

Harmonisierung der EU-weiten Anforderungen an die Kennzeichnung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Rahmen des EU KOM Automotive Packages

Im Rahmen des Automotive Packages hat die EU-Kommission am 16. Dezember 2025 einen Vorschlag zur Harmonisierung der EU-weiten Anforderungen an das Labeling von M₁- und N₁-Fahrzeugen sowie zur Kommunikation von emissions-, verbrauchs- bzw. reichweitenrelevanten Angaben im Rahmen der Kundeninformation bzw. der Werbung als Teil der EU-Verordnung 2019/631 vorgelegt (siehe Vorschlag zum Label auf nachfolgender Seite).

Im Vergleich zu den bisherigen länderspezifischen Ausgestaltungen entsprechender Anforderungen auf Basis der EU-Richtlinie 1999/94 hat diese Harmonisierung, die einhergeht mit einer Fokussierung auf digitale Umfänge ein hohes Potenzial für eine signifikante Verringerung der Komplexität auf Herstellerseite. Der von der EU-Kommission vorgelegte Vorschlag beinhaltet jedoch diverse neue Anforderungen, die auf Herstellerseite mit einem deutlichen Mehraufwand gegenüber den bisherigen Anforderungen verbunden sind und unter Berücksichtigung des Anspruchs zur Vermeidung von Bürokratieaufwand kritisch hinterfragt werden sollten.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus den vergangenen Jahren in Deutschland bietet das Vorhaben der EU-Kommission für eine Harmonisierung der Anforderungen darüber hinaus die Gelegenheit für alle Stakeholder langfristig einen rechtssicheren Rahmen zu schaffen, die genutzt werden sollte.

Präzisierung und Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge notwendig

Mit ihrem Vorschlag erweitert die EU-Kommission im Vergleich zu den bisherigen länderspezifischen Kennzeichnungsanforderungen die Menge an betroffenen Fahrzeugen, sodass neben M₁-Fahrzeugen künftig auch N₁-Fahrzeuge von den Anforderungen erfasst sind.

Hierbei erscheint eine Präzisierung sinnvoll, dass unvollständige Fahrzeuge und Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung nicht unter die Anforderungen zur Kennzeichnung fallen. Unvollständige Fahrzeuge werden in dieser Form nicht an Endkunden ausgeliefert, die zum Zeitpunkt der Produktion des unvollständigen Fahrzeuges jedoch nicht absehbare Vervollständigung eines Fahrzeuges für den Abnehmer des Fahrzeuges hat, jedoch erhebliche Auswirkungen auf die anzuzeigenden Werte.

Special Purpose Vehicles sind Fahrzeuge für sehr spezielle Zwecke und basieren zum Teil auf Fahrzeugen, die zunächst als unvollständiges Heavy Duty-Fahrzeug angemeldet wurden, so dass ggf. WLTP-Werte für eine mögliche Kennzeichnung aufgrund des Scopes gänzlich fehlen.

Die Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen muss eingeschränkt werden

Für Gebrauchtfahrzeuge fordert die EU-Kommission mit ihrem Vorschlag ebenfalls ein umfassendes Labeling mit WLTP-Werten so weit im Zertifizierungsumfang vorhanden.

Neben einer Klarstellung, dass Gebrauchtfahrzeuge ausschließlich von gewerblichen Händlern zu kennzeichnen sind und diese eine gesetzeskonforme Kennzeichnung eigenverantwortlich sicherzustellen haben, sollte unter Berücksichtigung des Anspruchs, dass Fahrzeuge mit CoC-Daten gelabelt werden, eine Eingrenzung der Menge an Gebrauchtfahrzeugen in Erwägung

gezogen werden, da sich CoC-Angaben bzgl. CO₂, Verbrauch und Reichweite auf den Auslieferungszustand beziehen und insbesondere bei elektrifizierten Fahrzeugen mit steigendem Alter bzw. steigender Laufleistung physikalisch bedingt an Repräsentativität verlieren.

Disclaimer, die auf diesen Umstand hinweisen, können einer Erwartungshaltung auf Kunden-
seite, die das Fahrzeug bzw. der Hersteller nicht erfüllen können, vorbeugen. Ungerechtfertigt
geltend gemachte Ansprüche gegenüber dem Händler bzw. Hersteller, die ebenfalls administ-
rativen Aufwand verursachen, lassen sich dadurch verhindern.

