



**BUNDES  
VERBRAUCHER  
HILFE**

**Stellungnahme  
im Rahmen der Verbändeanhörung  
gemäß § 47 GGO**

**zu dem Entwurf  
des Bundesministeriums  
für Wirtschaft und Klimaschutz**

**einer Zweiten Verordnung  
zur Änderung der Verordnung über Verbraucher-  
informationen zu Kraftstoffverbrauch,  
CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch neuer Per-  
sonenkraftwagen**

**Berlin, 30. Juli 2023**

**Allgemeiner Hinweis**

Im Mittelpunkt der Arbeit der Bundesverbraucherhilfe steht die Interessenvertretung der Verbraucherinnen und Verbraucher. Sie setzt sich dafür ein, dass Verbraucherrechte gestärkt werden, Missstände im Verbraucherschutz beseitigt und Maßnahmen ergriffen werden, um Verbraucherinnen und Verbraucher besser zu schützen.

Im Gegensatz zu reinen Verbraucherberatungsstellen konzentriert sich die Bundesverbraucherhilfe vor allem auf politische und rechtliche Aspekte des Verbraucherschutzes. Sie nimmt Einfluss auf Gesetzgebungsverfahren, gibt Stellungnahmen ab und vertritt die Interessen der Verbraucherinnen und Verbraucher gegenüber politischen Entscheidungsträgern, Behörden und Unternehmen.

Die Bundesverbraucherhilfe bedankt sich für die Gelegenheit, zum vorliegenden Entwurf nach § 47 GGO im Rahmen der Verbändeanhörung Stellung nehmen zu dürfen. Gerne führen wir aus wie folgt:

#### **A. Zweck und Notwendigkeit der Regelungen**

Der vorliegende Entwurf befasst sich mit der Umsetzung der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 in nationales Recht. Ziel ist es, die Vorgaben dieser Verordnung zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates umzusetzen und die neuen Anforderungen bezüglich des WLTP-Prüfverfahrens (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) in Bezug auf die Messung von Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch für neue Personenkraftwagen zu berücksichtigen.

Das WLTP-Prüfverfahren wurde eingeführt, um das bisherige NEFZ-Prüfverfahren abzulösen und genauere und realistischere Emissions- und Verbrauchswerte zu ermitteln. Seit September 2017 sind die WLTP-Werte für alle neu typgenehmigten Modelle von Personenkraftwagen in der Europäischen Union verpflichtend anzugeben, und seit September 2018 müssen diese Werte für alle neu zugelassenen Personenkraftwagen angegeben werden.

Die vorliegende Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung hat das Ziel, die neuen Anforderungen und Vorgaben der Verordnung (EU) 2017/1151 in nationales Recht zu übernehmen. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher in Deutschland Zugang zu genauen und vergleichbaren Informationen bezüglich des Kraftstoffverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Stromverbrauchs neuer Personenkraftwagen erhalten.

In unserer Stellungnahme möchten wir auf mögliche Verbesserungspotenziale im Gesetzesentwurf eingehen, die aus Verbrauchersicht relevant sind. Dabei liegt unser Fokus darauf, die Transparenz, Vergleichbarkeit und Verlässlichkeit der Pflichtangaben zu fördern, um Verbraucherinnen und Verbrauchern eine informierte und nachhaltige Kaufentscheidung zu ermöglichen.

## **B. Einzelheiten**

### **Zu Nummer 1: Titel der Verordnung**

Wir stimmen der Änderung des Titels der Verordnung zu. Die neue Formulierung "Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoff- und Stromverbrauch, zu CO<sub>2</sub>-Emissionen und zu Energiekosten von neuen Personenkraftwagen (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung - Pkw-EnVKV)" verdeutlicht, dass die Verordnung die Verbraucherinnen und Verbraucher zusätzlich über die Energiekosten neuer Personenkraftwagen informiert. Die klare Benennung der Inhalte in dem Titel trägt zu einer besseren Verständlichkeit und Transparenz bei.

### **Zu Nummer 2: Angaben im Rahmen der Verordnung**

- a) Wir stimmen der Neufassung von Absatz 1 zu, in dem eine abschließende Aufzählung der Kennzahlen festgelegt wird, zu denen Hersteller oder Händler Angaben im Rahmen der Verordnung machen müssen. Die klare Definition der Pflichtangaben erleichtert es den Verbraucherinnen und Verbrauchern, die relevanten Informationen zur Energieeffizienz und den Kosten neuer Personenkraftwagen zu finden und zu vergleichen.
- b) Die Vorgabe, den Stromverbrauch und die elektrische Reichweite nur für Fahrzeuge mit den entsprechenden Antriebsarten anzugeben, begrüßen wir ebenfalls. Dadurch wird die Vergleichbarkeit von Fahrzeugen mit unterschiedlichen Antriebssystemen gewährleistet, was den Verbrauchern bei ihrer Entscheidung für ein umweltfreundliches Fahrzeug helfen kann.
- c) Die Anpassung der Energiekostenangabe bei einer Jahresfahrleistung von 15.000 Kilometern statt der bisherigen 20.000 Kilometer sehen wir als sinnvoll an. Die neue Jahresfahrleistung liegt näher an der durchschnittlichen Nutzung von in Deutschland zugelassenen Pkw und ermöglicht den Verbrauchern realitätsnähere Informationen über die zu erwartenden Energiekosten. Diese Information ist für die Verbraucherinnen und Verbraucher bei der Kostenkalkulation im Hinblick auf den Pkw-Nutzungszeitraum relevant.

### **Zu den CO2-Kosten:**

Wir begrüßen ausdrücklich die Einführung der Angabe der kumulierten angenommenen CO2-Kosten über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 Kilometer Jahresfahrleistung (CO2-Kosten). Die Kostenbelastung durch die CO2-Bepreisung fossiler Kraftstoffe über die Nutzungsdauer des Fahrzeugs wird somit beim Autokauf transparenter und verständlicher. Da ein deutlicher Anstieg der CO2-Preise erwartet wird, ist es von großer Bedeutung, dass Verbraucherinnen und Verbraucher diese Kosten im Zusammenhang mit ihrer Fahrzeugwahl berücksichtigen können.

