

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

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 dem vorliegenden Verordnungsentwurf soll im Interesse einer verbesserten Verbraucherinformation die Darstellung um eine Effizienzskala erweitert werden, wie sie in etwa bei der Energieverbrauchskennzeichnung von elektrischen Haushaltsgeräten nach der Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung gebräuchlich ist. Zudem sollen Angaben zur Jahressteuer und dem durchschnittlichen Jahresaufwand für Energieträgerkosten (Kraftstoff und Strom) ebenfalls zu-

künftig 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 ein marktgängiger Preis sich 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 Energieeffizienz übersichtlich und verständlich zu halten, andererseits 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 Hinweisschild aufgenommen werden, eine Preisangabe jedoch analog zu bestimmten alternativen Kraftstoffen erst dann hinzugefügt werden, wenn sich ein marktgängiger Preis entwickelt hat.

Unter dem Begriff „reines Elektrofahrzeug“ im Sinne dieser 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 elektrischen 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.

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

Die Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung verursacht geringe Mehrkosten für die Wirtschaft. Überwiegend werden bereits bestehende Hinweispflichten lediglich ergänzt. Bereits nach geltendem Recht sind umfassende Informationen über Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen bereit zu stellen. Der Aufwand hierfür wird durch die vorliegende Verordnung nur in geringen Umfang erweitert. Mit Blick auf die Darstellung der Energieeffizienzsкала wird lediglich die Form der Darstellung geändert. 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. Die Erstellung des Hinweisschildes wird keinen hohen administrativen Aufwand erfordern, da das Bundeswirtschaftsministerium für eine entsprechende elektronische Ausfüllhilfe Sorge tragen wird. Diese wird – wie auch für die bisherige Pkw-EnVKV – unentgeltlich im Internet zur Verfügung gestellt werden. Neu hinzugefügt wird die Pflicht zur Ausweisung der Jahressteuer für das Fahrzeug sowie der jährlichen Energieträgerkosten (Kraftstoff und Strom). Mit Blick auf die Ausweisung der Jahressteuer liegen die für hierfür erforderlichen Daten den Beteiligten aufgrund der EU-Fahrzeugtypenzulassung ebenfalls vor und werden lediglich um einen weiteren Berechnungsschritt ergänzt. Für die konkrete Berechnung der Kfz-Jahressteuer stellt das BMF unentgeltlich einen Kfz-Steuerrechner auf der BMF-Internseite zur Verfügung. Hinsichtlich der jährlichen Energieträgerkosten werden alle erforderlichen Daten im Verordnungstext enthalten bzw. werden jährlich aktualisiert im Bundesanzeiger zur Verfügung gestellt.

## **B. Besonderer Teil**

### **Artikel 1**

#### **Zu Nummer 1 (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 Hybrid-elektrofahrzeuge hinzugefügt.

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.

Gleiches gilt für die Angabe der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Absatz 2 Nummer 2, die auf eine ganze Zahl nach kaufmännischen Rundungsregeln auf- oder abgerundet werden. Alle Werte stammen aus dem Typgenehmigungsverfahren und sind in ihrer Wertangabe identisch mit den Angaben in der Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC) des Typgenehmigungsverfahrens 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) 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). Sollte sich in Zukunft eine Änderung der Rundungsregeln im 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 Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) übereinstimmen.

### **Zu Nummer 2 (Änderung § 2)**

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 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 Energieeffizienz des Fahrzeugs vornehmen zu können. Zur Bestimmung des Begriffs wird auf Anhang 1 Nummer 2.6 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) verwiesen.

„Masse des Fahrzeugs“ i.S.d. Anhang 1 Nummer 2.6. der Richtlinie 2007/46/EG bedeutet "Masse des Fahrzeugs mit Aufbau und, bei Zugfahrzeugen einer anderen Klasse als M1, 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)."

Im Übrigen bleiben die in § 2 enthaltenen Definitionen unverändert. Sofern 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 klargelegt, dass ein Verweis auf aufgehobene Richtlinien als Verweis auf die jeweils geltende Fassung zu verstehen ist.