Von der EU vorgeschlagene Datenbank führt zu unverhältnismäßigem Bürokratieaufwand

Der Vorschlag der EU-Kommission zur Einführung einer Datenbank mit verpflichtenden und frei-
willigen Angaben für Neufahrzeuge zum Vergleich von Fahrzeugen für Kaufinteressenten wird mit
hoher Sicherheit zu einem deutlich steigenden Bürokratieaufwand für Fahrzeughersteller führen
und sollte aus Kosten-Nutzen-Sicht kritisch hinterfragt werden.

Die vorgeschlagene Typ-Variante-Versionen (TVV)-spezifische Ablage von Fahrzeuginformationen
auf einer Datenbank geht weit über den erwarteten Detaillierungsgrad von Kundenabfragen hin-
aus, insbesondere bei Fahrzeugmodellen mit vielen unterschiedlichen Ausstattungsumfängen
bzw. Anpassungsmöglichkeiten kann es hunderte unterschiedliche TVV-Versionen geben. In die-
sem Zusammenhang ist auch für den für die Werbung relevanten Begriff des Fahrzeugmodells ei-
ner Nachschärfung von zentraler Bedeutung, eine TVV-spezifische Kennzeichnung geht am Zweck
der Werbung vorbei, in der ein TVV-Bezug grundsätzlich nicht ersichtlich ist, was zu großen Prob-
lemen bzw. unbeabsichtigten Fehlern bei der Ableitung von Wertespanssen führen kann.

Die EU-Kommission sollte an dieser Stelle dem bisher in der Pkw-EnVKV verfolgte Modellansatz
folgen und diesen auch auf Werbung anwenden, sodass in der Werbung dann Angaben erfor-
derlich sind, wenn ein Zusammenhang zu einem oder mehreren benannten Modellen erkenn-
bar ist.

Damit werden auch sehr umfangreiche und den damit Kunden überfordernde Fußnoten bei
sehr allgemeiner Werbung ohne konkreten Modellbezug vermieden. Soweit erforderlich ist der
Modellbegriff, um eine zeitliche Dimension zu ergänzen, wenn von den Herstellern erwartet
wird, über einen längeren Zeitraum Fahrzeuge zu kennzeichnen.

Der Vorschlag der EU zu sonderausstattungsspezifischen Angaben ist überzogen

Der Vorschlag der EU-Kommission zu sonderausstattungsspezifischen Angaben zum Einfluss auf
CO₂, Verbrauch, Reichweite in Konfigurationssystemen überfrachtet potenzielle Kunden mit Infor-
mationen und erzeugt dadurch Verwirrung statt Klarheit, was dem Anspruch der Vorschrift entge-
gensteht.

Die anzuzeigenden Werte können sich im Laufe des Bestellprozesses bspw. abhängig von der vor-
herigen Auswahl anderer Umfänge verändern, dies ist für Kunden nicht nachvollziehbar. Hinzu
kommt ein spürbarer Anstieg in der Auslastung von IT-Systemen, da sämtliche Ausstattungswerte
im Konfigurator kontinuierlich während des Bestellvorgangs neu berechnet werden müssten. Die
Anzeige kontinuierlich d. h. entsprechend dem Bestellvorgang fortlaufend aktualisierter Werte für

das Gesamtfahrzeug einschließlich eines Gesamtlabells im gleichen Bildschirm oder als klar gekennzeichnete Link erscheint an dieser Stelle deutlich geeigneter, um Kunden zielgerichtet über den Einfluss von Ausstattungsumfängen auf CO₂- bzw. Energieverbrauchswerte zu informieren.

Auf die Möglichkeit zur Anzeige eines Labells mit individuellen Werten für das Gesamtfahrzeug sollte im Gesetzesentwurf hingewiesen werden. Eine deutliche Steigerung der Rechtssicherheit lässt sich darüber hinaus über präzise Vorgaben erreichen, wann eine Labeling eines Fahrzeuges erforderlich ist. Vorgaben zum Labeling sollten erst dann verpflichtend greifen, wenn Fahrzeuge nachweislich zum Verkauf angeboten werden, d. h. mit einem Preis versehen sind.

Dass die Anzeigepflichten auch für ein ggf. noch nicht gebautes Fahrzeug während des Bestellvorgangs auf Basis, der zum Konfigurationszeitpunkt erwarteten Werte gelten, sollte in der Vorschrift erwähnt werden. Für Prototypen oder ausgestellte Fahrzeuge, die (noch) nicht zum Verkauf angeboten werden, sollte ein Fahrzeughersteller auf freiwilliger Basis ein Label ausstellen dürfen, ggf. auch auf Basis vorläufiger, d. h. nur von einem Technischen Dienst bestätigter Werte, soweit auf die Vorläufigkeit der Angaben hingewiesen wird.

