

RAW

1

Recht ■ Automobil ■ Wirtschaft Unternehmen | Technologie | Beratung

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Professor Dr. Frank Arloth,

Amtschef des Bayerischen
Staatsministeriums der Justiz

Andrea Czarnecki, Group General
Counsel Continental AG

Professor Dr. Markus Gehrlein,

Richter am Bundesgerichtshof a. D.

Karin E. Geissl, Rechtsanwältin,

Attorney at Law, Freshfields Bruckhaus
Deringer

Dr. Peter Gladbach,

Datenschutzbeauftragter AUDI AG

Professor Dr. Christian Heinrich,

Katholische Universität, Ingolstadt

Dr. Florian Hofer, LL.M., Chief Legal and

Compliance Officer, Daimler Truck AG

Dr. Uta Karen Klawitter,

General Counsel AUDI AG

Professor Dr. Thomas Klindt,

Rechtsanwalt, Noerr

Nora Klug, LL.M.,

General Counsel Robert Bosch GmbH

Professor Dr. Rolf-Dieter Mönning,

Rechtsanwalt, Mönning Feser Partner

Professor Dr. Dr. h.c. Hanns Prütting,

Universität zu Köln

Professor Dr. Jens M. Schmittmann,

Rechtsanwalt, FOM Hochschule, Essen

Dr. Stefan Schröcker,

Leiter Recht, Produktion und Vertrieb,
BMW AG

Dr. Reinhard Siegert, Rechtsanwalt,

Heuking Kühn Lüer Wojtek

Dr. Martin Wagener,

Rechtsanwalt

SCHRIFTFLEITUNG

Dr. Nicholas Schoch, Rechtsanwalt,
Freshfields Bruckhaus Deringer

STÄNDIGE MITARBEITER

Dr. Charlotte Harms, Paul Harenberg,
Camillo v. Haugwitz

- Hildegard Müller
1 **Die Mobilität der Zukunft zum Erfolgsprojekt machen**
- VRiOLG Prof. Dr. Gregor Vollkommer
2 **Das VDuG auf dem Praxisprüfstand**
- Martin Egner und Melina Gebhardt
9 **Die Aktualisierungspflicht nach § 475b BGB**
- Dr. Marius Haak und Dr. Nicholas Schoch
17 **Das neue Hinweisgeberschutzgesetz im Elchtest**
- Emilia Etz, LL.B., Maître en Droit und Dr. Dr. Claus Zimmermann, LL.M. (Yale)
24 **CBAM: Herausforderungen und Perspektiven für die europäische Automobilindustrie**
- Dr. Reinhard Siegert und Anne Kirch
31 **Kartellrecht nach der 11. GWB-Novelle: Worauf müssen sich die Unternehmen einstellen?**
- Dr. Gerd Schwendinger, LL.M.(EU) und Christopher Montgomery Vollert
36 **Automobilwirtschaft und EU-Beihilfenrecht: Chancen und Hürden der grünen und digitalen Transformation**
- Prof. Dr. Christian Pelz
41 **Exportkontrolle und Sanktionen im Bereich der Automobilwirtschaft**
- Dr. Andreas Ottofülling
47 **Die neue Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung für Personenkraftwagen (Pkw-EnVKV)**
- Ines Coenen
54 **Die AFIR – mehr Rechtssicherheit beim Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe?**
- Dr. Charlotte Harms und Sebastian Lutz-Bachmann
59 **Die Anforderungen der Batterieverordnung (VO (EU) 2023/1542) für in Fahrzeugen verwendete Batterien**
- Michael Öttinger
65 **Der Trend der EU-Lebenszyklusgesetzgebung setzt sich fort – kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und Entsorgung von Altfahrzeugen**
- Matthias Götz, LL.M. (Cambridge)
71 **Rezension zu: Tino Haupt, Der Zugriff auf Fahrzeugdaten aus strafrechtlicher und zivilrechtlicher Perspektive**
- Carsten Hösker, LL.M.
75 **Rezension zu: Produkthaftungsgesetz. Kommentar. Hrsg. von Arun Kapoor Elisabeth Macher, LL.M. (Birmingham), Paul Schmitz, Dr. Frank-Bernd Weigand, LL.M. (London), und Kristina Heistermann, LL.M. (Exeter/Dresden)**
- 80 **Der OBD-Port muss offen bleiben – auch Cybersecurity ist kein Argument Anmerkung zu EuGH, Urt. v. 5.10.2023 – C-296/22 – A.T.U und Carglass/FCA Italy**
- Dr. Charlotte Harms
83 **Meldepflichten im Bereich der Cybersicherheit**