Wir sehen jedoch Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Methode zur Berechnung der CO2-Kosten. Es ist wichtig sicherzustellen, dass die angenommenen künftigen CO2-Preise realistisch und verlässlich sind. Wir empfehlen, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die zugrundeliegenden Annahmen und Berechnungsmethoden transparent darlegt und regelmäßig aktualisiert. Zudem sollte das Ministerium eng mit den relevanten Akteuren zusammenarbeiten, um die tatsächlichen CO2-Kosten realitätsnah zu prognostizieren und so Verbraucherinnen und Verbrauchern verlässliche Informationen zu bieten.

### **Zu Buchstabe b: Neufassung von Absatz 2 und weiteren Anforderungen an die Kennzahlen**

Wir stimmen der Neufassung von Absatz 2 zu, in der die Struktur des Absatzes klarer und übersichtlicher gestaltet wird. Die Regelung, dass die jeweils zu verwendenden Einheiten für die verschiedenen Kennzahlen in den Absätzen 3 bis 6 geregelt werden, ermöglicht eine bessere Lesbarkeit und Verständlichkeit der Verordnung.

### **Zu Buchstabe c: Neue Absätze 3 bis 6 und weiterführende Anforderungen**

Die neu hinzugefügten Absätze 3 bis 6, die für jede Kennzahl spezifische Anforderungen an die maßgeblichen Werte festlegen, begrüßen wir grundsätzlich. Die klare Definition der Übereinstimmungsbescheinigung und die Bezugnahme auf relevante EU-Vorschriften, insbesondere in Absatz 3, sind wichtig, um eine einheitliche und verlässliche Grundlage für die Angaben zu schaffen. Des Weiteren schlagen wir vor, in Absatz 6 einen ergänzenden Verweis einzufügen, der die Berechnung der Energiekosten (in EUR/Jahr) näher erläutert. Hierbei empfehlen wir, dass die Berechnung auf dem "aktuellen Preis für Haushaltsstrom" basiert, um Verbraucherinnen und

Verbraucher, die vor allem öffentlich laden müssen, auf die Existenz verschiedener Ladetarife aufmerksam zu machen. In der Praxis existieren Tarife, bei denen die Strompreise sowohl unter als auch über dem aktuellen Strompreis für Haushalte liegen können. Durch diesen zusätzlichen Verweis erhalten Verbraucherinnen und Verbraucher wertvolle Informationen, die ihnen dabei helfen, die tatsächlichen Energiekosten ihres Fahrzeugs genauer zu ermitteln und fundierte Entscheidungen im Hinblick auf ihre individuellen Ladebedürfnisse zu treffen. Diese Transparenz ist entscheidend, um eine verbraucherfreundliche und gerechte Gestaltung der Verordnung zu gewährleisten.

### **Spezifische Anforderungen für Wasserstoff, Stromverbrauch, Energiekosten, Kraftfahrzeugsteuer und CO<sub>2</sub>-Kosten**

Die neuen Vorgaben zu den zu verwendenden Einheiten für Wasserstoff (in kg/100 km), die elektrische Reichweite (in Kilometer), die Energiekosten (in EUR/Jahr), die Kraftfahrzeugsteuer (in EUR/Jahr) und die CO<sub>2</sub>-Kosten (in EUR) sind nachvollziehbar und logisch, da sie die spezifischen Messwerte und Kosten präzise darstellen. Die klare Angabe der Einheiten ermöglicht den Verbraucherinnen und Verbrauchern eine einfache Vergleichbarkeit der Fahrzeuge und eine bessere Kostenabschätzung.

### **Umrechnung der Werte aus der Übereinstimmungsbescheinigung**

Die Vorgabe in Absatz 4, dass für komprimiertes Erdgas (CNG) und Wasserstoff die Angaben aus der Übereinstimmungsbescheinigung unter Zugrundelegung der in der VO (EU) 2017/1151 festgelegten Bezugsdichtewerte umzurechnen sind, ist sinnvoll und gewährleistet eine einheitliche Darstellung der Verbrauchswerte. Die Möglichkeit, diese Verordnung an künftige Änderungen der EU-Vorschriften anzupassen, ist ebenfalls zu begrüßen und sichert die Aktualität und Relevanz der Vorschriften.

### **Umrechnung der Werte für den Stromverbrauch**

Die Spezifikation in Absatz 5, dass die maßgeblichen Werte für den Stromverbrauch ebenfalls durch Umrechnung der Werte aus der Übereinstimmungsbescheinigung zu ermitteln sind, ist angemessen und trägt dazu bei, die Vergleichbarkeit der Verbrauchswerte zu gewährleisten.

### **Zu Nummer 3: Definitionen in § 2**

Die Erweiterung von § 2 um eine Vielzahl von Definitionen, wie in Absatz 1 vorgesehen, sehen wir positiv. Eine klare Definition relevanter Begriffe trägt dazu bei, Missverständnisse zu vermeiden und eine einheitliche Auslegung der Verordnung zu fördern.

### **Zu Buchstabe a: Neufassung von § 2 Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 2**

Wir stimmen der Neufassung von § 2 Absatz 1 Nummer 1 zu, in der der Begriff "Personenkraftwagen" allein definiert wird und dabei auf die entsprechende EU-Rahmenrichtlinie verwiesen wird. Die klare Definition erleichtert das Verständnis und die Anwendung der Verordnung.

### **Definition des Begriffs "Personenkraftwagen"**

Die Definition von "Personenkraftwagen" als Fahrzeuge der Klasse M1 für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrer, ist sachgerecht und entspricht gängigen Klassifizierungen. Die Ergänzung der Ausnahme für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß Anlage 1 Teil A Nummer 5 der Verordnung (EU) 2018/858, wie beispielsweise Krankenwagen und rollstuhlgerechte Fahrzeuge, ist angemessen und berücksichtigt die Besonderheiten solcher Fahrzeuge, die nicht dem üblichen Anwendungsbereich der Verordnung unterliegen sollten.

### **Zu § 2 Absatz 1 Nummer 2: Definition von "neuen" Personenkraftwagen**

Die Definition des Begriffs "neue Personenkraftwagen" in § 2 Absatz 1 Nummer 2, die jetzt objektivierte Kriterien für die Feststellung der Neuheit eines Fahrzeugs nennt, begrüßen wir ausdrücklich. Die klaren Kriterien, dass ein Personenkraftwagen als neu gilt, wenn er typpgenehmigt ist und seine Erstzulassung zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr entweder noch nicht länger als acht Monate zurückliegt oder er einen Kilometerstand von 1.000 Kilometern oder weniger aufweist, sind sachgerecht und praxisorientiert.