### **Zu Nummer 3 (Änderung § 3)**

Vor dem Hintergrund der Einbeziehung von reinen Elektrofahrzeugen und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen wurde Absatz 1 Nummer 1 mit Blick auf das Hinweisschild 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 im Hinweisschild und im Aushang den Aushang ergänzt. Zudem ist in § 3 Absatz 1 Nummer 1 der Zeitpunkt näher bestimmt, auf den sich die vom Händler vorzulegenden Informationen beziehen müssen. Eine Reihe von Angaben, wie insbesondere der Kraftstoffpreis, unterliegt ständigen Schwankungen. Daher ist eine konkrete Festlegung des Zeitpunktes erforderlich, auf den sich die Pflichten des ausstellenden Händlers beziehen. Dem dient der Zusatz „im Zeitpunkt des Ausstellens“.

#### **Zu Nummer 4 (§ 3a)**

Die Vorschrift des § 3a stellt das Kernelement dieser Verordnung dar. Sie enthält die näheren Anforderungen zur Bildung der Energieeffizienzklassen und zur Zuordnung der Fahrzeuge zu diesen Klassen.

Absatz 1 enthält die Verpflichtung der Hersteller, das Fahrzeug einer Effizienzklasse 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 Effizienzklasse keine zusätzlichen technischen Messungen oder Erhebungen vornehmen. Die für die Berechnung erforderlichen Daten sind im Rahmen der EG-Typgenehmigung 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. Um eine verzerrte Darstellung bei einem direkten Vergleich absoluter Emissionswerte kleiner mit größeren Fahrzeugen zu vermeiden und um dem Verbraucher eine bessere Orientierung für das ihn interessierende Fahrzeugsegment zu geben, wird eine Differenzierung nach Fahrzeuggrößen vorgenommen. Als Bezugsgröße hierfür dient die Fahrzeugmasse.

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%“. Dies führt in den Effi-

zientklassen zu einer in etwa durchschnittlichen, aber ambitionierten Bewertung, indem das Fahrzeug in die Klasse „E“ eingruppiert wird.

Das System einer farbigen Skala ist aus der Energieverbrauchskennzeichnung von Haushaltsgeräten 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 Verbrauchseigenschaften 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 Energieeffizienzklasse an. Die Festlegung der Prozentzahl von 1 % soll sicherstellen, dass Energieeffizienzfortschritte 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 werden. So ist auch für die Zukunft sichergestellt, dass die oberste Effizienzklasse mit anspruchsvollen Vorgaben Anreize zur weiteren Effizienzverbesserung setzen kann.

#### **Zu Nummer 5 (§ 4)**

In § 4 Absatz 1 und Absatz 5 Nummer 2 wird 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.

#### **Zu Nummer 6 (§ 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 Effizienzklassen i.S.d. § 3a und um die Angabe des Stromverbrauchs ergänzt.

#### **Zu Nummer 7 (§7)**

In Anpassung an die gem. § 3a i.V.m. Anhang 1 Nummern 5 und 6 neu hinzugefügten Energieeffizienzklassen und Angaben zu den Jahressteuern sowie dem durchschnittlichen Jahresaufwand für Energieträgerkosten (Kraftstoff und Strom) wird § 7 Nummer 1 um die Angaben des Anhang 1 Teil A Abschnitt Nummern 5 und 6 ergänzt.

#### **Zu Nummer 8 (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 des A +++ (Anlage 1 Teil B).

In Teil A Abschnitt I sind in Nummern 3 und 4 ferner die erforderlichen Regelungen zur Aufnahme der Effizienzskala in das Hinweisschild vorgenommen worden und in Nummer 3 die Angaben zur Masse und zum Energieträger anstelle der Angabe des Hubraums und des Getriebes hinzugefügt. Nummer 4 wird mit Blick auf die bereits bisher existierenden Angaben zum Kraftstoffverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Emissionen um die Angabe des Stromverbrauchs ergänzt. 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 bei der Angabe der CO<sub>2</sub>-Emissionen eine „0“ eingetragen. Bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen sind Angaben zum Kraftstoff- und Stromverbrauch anzuführen sowie für den jeweiligen Kraftstoff die entsprechenden CO<sub>2</sub>-Emissionen anzugeben. Zugleich wird in Nummer 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 vorgesehenen Ergänzungen in Nummer 5 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 dieses Verordnungsentwurfs 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.

Mit der neu geschaffenen Nummer 6 wird die Angabe der Jahressteuer sowie der durchschnittlichen Jahresenergeträgerkosten (Kraftstoffkosten und Stromkosten) für das Fahrzeug vorgesehen. Die dabei angesetzte Jahresfahrleistung 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 Kraftstoffkosten. Hierzu wird zukünftig das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie einmal jährlich die entsprechend anzulegenden Kraftstoff- bzw. Strompreise im Bundesanzeiger neu veröffentlichen. 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 angegeben werden, bei denen ein gängiger Marktpreis bereits existiert. Sollte dies bei einigen alternativen Kraftstoffen bzw. Stromkosten derzeit nicht möglich sein, so wird ein entsprechender Preis in Abhängigkeit von der Marktentwicklung später hinzugefügt.