wirtschaftssystem zu empfehlen. Geschäftsprozesse sind so einzurichten, dass bereits vor dem Abschluss von Kaufverträgen eine Prüfung auf sanktionsrechtliche Zulässigkeit erfolgt. Ein regelmäßiges EDV-gestütztes Sanktionslisten-Screening aller Kunden ist zudem anzuraten. Besondere Sorgfalt ist bei Geschäften angebracht, die einen direkten oder indirekten Bezug zu einem sanktionierten Staat besitzen oder bei denen ein solcher naheliegt. Zudem sollten Unternehmen sich mit den Mustern zur Erkennung von verbotenen Umgehungsgeschäften vertraut machen.

Vehicle manufacturers, suppliers and dealers inevitably come into contact with export control regulations. Every company should thoroughly check whether and which parts of its product range are subject to restrictions under

the Foreign Trade and Payments Act, the EU Dual-Use Regulation or sanctions. Sanctions can also apply to purely domestic business. If the product range is extensive, appropriate labelling in the merchandise management system is recommended. Business processes should be set up in such a way that a check for admissibility under sanctions law is carried out before purchase contracts are concluded. Regular computerised sanctions list screening of all customers is therefore recommended. Particular care should be taken with transactions that have a direct or indirect connection to a sanctioned country or which suggest that such a connection exists. In addition, companies should familiarise themselves with the patterns for identifying prohibited circumvention transactions.

RA Dr. Andreas Ottofölling*

Die neue Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung für Personenkraftwagen (Pkw-EnVKV)

Um es vorweg zu nehmen: Die „neue“ Pkw-EnVKV¹ wird nur ein Zwischenschritt sein. Auch wenn damit eine Anpassung an das auf europäischer Ebene geltende Prüfverfahren „World Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)“ erfolgt, ist ausweislich der Begründung des Referentenentwurfs zu erwarten, dass die EU-Kommission alsbald einen Vorschlag für eine Novellierung der Richtlinie 1999/94/EG vorlegen wird. Das wiederum hat zur Folge, dass der nationale Verordnungsgeber die so novellierte EU-Richtlinie umsetzen muss. Mithin ist eine weitere Änderung der Pkw-EnVKV absehbar und auch schon in der mündlichen Anhörung der Verbände am 20.7.2023 im Ministerium angesprochen worden. Der zeitliche Fahrplan ist allerdings offen und Prognosen, wann dies geschehen könnte, sollte man besser unterlassen. Denn auf die aktuelle Pkw-EnVKV hat die Branche schon seit Jahren gewartet. In Anbetracht der technologischen Entwicklung und des Anstiegs von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) die Pkw-EnVKV gemäß dem Prüfauftrag in § 11 auf etwaigen Anpassungsbedarf zu überprüfen. Dazu soll ein Bericht mit Vorschlägen zur Weiterentwicklung und Änderung veröffentlicht werden. Insbesondere soll geprüft werden, ob der Energieverbrauch elektrifizierter Fahrzeuge differenziert nach Energieverbrauchs-Klassen ausgewiesen werden sollte und ob die Kennzeichnungspflicht um weitere Angaben wie z. B. eine Information über die Lebenszyklus-Kosten des Fahrzeugs aufgrund der CO₂-Bepreisung von Energieträgern und der Kraftfahrzeugsteuer erweitert werden sollte. Es soll weiter geprüft werden, inwieweit gebrauchte Pkw verpflichtend in den Geltungsbereich der Verordnung aufgenommen und ob Hörfunkdienste und audiovisuelle Mediendienste gemäß § 5 Absatz 2 Satz 2 Pkw-EnVKV weiterhin von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen werden sollen. Wenn dieser Bericht vorliegt, wird das Ministerium erneut eine Länder- und Verbändeanhörung durchführen und alsdann etwaige Änderungen vorschlagen.²

hörung durchführen und alsdann etwaige Änderungen vorschlagen.²

I. Einleitung sowie Richtlinien-/Verordnungshistorie

Am 13.12.1999 trat die Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und Rates über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch von CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen („Kraftstoffverbrauchsrichtlinie“ – kurz: KV-RL) in Kraft,³ zuletzt geändert durch die Verordnung 1882/03/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.9.2003.⁴

Da die Kommission von den deutschen Behörden keine Mitteilung über die Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht erhalten hatte, leitete sie ein Vertragsverletzungsverfahren ein, nachdem sie die Bundesrepublik Deutschland gemahnt hatte, sich zu äußern. Da die Äußerung der deutschen Regierung die Kommission nicht überzeugte, richtete sie am 25.7.2001 eine mit Gründen versehene Stellungnahme an die Bundesrepublik. Da diese auf die Stellungnahme nicht antwortete, erhob die Kommission vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) Klage.