### **Rechtssicherheit und objektive Kriterien**

Die Einführung dieser objektiven Kriterien ist eine sinnvolle Reaktion auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, die eine Orientierung an objektivierbaren Umständen bei der Definition von "neuen

Personenkraftwagen" forderte. Die Zulassungszeit von bis zu acht Monaten oder eine Fahrleistung von bis zu 1.000 Kilometern sind angemessene Maßstäbe, um einen Personenkraftwagen noch als neu zu qualifizieren und die Kennzeichnungspflicht nach der Pkw-EnVKV auszulösen. Diese Kriterien gewährleisten eine hohe Rechtssicherheit und ermöglichen eine einheitliche Anwendung der Verordnung.

### **Zweckmäßige Kennzeichnung von Personenkraftwagen als neu**

Die Kennzeichnungspflicht von Personenkraftwagen als "neu" ist zweckmäßig, da sie Verbraucherinnen und Verbraucher darüber informiert, dass es sich um Fahrzeuge handelt, die noch nicht anderweitig genutzt wurden und somit als neuwertig anzusehen sind. Insbesondere bei vorübergehender oder geringfügiger Nutzung, wie beispielsweise bei Vorführwagen oder für Kunden-Testfahrten, sollte die Kennzeichnungspflicht nicht entfallen, da sie die Transparenz für potenzielle Käuferinnen und Käufer gewährleistet.

### **Zu Buchstabe b: Neufassung von § 2 Absatz 1 Nummer 3 bis Nummer 9**

Wir begrüßen die Neufassung von § 2 Absatz 1 Nummer 3 bis Nummer 9, da sie zu einer klareren und präziseren Definition von wichtigen Begriffen im Zusammenhang mit der Verbraucherinformation führt und damit die Anwendung der Verordnung erleichtert und Rechtssicherheit schafft.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 3: Definition von "gebrauchten" Personenkraftwagen**

Die Definition von "gebrauchten" Personenkraftwagen in § 2 Absatz 1 Nummer 3, die die spiegelbildliche Definition zu § 2 Absatz 1 Nummer 2 darstellt, ist sachgerecht und trägt dazu bei, eine einheitliche und verlässliche Grundlage für die Kennzeichnung von "gebrauchten" Fahrzeugen zu schaffen.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 4: Neue Definition des "Modells"**

Die neue Definition des "Modells" in § 2 Absatz 1 Nummer 4, die nun konkrete Voraussetzungen definiert, die Fahrzeuge gemeinsam haben müssen, die unter einem Modell zusammengefasst werden, ist eine sinnvolle und praxisorientierte Ergänzung. Die klaren Merkmale (Buchstaben a) bis e)), die kumulativ vorliegen müssen, gewährleisten eine rechtssichere Anwendung der Regelung und verhindern, dass die Gruppe der Fahrzeuge zu groß wird, die als ein Modell zusammengefasst wird. Dies führt zu mehr Transparenz

für Verbraucherinnen und Verbraucher und erleichtert die Kontrollen der Marktüberwachungsbehörden der Länder.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 5 und Nummer 6: Redaktionelle Änderungen**

Die Verschiebung und redaktionelle Neufassung von Nummer 5 und Nummer 6 sind unproblematisch und haben keine inhaltlichen Auswirkungen auf die Regelung.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 7: Neue Regelung für die Fahrzeug-Identifizierungsnummer**

Die neue Neufassung von § 2 Absatz 1 Nummer 7, die vorsieht, dass die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) auf dem Hinweisblatt angegeben werden muss, ist eine wichtige Maßnahme, um eine klare Zuordnung des Hinweisblattes zu einem bestimmten Fahrzeug zu ermöglichen. Dies erhöht die Transparenz und Verbrauchersicherheit.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 8 und Nummer 9: Redaktionelle Änderungen und Klarstellung**

Die Verschiebung und die redaktionellen Ergänzungen von Nummer 8 und Nummer 9 sind sinnvoll und dienen der Klarstellung und Vereinfachung der Verordnung.

### **Zu Buchstabe b: Neufassung von § 2 Absatz 1 Nummer 10 bis Nummer 15 § 2 Absatz 1 Nummer 10: Definition des "Kunden"**

Die Definition des "Kunden" in § 2 Absatz 1 Nummer 10 ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Rechtssicherheit. Klar definierte Begriffe sind für eine transparente Anwendung der Verordnung entscheidend. Die nun festgelegte Definition des "Kunden" hilft dabei, einheitliche Standards zu schaffen und potenzielle Missverständnisse zu vermeiden.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 11: Verschiebung und Ergänzung der Definition des "Verkaufsortes"**

Die Verschiebung von Nummer 4 zu Nummer 11 ist unproblematisch und hat keine inhaltlichen Auswirkungen auf die Regelung. Die Ergänzung der Definition des "Verkaufsortes" um die Voraussetzungen einer Abtrennung zum Verkaufsort sowie die Notwendigkeit eines für Kunden klar

erkennbaren Hinweises sind sinnvolle Maßnahmen, um zu verhindern, dass Kunden Fahrzeuge in ihre Kaufentscheidung einbeziehen, die nicht zum Verkauf oder Leasing angeboten werden. Dies gewährleistet eine klare Kennzeichnungspflicht und schützt die Verbraucher vor irreführenden Informationen.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 12: Neue Definition des "Kraftstoffverbrauchs"**

Die neue Definition des "Kraftstoffverbrauchs" in § 2 Absatz 1 Nummer 12, die nun explizit auf den Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens von flüssigem Kraftstoff, komprimiertem Erdgas (CNG) oder Wasserstoff abzielt und nicht auf den Verbrauch von Strom, ist eine klare und präzise Definition.

