummer 2 ist eine Folgeänderung zur Anlage 1 Teil A Abschnitt I Nummer 3, 4 und 7.

In Übereinstimmung mit Anlage 2 Abschnitt I Nummer 5 wird der Begriff „Kraftstoffart“ in Anlage 3 Teil II Nummer 3 Satz 1 klarstellend erläutert. Bei einer Listung der Personenkraftwagenmodelle können verschiedene Qualitäten von Kraftstoffen zusammengefasst werden (z.B. Normal und Super Plus zu Ottkraftstoff). Nummer 3 Satz 2 wird wiederum in Übereinstimmung zu Anlage 2 neu eingefügt. Satz 2 stellt klar, dass sowohl bei Fahrzeugen mit mehr als einem flüssigen oder gasförmigen Energieträger als auch bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeu-

gen die Angaben zur CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse, zum offiziellen Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus, zu den offiziellen CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus sowie gegebenenfalls zum Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus für alle Kraftstoffe bzw. alle Energieträger einzutragen sind.

Sofern auch im Leitfaden in Übereinstimmung zum Aushang i. S. d. Anlage 2 unter einem Modell mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst werden, wird in Satz 3 der Nummer 3 klargestellt, dass bei der Angabe der Werte des Kraftstoffverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Stromverbrauchs jedenfalls der höchste Wert der unter einem Modell zusammengefassten Variante und/oder Version anzugeben ist. Eine darüber hinausgehende Angabe, d.h. beispielsweise eine Angabe der jeweiligen Minimal- Maximalwerte innerhalb eines Modells ist hierdurch nicht ausgeschlossen. Entsprechendes gilt für die Angabe der Effizienzklassen. Auch hier ist jedenfalls schlechteste Effizienzklasse innerhalb dieser Gruppe anzugeben. Mit Blick auf die Masse des Fahrzeugs ist jedenfalls der höchste Massewert innerhalb eines Modells anzugeben.

Mit den Änderungen in Nummer 4 werden Angaben über die Effizienzklasse auch für den Leitfaden verbindlich gemacht.

#### **Zu Nummer 14 (Änderung Anlage 4)**

In Abschnitt 1 Nummer 3 wird der Wortlaut der Bestimmung angepasst und eine Formulierung gewählt, die sich stärker am Wortlaut des Art. 4 der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16) orientiert. Mit der Anpassung der Formulierung soll die Fallgruppe der Werbung für eine Fabrikmarke im Sinne einer Imagewerbung deutlicher von den Fallgruppen des Abschnitts 1 Nummer 1 abgegrenzt werden. Wird in der Werbung lediglich auf eine Fabrikmarke und nicht auf ein bestimmtes Modell verwiesen, so ist eine Angabe der Angaben zum Kraftstoffverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Emissionen entbehrlich. Hierzu kann auch eine Werbung für Produktgruppen zählen, wenn keine Angaben zur Motorisierung, zum Beispiel Motorleistung, Hubraum oder Beschleunigung gemacht werden und damit nicht die Werbung für ein Modell, sondern die Imagewerbung für die Marke eines Herstellers im Vordergrund steht, beispielsweise um die besondere Innovationsfähigkeit eines Herstellers hervorzuheben.

Die Änderung in Abschnitt 1 Nummer 4 enthält eine ergänzende Regelung für den Fernabsatz. Bei Fernabsatzgeschäften in Form von Katalogen oder in anderer gedruckter Form oder bei elektronisch gestützter Vertragsanbahnung sind die CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen anzugeben. Eine Angabe der CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen in Werbeschriften im Allgemeinen, wie beispielsweise Printanzeigen, ist hiervon nicht erfasst. Auch Online-Printanzeigen sind damit von dieser Regelung nicht erfasst. Bei der Angabe der Effizienzklasse im Fernabsatz wird klarstellend hinzugefügt, dass neben dem Buchstaben der jeweiligen Effizienzklasse auch das Wort „Effizienzklasse“ genannt werden muss.

Abschnitt II Nummer 1 wird entsprechend der Änderung der Anlage 3 an die Bezeichnung des Leitfadens angepasst und um die Angabe des Stromverbrauchs ergänzt.