Die Nummern 7 und 8 entsprechen den früheren Nummern 5 und 6, wobei in Nummer 7 lit. b) ein zusätzlicher Hinweis hinzugefügt wird, dass entsprechend der Richtlinie 1999/94/EG 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 7 lit. b) wird daher zu Nummer 7 lit. c).

Der in Nummer 7 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. Da über die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Vorketten bisher keine harmonisierten Vorschriften existieren, entfaltet dieser Hinweis in der Pkw-EnVKV keine präjudizierenden Wirkungen für andere Regelungen.

In Teil A Abschnitt II ist das neu gestaltete Hinweisschild geregelt, das nun entsprechend der neu geschaffenen Regelung des § 3a eine grafische Darstellung der Energieeffizienz in Form einer 8-teiligen Effizienzskala enthält.

In Teil B Abschnitt I werden die Anforderungen an das Kennzeichen geregelt für die sukzessive 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 Abschnitt II enthält das Hinweisschild mit der Darstellung der zusätzlichen Effizienzklassen.

### **Zu Nummer 9 (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 im Verkaufsraum verbindlich zu machen. Durch die Änderung in Nummer 5 ist klargestellt, dass die im Verkaufsraum vorhandenen Fahrzeugmodelle gleicher Kraftstoffart zukünftig nach der Effizienzklasse geordnet aufzulisten sind. Zudem wird in Nummer 6 ergänzend hinzugefügt, dass sowohl bei Fahrzeugen mit mehr als einem flüssigen oder gasförmigen Energieträger als auch bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen die Angaben zur Energieeffizienzklasse, zum offiziellen Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus, zu den offiziellen CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus sowie gegebenenfalls zum Stromverbrauch für alle Kraftstoffe bzw. alle Energieträger einzutragen sind.

Die Änderung der Nummer 6 ergänzt die Liste der anzugebenden Fahrzeugdaten um die Effizienzklasse des Fahrzeugs und die Masse, wobei in Spiegelstrich 1 die Angaben zum Hubraum, zur Leistung und zum Getriebe gestrichen werden.

Die Änderungen in Abschnitt I Nummern 7 und 8 und Abschnitt II Nummer 3 lit. a) sind Folgeänderung der Änderung der Anlage 1.

#### **Zu Nummer 10 (Änderung Anlage 3)**

Die Einfügung des Stromverbrauchs 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 folgt aus dem Hinweis auf die mangelnde Berücksichtigung der Vorkette i.S.d. Nummer 7 lit. b) des Anhangs I und 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 8 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 3-5.

Mit den Änderungen in Nummer 4 der bisherigen Nummer 3 werden Angaben über die Effizienzklasse auch für den Leitfaden verbindlich gemacht.

#### **Zu Nummer 11 (Änderung Anlage 4)**

Die Änderungen stellen die Angabe der Effizienzklasse ferner bei Fernabsatzgeschäften in Form von Katalogen oder in anderer gedruckter Form oder bei elektronisch gestützter Vertragsanbahnung sicher. Zugleich wird in Abschnitt II Nummer 1 entsprechend der Änderung der Anlage 3 die Bezeichnung des Leitfadens angepasst und um die Angabe des Stromverbrauchs ergänzt.

Darüber hinaus verpflichtet Abschnitt 2 Nummer 2 Satz 2 Hersteller und Händler, die Fahrzeuge im Internet ausstellen oder zum Verkauf oder Leasing anbieten sowohl die Effizienzklasse als auch der grafischen Darstellung anzugeben. Händler können bezüglich der grafischen Darstellung auf entsprechende Herstellerseiten verweisen. Die Regelung soll die Informationslücke schließen, die entsteht, weil die Verbraucher zunehmend Fahrzeuge in den elektronischen Medien aussuchen und teils selbst konfigurieren. Die Regelung schafft für Ausstellungen und An-

gebote im Internet damit auch eine Übereinstimmung mit der Kennzeichnungspflicht für tatsächlich ausgestellte und angebotene Fahrzeuge gemäß § 1 dieser Verordnung.

## **Artikel 2**

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.