Die Bezugnahme auf die Verordnung (EU) 2017/1151 gewährleistet eine einheitliche Grundlage für die Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs und trägt zur Transparenz bei.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 13: Definition des "Kraftstoffs"**

Die Definition des "Kraftstoffs" in § 2 Absatz 1 Nummer 13, die sich auf flüssigen Kraftstoff oder komprimiertes Erdgas (CNG) bezieht, ist sachgerecht und eindeutig. Die klare Festlegung, dass Wasserstoff nicht unter den Begriff "Kraftstoff" fällt und stattdessen als "anderer Energieträger" in Nummer 14 definiert wird, schafft Klarheit und erleichtert die Umsetzung der Verordnung.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 14: Neue Definition von "anderem Energieträger"**

Die neue Definition von "anderem Energieträger" in § 2 Absatz 1 Nummer 14, die Wasserstoff als weiteren Energieträger hinzufügt, ist eine sinnvolle Ergänzung und trägt den Entwicklungen in der Fahrzeugtechnologie Rechnung. Die klare Abgrenzung von Wasserstoff als "anderem Energieträger" gewährleistet eine präzise Verbraucherinformation.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 15: Neue Definition des "Stromverbrauchs"**

Die Definition des "Stromverbrauchs" in § 2 Absatz 1 Nummer 15, die nun den Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens an elektrischer Energie auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 erfasst, ist eine klare und zeitgemäße Definition. Dies trägt zur Transparenz bei und ermöglicht eine vergleichbare Darstellung der Verbrauchswerte für Elektrofahrzeuge.

Auch hier regen wir an, die Bezugnahme auf den jeweils "aktuellen Preis für Haushaltsstrom" zu konkretisieren.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 16: Definition des Oberbegriffs "Energieverbrauch"**

Die Definition des Oberbegriffs "Energieverbrauch" in § 2 Absatz 1 Nummer 16, der den Verbrauch an Kraftstoffen (Nummer 13) sowie den Verbrauch von Strom und Wasserstoff (Nummer 14) zusammenfasst, ist eine sinnvolle Klarstellung. Der einheitliche Oberbegriff erleichtert die Verbraucherinformation und ermöglicht eine ganzheitliche Betrachtung der Energieeffizienz verschiedener Antriebsarten.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 17: Verschiebung und Definition der CO2-Emissionen**

Die Verschiebung von Nummer 6 zu Nummer 17 ist redaktionell und hat keine inhaltlichen Auswirkungen auf die Regelung. Die Definition der spezifischen CO2-Emissionen eines neuen Personenkraftwagens auf Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ist sachgerecht und trägt zur Transparenz bei.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 18: Neue Definition der "elektrischen Reichweite"**

Die neue Definition der "elektrischen Reichweite" von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen auf Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ist ein wichtiger Bestandteil der Verbraucherinformation. Die Angabe der elektrischen Reichweite ermöglicht den Verbrauchern eine fundierte Entscheidung hinsichtlich der Alltagstauglichkeit und Umweltverträglichkeit solcher Fahrzeuge.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 19: Oberbegriff der "phasenspezifischen Werte"**

Die Definition des Oberbegriffs "phasenspezifische Werte" in § 2 Absatz 1 Nummer 19, mit Verweis auf Absatz 2 für die Definition der einzelnen Komponenten, trägt zur Klarheit und Systematik der Verordnung bei. Die genaue Definition der phasenspezifischen Werte ist für eine präzise Verbraucherinformation von Bedeutung.

### **§ 2 Absatz 1 Nummer 20: Definition der Fahrzeugmasse für den Hinweis**

Die Definition der Fahrzeugmasse gemäß Anhang XXI Nummer 3.2.24 der Verordnung (EU) 2017/1151 in § 2 Absatz 1 Nummer 20 ist relevant für die

Erstellung des Hinweises und ermöglicht eine genauere Angabe zur Fahrzeugmasse, die für die Verbraucher von Interesse sein kann.

#### **§ 2 Absatz 1 Nummern 21-24: Definition der Fahrzeuge nach Antriebsart**

Die Definition der Fahrzeuge nach Antriebsart in § 2 Absatz 1 Nummern 21-24 und die Bereitstellung jeweils eigener Muster zur Erstellung des Hinweises sind ein wichtiger Beitrag zur Verbrauchertransparenz. Die differenzierte Darstellung der Verbrauchswerte und Eigenschaften unterschiedlicher Fahrzeuge erleichtert den Vergleich und die Bewertung für die Verbraucherinnen und Verbraucher.

#### **§ 2 Absatz 1 Nummer 25: Definition des Oberbegriffs der Antriebsarten**

Die Definition des Oberbegriffs der unterschiedlichen zur Anwendung kommenden Antriebsarten in § 2 Absatz 1 Nummer 25 ist relevant für den Hinweis und erleichtert die Kennzeichnung der Fahrzeuge nach ihrem Antriebstyp.

#### **§ 2 Absatz 1 Nummern 26 bis 28: Redaktionelle Änderungen**

Die redaktionellen Änderungen in § 2 Absatz 1 Nummern 26 bis 28 sind unproblematisch und haben keine inhaltlichen Auswirkungen auf die Regelung.

#### **§ 2 Absatz 1 Nummer 29: Definition des Begriffs "Online-Videoportale"**

Die Definition des Begriffs "Online-Videoportale" in § 2 Absatz 1 Nummer 29 ist eine zeitgemäße Ergänzung, die der zunehmenden Bedeutung von Werbung im Internet Rechnung trägt. Die klare Definition ermöglicht eine zielgerichtete Kennzeichnung von Werbung für Personenkraftwagen auf Online-Videoportalen und erleichtert den Verbrauchern die Identifizierung von relevanten Informationen.

#### **§ 2 Absatz 1 Nummer 30: Verschiebung der bisherigen Nummer 13**

Die redaktionelle Verschiebung der bisherigen Nummer 13 zu Nummer 30 hat keine inhaltlichen Auswirkungen und trägt zur besseren Systematik der Verordnung bei.

## **§ 2 Absatz 2: Definition phasenspezifischer Angaben**

Die Definition der phasenspezifischen Angaben zum Kraftstoff- bzw. Stromverbrauch in § 2 Absatz 2 unter Verweis auf die Verordnung (EU) 2017/1151 ist eine sachgerechte Ergänzung. Die Aufnahme dieser Werte auf den neuen Hinweis nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 ist sinnvoll, da die phasenspezifischen Angaben eine wichtige Rolle für die Verbraucherinformation spielen.

## **Zu Nummer 4 - Buchstabe a: Zusammenfassung von Kraftstoff- und Stromverbrauch**

Die Zusammenfassung der Begriffe Kraftstoff- und Stromverbrauch unter dem Oberbegriff "Energieverbrauch" aus redaktionellen Gründen ist eine sinnvolle Maßnahme, die die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Verordnung erhöht.

## **Zu Nummer 4 - Buchstabe b - Doppelbuchstabe aa: Redaktionelle Änderungen**

Die redaktionellen Änderungen in Absatz 1 Satz 1 sind angemessen, um die Verständlichkeit des Textes zu verbessern und die Regelung präziser zu formulieren.