In Abschnitt II Nummer 3 wird über eine Verweisung auf Abschnitt II Nummer 2 klargestellt, dass dem Empfänger des in elektronischer Form verbreiteten Werbematerials die Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen müssen, in dem erstmalig Angaben zur Motorisierung angezeigt werden. Der Begriff Werbematerial i. S. d. Abschnitts 2 der Anlage 4 ist in § 2 Nummer 11 definiert. Zur Auslegung des Begriffs Werbematerial ist ergänzend die Empfehlung der Europäischen Kommission 2003/217/EG (Empfehlung der Kommission vom 26. März 2003 über die Anwendung der in der Richtlinie 1999/94/EG enthaltenen Bestimmungen über Werbeschriften auf andere Medien (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 82 vom 29.3.2003, S. 33) heranzuziehen. Hiernach erfasst der Begriff „Werbematerial“ mit Blick auf in elektronischer Form verbreitetes Werbematerial nicht jedwede Form der Online-Medienwerbung, sondern nur Texte und Bilder derjenigen Webseiten, für die Hersteller bzw. Händler nach anderen Rechtsvorschriften verantwortlich sind.

Die in Abschnitt 2 neu eingefügte Nummer 4 regelt den so genannten virtuellen Verkaufsraum und soll die Informationslücke schließen, die entsteht, weil Verbraucher Fahrzeuge zunehmend in den elektronischen Medien aussuchen und teils selbst konfigurieren. Hier sind Hersteller und Händler, die Fahrzeuge im Internet ausstellen oder zum Verkauf oder Leasing anbieten, verpflichtet sowohl die Effizienzklasse als auch die grafische Darstellung anzugeben. Händler können bezüglich der grafischen Darstellung auf entsprechende Herstellerseiten verweisen. Die Regelung gilt ausschließlich für den virtuellen Verkaufsraum und schafft für diesen eine Übereinstimmung mit der Kennzeichnungspflicht für tatsächlich ausgestellte und angebotene Fahr-

zeuge gemäß § 1 dieser Verordnung. Erfasst werden sollen Konfigurationsmodelle und virtuelle Ausstellungsräume, in welchem der Verbraucher bereits konkrete Vergleiche und Auswahlentscheidungen trifft, nicht hingegen Online-Prospekte oder Informationen auf den Internetseiten der Hersteller, die einer konkreten Auswahlentscheidung des Verbrauchers vorgelagert sind und sich damit von Konfigurationsmodellen unterscheiden. Die Angabe der Effizienzklasse ist folglich auf Werbemaßnahmen im virtuellen Verkaufsraum beschränkt, in welchem der Verbraucher mittels interaktiver Elemente die Möglichkeit der Inaugenscheinnahme eines nach seinen Vorstellungen konfigurierten Pkw-Modells besitzt.

**Artikel 2**

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

## Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:  
Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Verbraucherinformationen zu  
Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen  
(NKR-Nr.: 1270)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat das oben genannte Regelungsvorhaben auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem vorliegenden Entwurf wird eine Informationspflicht für die Wirtschaft geändert. Für die Verwaltung werden zwei Informationspflichten neu eingeführt. Das Ressort hat die Informationspflichten und daraus resultierenden Bürokratiekosten der Wirtschaft nachvollziehbar dargestellt.

Ziel des Regelungsvorhabens ist es, bisherige Verbraucherinformationen über die Effizienz von Fahrzeugen zu verbessern. Hierzu wird die Darstellung um eine Effizienzskala erweitert, wie sie in etwa bei der Energieverbrauchskennzeichnung von elektronischen Haushaltsgeräten gebräuchlich ist. Zudem sollen zukünftig auch Angaben zur Jahressteuer und dem durchschnittlichen Jahresaufwand für Energieträgerkosten gemacht werden.

Bereits nach geltendem Recht sind Hersteller und Händler verpflichtet, umfassende Informationen über Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bereit zu stellen. Nach Schätzung des Ressorts führt die Änderung der bestehenden Hinweispflichten zu einem jährlichen Mehraufwand von rund 400.000 Euro. Dieser ist im Wesentlichen auf die relativ hohe jährliche Fallzahl von 400.000 zurückzuführen.

Um den administrativen Aufwand der Wirtschaft gering zu halten, wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie für eine entsprechende elektronische Ausfüllhilfe Sorge tragen. Diese wird – wie bereits bisher schon – unentgeltlich im Internet zur Verfügung gestellt. Mit Blick auf die Ausweisung der Jahressteuer liegen die hierfür erforderlichen Daten den Beteiligten aufgrund der EU-Fahrzeugtypenzulassung vor und werden um einen weiteren Berechnungsschritt ergänzt. Für die konkrete Berechnung stellt das BMF einen KfZ-Steuerrechner auf der BMF-Internetseite zur Verfügung. Die aktuellen Energieträgerkosten werden jährlich im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Mit Blick auf das oben genannte Ziel – Verbesserung der Verbraucherinformation über die Effizienz von Fahrzeugen – liegen dem NKR keine weiteren Anhaltspunkte für kostengünstigere Regelungsalternativen vor.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Dr. Schoser  
Vorsitzender