Anpassung der Klasseneinteilungen nötig

Eine Anpassung der Klasseneinteilung für M₁- und N₁-Fahrzeuge, d. h. eine Verschiebung der Grenzen hin zu numerisch höheren CO₂-Werten wird empfohlen, um eine Differenzierung durch das Label für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sicherzustellen. Ein Label, dass für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor grundsätzlich eine Ineffizienz suggeriert, wird dem Anspruch einer Förderung von energieeffizienten Fahrzeugen nicht gerecht.

Ausreichende Vorlaufzeiten nötig

Abschließend ist anzumerken, dass für eine geordnete Umstellung bei der Festlegung des Zeitpunkts für das Inkrafttreten zum einen auf eine ausreichende Vorlaufzeit insbesondere zur Anpassung von IT-Systemen zu achten ist, zum anderen sollten nach den vorherigen nationalen Anforderungen ausgestellte Werbematerialien/-anzeigen und Label für einen begrenzten Zeitraum von einigen Monaten ihre Gültigkeit behalten.

PART 2: Content and format of the vehicle label

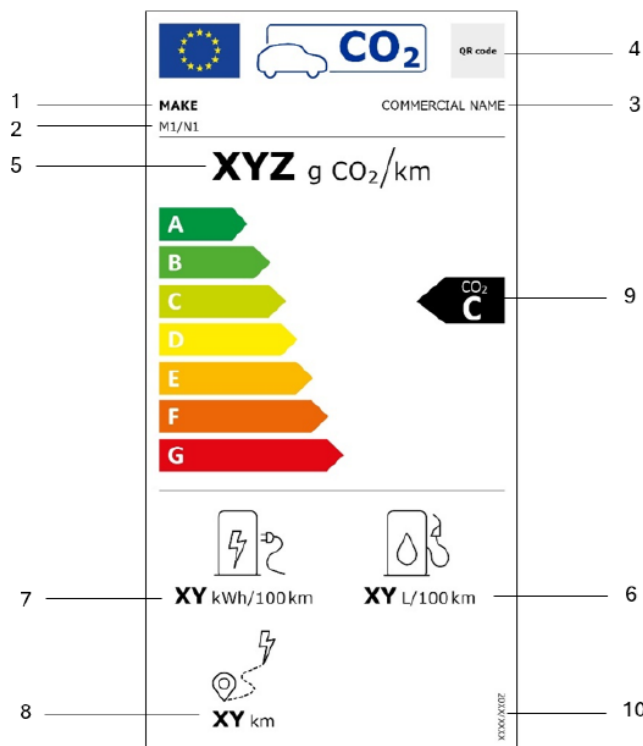
(a) Standard vehicle label

1	Make (trade name of the manufacturer)
2	Category of vehicle (M1 or N1)
5	Combined CO ₂ emissions in g CO ₂ /km for OVC-HEV: weighted combined CO ₂ emissions in g CO ₂ /km

7	If applicable, combined electric consumption in kWh/100km for OVC-HEV: charge depleting ('CD') combined electric consumption in kWh/100km, calculated as follows: CD combined electric consumption = weighted combined electric consumption * (CS combined CO ₂ emissions - CD combined CO ₂ emissions) / (CS combined CO ₂ emissions - weighted combined CO ₂ emissions)
---	--

8	If applicable, for pure electric vehicle: electric range in km for OVC-HEV: equivalent all electric range in km
---	---

- For internal combustion engine vehicles and not off-vehicle charging hybrid electric vehicles, the pictograms and the values for information element 7 (electric energy consumption) and information element 8 (electric range) shall be deleted;



4	QR code giving access to all information elements described in Part 3 of this Annex in the product database for the vehicle model corresponding to the vehicle near which the label is attached or displayed. Where information on the vehicle model is not available in the product database, this information element shall not be displayed.
---	---

3	Commercial name(s)
---	--------------------

9	CO ₂ emissions class as defined in Part 1 of this Annex
---	--

6	If applicable, combined fuel consumption in L/100km for OVC-HEV: charge-sustaining ('CS') combined fuel consumption in L/100km - For pure electric vehicles: the pictogram and the value for information element 6 (fuel consumption) shall be deleted;
---	---

10	Serial number of this Regulation: '202x/xxx'.
----	---

- For vehicles fuelled with hydrogen: the pictograms and the values for information element 7 (electric energy consumption) and information element 8 (electric range) shall be deleted, and the unit of the value for information element 6 (fuel consumption) shall be replaced by kg/100km;
- For vehicles fuelled with natural gas and hydrogen natural gas: the pictograms and the values for information element 7 (electric energy consumption) and information element 8 (electric range) shall be deleted, and the unit of the value for information element 6 (fuel consumption) shall be replaced by m³/100km.