## **§ 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1: Neufassung der relevanten Kennzahlen**

Die Neufassung von § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 ist eine sinnvolle und transparente Ergänzung. Durch die klare Aufnahme der relevanten Kennzahlen, einschließlich der elektrischen Reichweite, der Energiekosten und der Kraftfahrzeugsteuer sowie des Wasserstoffverbrauchs unter dem Oberbegriff des Energieverbrauchs, wird Verbrauchern eine umfassende und leicht verständliche Information über die wichtigsten Aspekte von neuen Personenkraftwagen ermöglicht. Die Streichung des bisherigen Satzes 3 bezüglich des Erstellungsdatums des Hinweises ist sachgerecht, da diese Anforderung bereits in Anlage 1 Abschnitt I "Inhalte und Gestaltung des Hinweises" in Nummer 10 ausreichend geregelt ist. Die zusätzliche Angabe der CO<sub>2</sub>-Kosten gemäß § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 ist ebenfalls zu begrüßen, da dies Verbrauchern eine wichtige Orientierungshilfe bei der Berücksichtigung langfristiger Kosten im Zusammenhang mit dem Fahrzeugkauf gibt.

### **§ 3 Absatz 1 Nummer 2: Neufassung der relevanten Kennzahlen**

Die Neufassung von § 3 Absatz 1 Nummer 2, durch die auch hier die elektrische Reichweite und der Wasserstoffverbrauch unter dem Oberbegriff des Energieverbrauchs aufgenommen werden, trägt zur Klarheit und Vollständigkeit der Verbraucherinformation bei. Die spezifischen Kennzahlen ermöglichen den Verbrauchern eine gezielte Bewertung und Auswahl von Personenkraftwagen, die ihren individuellen Bedürfnissen und Präferenzen entsprechen.

#### **Zu Buchstabe d**

##### **Zu Doppelbuchstabe aa:**

Die Beibehaltung der Verpflichtung für den Hersteller, auf Anforderung unverzüglich und unentgeltlich die erforderlichen Angaben zur Erstellung des Hinweises und Aushangs an Händler zu übermitteln, ist aus Verbrauchersicht positiv zu bewerten. Dadurch wird sichergestellt, dass die Händler stets über aktuelle und korrekte Informationen verfügen, die sie ihren Kunden zur Verfügung stellen können. Die Auskunftspflicht gegenüber allen Händlern, denen der Hersteller neue Personenkraftwagen liefert, stellt sicher, dass sämtliche Vertriebskanäle gleichermaßen Zugang zu den relevanten Daten haben. Dies fördert die Transparenz und eine einheitliche Informationsbasis für Verbraucher, unabhängig davon, bei welchem Händler sie den Personenkraftwagen erwerben.

##### **Zu Doppelbuchstabe bb:**

Die neue Verpflichtung für Hersteller, bei den übermittelten Angaben zu den Kennzahlen für den Hinweis und den Aushang darauf hinzuweisen, dass diese in Abhängigkeit von der Rad-Reifen-Kombination des neuen Personenkraftwagens variieren können, ist ein wichtiger Schritt in Richtung Transparenz und Verbraucherschutz. Die Rad-Reifen-Kombination kann erhebliche Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die anderen Kennzahlen haben. Indem der Hersteller diese Variabilität deutlich macht, werden potenzielle Käufer darauf aufmerksam gemacht, dass ihre individuellen Konfigurationen Einfluss auf die Verbrauchswerte haben können. Dies ermöglicht den Verbrauchern eine genauere Einschätzung der tatsächlichen Verbrauchswerte und trägt zu einer fundierten Kaufentscheidung bei. Die Transparenz bezüglich der Abhängigkeit von der Rad-Reifen-Kombination ist daher ein wichtiger Beitrag zur Verbraucheraufklärung und sollte beibehalten werden.

### **Zu Doppelbuchstabe aa:**

Die Klarstellung, dass gebrauchte Personenkraftwagen von der Kennzeichnungspflicht befreit sind, ist sinnvoll, da die Verbraucher in der Regel bereits Zugang zu den Verbrauchsinformationen dieser Fahrzeuge über die Verbrauchswerte in der Zulassungsbescheinigung haben. Die Möglichkeit, freiwillig eine Kennzeichnung vorzunehmen, bietet Herstellern und Händlern eine Chance, zusätzliche Informationen für ihre Kunden bereitzustellen. Es ist wichtig, dass klare Kennzeichnungen wie "Gebrauchtwagen" verwendet werden, um Missverständnisse zu vermeiden und sicherzustellen, dass die Kunden den Status des Fahrzeugs eindeutig erkennen können. Dadurch wird die Transparenz gefördert und die Verbraucher können besser informierte Entscheidungen treffen.

### **Zu Doppelbuchstabe bb:**

Die Ausnahmen für neu angelieferte Personenkraftwagen und solche, die vorübergehend zur Auslieferung bereitstehen, sind angemessen. Es ist verständlich, dass neu angelieferte Fahrzeuge noch nicht sofort gekennzeichnet sein können, und die Frist von einem Werktag nach der Anlieferung ist vernünftig, um eine angemessene Zeitspanne zu gewährleisten. Gleichzeitig sollten Fahrzeuge, die nur vorübergehend am Verkaufsort stehen, von der Kennzeichnungspflicht befreit sein, da diese bereits für den konkreten Verkauf oder die Auslieferung an den Käufer vorgesehen sind. Die klaren Kriterien zur Erkennbarkeit dieser Fahrzeuge stellen sicher, dass keine Verwirrung bei den Verbrauchern entsteht.

### **Zu Doppelbuchstabe cc:**

Die Ausnahme für neue Personenkraftwagen, für die dem Hersteller keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen, ist verständlich. In solchen Fällen kann der Hersteller noch keine verlässlichen Verbrauchswerte angeben, und es ist vernünftig, vorläufige Werte zu ermöglichen, solange diese als solche gekennzeichnet sind. Die Kennzeichnungspflicht sollte erst dann bestehen, wenn verbindliche und zuverlässige WLTP-Werte vorliegen, um eine fundierte Informationsbasis für die Verbraucher zu gewährleisten. Die Möglichkeit, freiwillig vorläufige WLTP-Werte anzugeben, wenn der Hinweis darauf deutlich gemacht wird, bietet den Herstellern und Händlern die Flexibilität, Informationen bereitzustellen, auch wenn noch keine endgültigen Werte vorliegen.