Konkret wurde gemäß Art. 226 EG Klage auf Feststellung erhoben, dass die Bundesrepublik Deutschland dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus der Richtlinie 1999/94/EG des

* Mehr über den Autor erfahren Sie auf S. III.

1 Abrufbar unter <https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2024/50/VO>.

2 Dieses Procedere lässt sich der „Begründung“ zum Entwurf der „Zweite Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz entnehmen, dort unter A. VII. „Befristung; Evaluierung“, S. 40 – hier abrufbar: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Gesetz/novellierung-pkw-envkv.pdf?__blob=publicationFile&t=4 (Abruf: 17.2.2024).

3 ABl. EG Nr. L 12 vom 18.1.2000, S. 16 ff.

4 ABl. EU Nr. L 284 vom 29.9.2003, S. 1 ff.

Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.12.1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. 2000, L 12, S. 16) verstoßen hat, dass sie nicht innerhalb der vorgeschriebenen Frist die erforderlichen Maßnahmen getroffen hat, um dieser Richtlinie nachzukommen.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat diesen Verstoß festgestellt mit Urt. v. 25.9.2003, Az. C-74/02.⁵

In Umsetzung der KV-RL hat der deutsche Gesetzgeber am 28.5.2004 die Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen – kurz: Pkw-EnVKV – erlassen, die dann am 1.11.2004 in Kraft getreten ist,⁶ zuletzt geändert durch Art. 259 der Verordnung vom 19.6.2020.⁷

Mit der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1.6.2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und Fahrzeugwartungsinformationen zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1; L 209 vom 12.8.2017, S. 63; L 56 vom 28.2.2018, S. 66; L 2 vom 6.1.2020, S. 13; L 338 vom 15.10.2020, S. 12), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/49 (ABl. L 17 vom 22.1.2020, S. 1) geändert worden ist, wurde EU-weit ein neues Prüfverfahren zur Bewertung von Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch von neuen Fahrzeugtypen eingeführt: „World Harmonised Light Vehicles Test Procedure“ (WLTP).

Dieses löst das bisherige Prüfverfahren nach dem „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) ab. Die Mitgliedstaaten haben die Einführung des neuen Prüfverfahrens zu berücksichtigen und im nationalen Recht erforderliche Änderungen mit Blick auf die Verbrauchskennzeichnung von neuen Personenkraftwagen vorzunehmen.

Denn in der Vergangenheit waren häufig große Abweichungen zwischen den Herstellerangaben und den in der Praxis gemessenen Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerten festgestellt worden. Das war aber insofern nicht verwunderlich, weil die Fahrzeughersteller nicht verpflichtet waren, die realen Verbräuche und Emissionen anzugeben, sondern nur die Werte, die auf Basis der Anforderungen der Verordnung – nämlich in einem fest definierten Testverfahren – zu ermitteln waren. Diese Tatsache ist vielen Verbrauchern bis heute nicht bekannt und es ist häufig auch nicht gelungen, das entsprechend zu kommunizieren. Das Gegenteil war der Fall, dass nämlich in der allgemeinen Presseberichterstattung die Fahrzeughersteller nicht selten als „Schummler“ dargestellt wurden. Dieser Eindruck wurde zusätzlich durch den – nicht zu rechtfertigenden – „Diesel-Skandal“ verstärkt und die Verbraucher haben noch einmal mehr das Vertrauen in die Hersteller verloren. Das hat den Gesetzgeber unter anderem dazu bewogen, nach mehr als 100 Jahren einen Paradigmenwechsel im Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) zu vollziehen, dass nämlich mit der letzten UWG-Novelle⁸ ein Verbraucherindividualanspruch (Schadensersatz) in § 9 Abs. 2 UWG implementiert wurde.⁹

Die geänderten Prüfbedingungen des WLTP sollen einerseits mehr Realitätsnähe und andererseits eine größere Transparenz sowie eine bessere Vergleichbarkeit bei den Verbrauchswerten gewährleisten. Und es soll zudem „ein Beitrag dafür geleistet werden, dass sich Verbraucher beim Neuwagenkauf öfter als in der Vergangenheit für effizientere Fahrzeugmodelle entscheiden.“¹⁰ Und damit einhergehen auch die Anforderungen der Bundesregierung an eine nachhaltige Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. So hat das Regelungsvorhaben Auswirkungen im Bereich Emissionen von Luftschadstoffen, trägt zum Erreichen der Ziele im Bereich „Anteil erneuerbarer Energien am Brutto-Endenergieverbrauch“ der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bei und soll zum Erreichen der Ziele im Bereich „Anteil des Stroms aus erneuerbaren Energiequellen am Bruttostromverbrauch“ sowie der Reduzierung der Treibhausgasemissionen beitragen.¹¹