### **Zu Nummer 5:**

Die Neuausrichtung der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Klasse eines Personenkraftwagens anhand des absoluten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes pro Kilometer ist eine sinnvolle Vereinfachung. Durch die Verwendung eines festen Wertebereichs pro CO<sub>2</sub>-Klasse wird die Einstufung übersichtlicher und leichter verständlich. Die Transparenz wird erhöht, da Verbraucher nun direkt den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Gramm pro Kilometer ablesen können, ohne zusätzliche Berechnungen vornehmen zu müssen. Dies ermöglicht eine einfachere Vergleichbarkeit der CO<sub>2</sub>-Emissionen verschiedener Fahrzeuge und erleichtert den Verbrauchern die Auswahl umweltfreundlicherer Optionen.

### **Zu Nummer 6:**

Die Anpassung von § 4 an die digitale Bereitstellung des Leitfadens ist zeitgemäß und trägt zur Nachhaltigkeit bei. Der Verzicht auf eine gedruckte Version des Leitfadens ist umweltfreundlich und spart Ressourcen. Die halbjährliche Aktualisierung des Leitfadens gewährleistet, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher stets auf aktuelle und zuverlässige Informationen zugreifen können. Die Zustimmung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz zur Bestimmung der Stelle, die den Leitfaden bereitstellt, stellt sicher, dass die Verbraucher eine verlässliche Quelle für die Informationen erhalten. Die digitale Verfügbarkeit des Leitfadens ermöglicht zudem eine weitreichendere Verbreitung und einfachen Zugriff für Interessierte.

### **Zu Buchstabe c:**

Die vorgeschlagenen Änderungen in § 4 Absatz 3 tragen zur Nachhaltigkeit bei, indem die Bereitstellung des Leitfadens in Papierform nicht mehr zwingend erforderlich ist. Stattdessen können Händler und Hersteller den Leitfaden in elektronischer Form zur Verfügung stellen, was Ressourcen spart. Die Kunden haben so jederzeit Zugriff auf aktuelle Informationen und können den Leitfaden bequem über das Internet abrufen. Die Option, den Leitfaden auf elektronischen, magnetischen oder optischen Speichermedien zu übergeben, bietet eine praktische Alternative für Kunden, die den Leitfaden gerne offline einsehen möchten.

**Zu Buchstabe d:**

Die Streichung des früheren § 4 Absatz 4, der die Bereitstellung des Leitfadens in gedruckter Form regelte, ist sinnvoll und konsequent, da eine solche Form der Bereitstellung nicht mehr vorgesehen ist. Die neuen Regelungen in § 4 Absatz 4 stellen sicher, dass die relevanten Kennzahlen des Leitfadens, einschließlich CO<sub>2</sub>-Klassen und elektrischer Reichweite, korrekt und zeitnah übermittelt werden. Die Angabe der Spannbreite bei Modellen mit mehreren Varianten oder Versionen ermöglicht den Kunden einen Überblick über die unterschiedlichen Werte und Klassen innerhalb des Modells. Die klare zeitliche Vorgabe für die Übermittlung der Werte gewährleistet eine regelmäßige Aktualisierung des Leitfadens und somit aktuelle und zuverlässige Informationen für die Verbraucher.

**Zu Nummer 7:****Zu Buchstabe a:**

Die vorgeschlagenen Änderungen in § 5 Absatz 1 tragen dazu bei, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher in der Werbung umfassende und transparente Informationen über den Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen von Personenkraftwagen erhalten. Neben dem jeweils einschlägigen Energieverbrauch, also dem Verbrauch von Kraftstoff, Wasserstoff oder Strom, werden nun auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die CO<sub>2</sub>-Klasse(n) und die elektrische Reichweite (sofern einschlägig) in den Werbematerialien angegeben. Diese zusätzlichen Angaben ermöglichen es den Verbrauchern, besser informierte Entscheidungen zu treffen und Fahrzeuge mit geringeren Umweltauswirkungen zu identifizieren.

**Zu Buchstabe b:**

Die Anpassungen in § 5 Absatz 2 sind wichtig, da sie sicherstellen, dass die Kennzeichnungspflicht nach der Pkw-EnVKV auch für Werbung in sozialen Medien und Online-Videoportalen gilt. Da Werbung im Internet und in sozialen Medien immer häufiger genutzt wird, ist es von großer Bedeutung, dass auch hier die Verbraucherinnen und Verbraucher die relevanten Informationen über den Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen erhalten. Die Klarstellung durch die Ergänzung der Nummer 3 stellt sicher, dass diese Formen der Werbung in die Regelungen der Pkw-EnVKV einbezogen werden. Die redaktionellen Änderungen tragen zur Klarheit und Verständlichkeit der Vorschrift bei.

### **Zu Doppelbuchstabe dd:**

Die vorgeschlagenen Änderungen in § 5 Absatz 3 sind von redaktioneller Natur und dienen vermutlich der sprachlichen Präzisierung und Klarstellung. Da es sich um formale Anpassungen handelt, haben sie keinen direkten inhaltlichen Einfluss auf die Regelung zur Werbung von Personenkraftwagen.

### **Zu Nummer 8:**

Wir stimmen den redaktionellen Änderungen in § 6 zu. Die Klarstellung des materiellen Verbotstatbestands ist sinnvoll, da sie sicherstellt, dass die Angaben zu den Energieverbrauchs- und Umweltkennzahlen von neuen Personenkraftwagen klar und korrekt sind. Dies ist wichtig, um eine faire Vergleichbarkeit zwischen verschiedenen Fahrzeugen zu gewährleisten und Verbraucherinnen und Verbrauchern die Möglichkeit zu geben, fundierte und informierte Entscheidungen zu treffen. Die Änderungen tragen dazu bei, dass die Verordnung besser umgesetzt wird und die Ziele der Transparenz und Verbraucherschutz erreicht werden.

### **Zu Nummer 9:**

Wir stimmen auch den redaktionellen Änderungen in § 7 zu, da sie zur sprachlichen Klarheit und Verständlichkeit der Vorschrift beitragen. Redaktionelle Änderungen haben in der Regel keine inhaltlichen Auswirkungen auf die Regelung, aber sie können die Lesbarkeit und Verständlichkeit verbessern. Durch die klare und präzise Formulierung können Missverständnisse vermieden und die Anwendung der Verordnung erleichtert werden. Die Änderungen sind daher positiv und unterstützen das Ziel einer effektiven Umsetzung der Pkw-EnVKV.

### **Zu Buchstabe a:**

Da keine weiteren Informationen zu Buchstabe a vorliegen, ist es nicht möglich, die Änderungen spezifisch zu erläutern.

### **Zu Buchstabe d:**

Da keine weiteren Informationen zu Buchstabe d vorliegen, ist es nicht möglich, die Änderungen spezifisch zu erläutern.

### **Zu Nummer 10:**

Mit dem neu eingefügten § 8 wird den Marktüberwachungsbehörden der Länder das Recht eingeräumt, von den Herstellern Auskunft darüber zu verlangen, welche Varianten und/oder Versionen eines Fahrzeugs unter den von ihnen angebotenen Modellen zusammengefasst sind und deren entsprechende Kennziffern nach § 1 Absatz 1. Dadurch wird sichergestellt, dass die Marktüberwachungsbehörden überprüfen können, ob die Modell-bezogenen Angaben von Herstellern bzw. Händlern in Aushang, Leitfaden oder Werbematerialien den Vorgaben der §§ 1 bis 6 entsprechen. Diese Regelung stärkt die Marktüberwachung und ermöglicht den Behörden, die Einhaltung der Vorschriften zur Kennzeichnung von Personenkraftwagen zu überprüfen und sicherzustellen, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher korrekte und vergleichbare Informationen erhalten.

### **Zu Nummer 11:**

Wir stimmen den vorgeschlagenen Übergangsregelungen in § 9 zu. Die Regelungen ermöglichen den Herstellern und Händlern eine angemessene Übergangsphase, um ihre bestehende Werbung an die neuen Anforderungen der Pkw-EnVKV anzupassen. Dies ist wichtig, um eine reibungslose Umstellung zu gewährleisten und den betroffenen Unternehmen genügend Zeit zu geben, ihre Werbematerialien und Online-Präsenzen entsprechend zu aktualisieren.

Die dreimonatige Übergangsfrist für bereits veröffentlichte Werbung im Internet ermöglicht es den Unternehmen, ihre Online-Kampagnen zeitnah an die neuen Kennzeichnungsanforderungen anzupassen. Da Online-Werbung schnell veröffentlicht und aktualisiert werden kann, ist dieser Zeitraum angemessen, um die nötigen Änderungen vorzunehmen.

Die sechsmonatige Übergangsfrist für physische Werbeschriften und Speichermedien berücksichtigt die längere Umlaufzeit solcher Materialien. Broschüren, USB-Sticks und ähnliche Werbemittel werden oft über einen längeren Zeitraum verteilt und weitergegeben. Daher ist es vernünftig, den Herstellern und Händlern mehr Zeit zu geben, um diese Materialien an die neuen Vorgaben anzupassen.

Die Klarstellung in Absatz 3, dass die neuen Anforderungen nur für nach dem Inkrafttreten der Pkw-EnVKV veröffentlichte Werbematerialien gelten, schafft Rechtssicherheit und vermeidet unnötigen Aufwand. Es ist

vernünftig, dass bereits bestehende Werbematerialien nicht nachträglich angepasst werden müssen, um nicht mehr aktive Online-Archive oder ähnliche Informationsquellen zu aktualisieren.

**Zu Nummern 12 und 13:**

Es besteht Einverständnis.

**Zu Nummer 14:**

Wir stimmen der vorgeschlagenen Regelung zu, da sie eine vernünftige Herangehensweise an die Weiterentwicklung und Anpassung der Pkw-EnVKV darstellt. Angesichts der rasanten technologischen Entwicklungen und der zunehmenden Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ist es unerlässlich, die Verordnung regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen, um den Verbraucherinnen und Verbrauchern weiterhin relevante und aussagekräftige Informationen zu bieten. Eine ausgewogene Behandlung aller Antriebsarten ist von großer Bedeutung, um den Verbrauchern einen einfachen und fairen Vergleich zu ermöglichen.

Die geplante Überprüfung der zugrundeliegenden EU-Richtlinie 1999/94/EU durch die Europäische Kommission bietet eine ausgezeichnete Gelegenheit, die Pkw-EnVKV im Lichte neuer Erkenntnisse und Entwicklungen zu bewerten. Die vorgeschlagenen Aspekte, wie die differenzierte Ausweisung des Energieverbrauchs von elektrifizierten Fahrzeugen oder eine klarere Kennzeichnung der Belastung über den Lebenszyklus des Fahrzeugs, sind sinnvolle Anpassungen, um den Verbrauchern noch aussagekräftigere Informationen zu bieten und ihre Kaufentscheidungen zu unterstützen.

Die Einbindung einer Länder- und Verbändeanhörung ermöglicht eine breite Beteiligung der relevanten Interessengruppen und stellt sicher, dass die vorgeschlagenen Änderungen auf einem breiten Konsens basieren. Dies trägt zur Akzeptanz und Wirksamkeit der neuen Regelungen bei.

Die zeitliche Planung, den Bericht und die Vorschläge bis spätestens im ersten Quartal 2025 vorzulegen, ist angemessen und gibt den betroffenen Akteuren genügend Zeit, sich auf die möglichen Änderungen einzustellen und ihre Prozesse entsprechend anzupassen.

## **Zu Nummern 15 bis 18:**

Es besteht Einverständnis.

### **C. Verbesserungsvorschläge**

1) § 1 wird folgender Absatz 7 hinzugefügt:

„(7) Die Angabe der kumulierten CO<sub>2</sub>-Kosten über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 Kilometer Jahresfahrleistung (CO<sub>2</sub>-Kosten) wird gemäß den Vorgaben in Anlage 1 der Verordnung berechnet.“

2) Es wird folgender § 4b gefasst:

#### „§ 4b

#### Erreichbarkeit und Sichtbarkeit von Pflichtangaben

(1) Die nach dieser Verordnung zu veröffentlichenden Pflichtangaben, sind von Herstellern und Händlern so zu präsentieren, dass sie leicht erkennbar, unmittelbar erreichbar und ständig verfügbar sind. Die Pflichtangaben sind

- a) in allen Verkaufsinseraten, Verkaufsunterlagen, Prospekten und Werbematerialien für den jeweiligen Personenkraftwagen einheitlich und gut sichtbar darzustellen.
- b) in Reichweite der Hauptbeschreibung des Personenkraftwagens und in einer Darstellungsart anzugeben, die es den Verbrauchern ermöglicht, sie unmittelbar zur Kenntnis zu nehmen.

(2) Hersteller und Händler sind verpflichtet, die nach dieser Verordnung zu veröffentlichenden Pflichtangaben auf ihrer Website oder in ihren Verkaufsräumen dauerhaft verfügbar zu halten. Die Informationen dürfen nicht durch Werbeanzeigen oder andere Elemente verdeckt oder überlagert werden.

(3) Im Falle einer Präsentation in physischen Verkaufsräumen sind die Pflichtangaben in unmittelbarer Nähe des ausgestellten Fahrzeugs deutlich und gut lesbar anzubringen.

(4) Die Verwendung von Technologien, wie QR-Codes oder NFC-Tags, um die Pflichtangaben direkt zugänglich zu machen, ist erlaubt, sofern sie die unmittelbare Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Informationen nicht beeinträchtigen.“

## **D. Begründung**

### **Zu Nummer 1**

Um sicherzustellen, dass die angenommenen CO<sub>2</sub>-Kosten realistisch und verlässlich sind, empfehlen wir, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die zugrundeliegenden Annahmen und Berechnungsmethoden transparent darlegt und regelmäßig aktualisiert. Gleiches gilt für die Energiepreise, die nur eine Momentaufnahme sind.

### **Zu Nummer 2**

Die vorgeschlagene Regelung in § 4b dient dem Zweck, sicherzustellen, dass die Pflichtangaben über den Energieverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und andere relevante Merkmale von neuen Personenkraftwagen leicht erkennbar und für Verbraucherinnen und Verbraucher unmittelbar erreichbar sind. Diese Maßnahme trägt dazu bei, die Transparenz im Automobilmarkt zu erhöhen und ermöglicht es den Verbrauchern, informierte Kaufentscheidungen zugunsten energieeffizienter Fahrzeuge zu treffen.

Der Absatz (1) legt fest, dass die Pflichtangaben in allen Verkaufsinseraten, Verkaufsunterlagen, Prospekten und Werbematerialien für den jeweiligen Personenkraftwagen einheitlich und gut sichtbar darzustellen sind. Dadurch wird sichergestellt, dass die relevanten Informationen leicht auffindbar und für Verbraucherinnen und Verbraucher gut lesbar sind, ohne dass sie nach den Angaben suchen müssen.

Weiterhin schreibt Absatz (2) vor, dass Hersteller und Händler verpflichtet sind, die Pflichtangaben dauerhaft auf ihrer Website oder in ihren Verkaufsräumen verfügbar zu halten. Die Informationen dürfen nicht durch Werbeanzeigen oder andere Elemente verdeckt oder überlagert werden. Diese Regelung stellt sicher, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher die erforderlichen Informationen jederzeit und ohne Hindernisse abrufen können, um eine fundierte Entscheidung zu treffen.

Absatz (3) legt fest, dass im Falle einer Präsentation in physischen Verkaufsräumen die Pflichtangaben in unmittelbarer Nähe des ausgestellten Fahrzeugs deutlich und gut lesbar anzubringen sind. Dies ermöglicht es den Verbraucherinnen und Verbrauchern, die relevanten Informationen direkt am Fahrzeug abzulesen, was die Transparenz und Vergleichbarkeit beim Fahrzeugkauf verbessert.

Absatz (4) erlaubt die Verwendung von Technologien wie QR-Codes oder NFC-Tags, um die Pflichtangaben direkt zugänglich zu machen. Solche Technologien können dazu beitragen, den Zugang zu umfassenderen Informationen zu erleichtern, ohne dabei die unmittelbare Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Informationen zu beeinträchtigen. Diese Technologien können beispielsweise auf Plakaten oder am Fahrzeug selbst angebracht werden, um den Verbraucherinnen und Verbrauchern zusätzliche Informationen über das Fahrzeug zur Verfügung zu stellen.

Insgesamt trägt § 4b dazu bei, dass die Pflichtangaben zu Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen Personenkraftwagen für Verbraucherinnen und Verbraucher leicht erkennbar und leicht zugänglich sind. Dadurch werden Transparenz und Vergleichbarkeit im Automobilmarkt verbessert und die Verbraucherinnen und Verbraucher können fundierte Entscheidungen treffen, die sowohl ihren individuellen Bedürfnissen als auch dem Ziel der Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechen.

### **Zu Nummer 1**

Um sicherzustellen, dass die angenommenen CO<sub>2</sub>-Kosten realistisch und verlässlich sind, empfehlen wir, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die zugrundeliegenden Annahmen und Berechnungsmethoden transparent darlegt und regelmäßig aktualisiert. Eine enge Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren wie Automobilherstellern und -verbänden sowie Experten aus dem Bereich der Energie- und Umweltpolitik ist dabei von großer Bedeutung, um die tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Kosten realitätsnah zu prognostizieren.

Zudem sollte bei der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Kosten darauf geachtet werden, dass sie leicht verständlich und nachvollziehbar für die Verbraucherinnen und Verbraucher sind. Eine klare Darstellung der Annahmen, beispielsweise zu den zukünftigen CO<sub>2</sub>-Preisen, ist essentiell, um die Transparenz und Vertrauenswürdigkeit der Angaben zu gewährleisten.

Die Angabe der CO<sub>2</sub>-Kosten soll den Verbraucherinnen und Verbrauchern eine fundierte Entscheidungsgrundlage bieten, wenn sie ein neues Personenkraftfahrzeug kaufen. Die zunehmende Sensibilisierung für die Umwelt- und Klimaauswirkungen von Fahrzeugen erfordert eine klare und verständliche Darstellung der CO<sub>2</sub>-Kosten, um die Nachfrage nach energieeffizienten und umweltfreundlichen Fahrzeugen zu fördern.

---

Diese Stellungnahme wurde vom Bundesverbrauchertag beschlossen.  
Der Bundesverbraucherrat hat zugestimmt.

Berlin, den 30. Juli 2023

Für die Bundesverbraucherhilfe  
Der Bundesverbraucherpräsident

gez. Ricardo Dietl

Für die Bundesverbraucherhilfe  
Der Bundesvorsitzende für Verkehr,  
Heimat und Stadtentwicklung

gez. Eugen Filippenko-Siebert

Für die Bundesverbraucherhilfe  
Der Bundesgeschäftsführer

gez. Dieter Babel

Für die Bundesverbraucherhilfe  
Der Bundesvorsitzende für  
Energie, Umwelt und Klimaschutz

gez. Christoph Trares