Die Vorgaben der Pkw-EnVKV zu Inhalt und Gestaltung von Werbung für Personenkraftwagen weisen zudem Lücken mit Blick auf Werbemöglichkeiten in digitalen Medien auf. Das wird ausdrücklich in dem Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zur „Zweite Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung“ einleitend hervorgehoben.¹² Auch in diesem Rahmen bestehe ein Bedürfnis des Verbrauchers, umfassend über die Eigenschaften von Personenkraftwagen informiert zu werden. Die Vorgaben zur Werbung seien entsprechend auf digitale Medien auszuweiten.

Es haben 11 Verbände (VDIK, ADAC, VDA, DUH, vzbv, ZAW, WiW, ACE, ZDK, Bundesverbraucherhilfe, BVfK) und 6 Bundesländer (Hamburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Baden-Württemberg, Brandenburg) Stellungnahmen zur Novellierung der Pkw-EnVKV abgegeben. Diese hält das BMWK zur Einsichtnahme bereit.¹³

Das Bundeskabinett hat am 13.12.2023 den Verordnungsentwurf zur Novellierung der Pkw-EnVKV beschlossen.¹⁴ Die mit der Notifizierung verbundene Stillhaltefrist endete am 25.1.2024. Nach erfolgreichem Abschluss der Notifizierung sowie der Zustimmung durch den Bundesrat kann die novellierte Pkw-EnVKV in Kraft treten (2.2.2024).

⁵ BeckRS 2004, 77750.

⁶ BGBl. I S. 1037.

⁷ BGBl. I S. 1328.

⁸ Gesetz zur Stärkung des Verbraucherschutzes im Wettbewerbs- und Gewerberecht vom 10.8.2021, BGBl. I S. 3504.

⁹ Ottofülling, RAW 2022, S. 142, S. 148; Glöckner, WRP 2022, S. 383.

¹⁰ So ausdrücklich in der „Begründung“ zum Entwurf der „Zweite Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz entnehmen, dort unter A. VI. „Regelungsfolgen“, S. 35 – abrufbar unter dem Link in Fußnote 1.

¹¹ Diese Ziele werden in der „Begründung“ zum Entwurf der „Zweite Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz genannt, dort unter A.VI.2. „Nachhaltigkeitsaspekte“, S. 36 – abrufbar unter dem Link in Fußnote 1.

¹² Referentenentwurf des BMWK mit Bearbeitungsstand 21.6.2023 abrufbar unter: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/P-R/referentenentwurf-pkw-envkv.pdf?__blob=publicationFile&tv=1 (Abruf: 17.2.2024).

¹³ Die Stellungnahmen sind hier abrufbar: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/stellungnahmen-der-verbaende-zur-novellierung-der-pkw-envkv.html> (Abruf: 17.2.2024).

¹⁴ Dieser Verordnungsentwurf ist hier abrufbar: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Gesetz/novellierung-pkw-envkv.pdf?__blob=publicationFile&tv=4 (Abruf: 17.2.2024).

II. Inhalt der neuen Pkw-EnVKV

Art. 1 Pkw-EnVKV: Überschrift

Die Bezeichnung der Verordnung wird wie folgt gefasst: „Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoff- und Stromverbrauch, zu CO₂-Emissionen und zu Kosten bei neuen Personenkraftwagen“. Gegenüber der bisherigen Fassung ist, abgesehen von einer kleinen Umstellung bei der Wortwahl, der Hinweis zu den „Kosten“ neu hinzugekommen. Damit wird klargestellt, die Verordnung informiert die Verbraucherinnen und Verbraucher zusätzlich über die Energiekosten neuer Personenkraftwagen.

Art. 1 § 1 Pkw-EnVKV: Kennzeichnungspflicht

In § 1 Pkw-EnVKV wird der Absatz 1 neu gefasst. Dieser enthält in Satz 1 eine abschließende Aufzählung der Angaben, die Hersteller oder Händler grundsätzlich im Rahmen der Verordnung machen müssen. In Satz 2 wird klargestellt, dass der Stromverbrauch und die elektrische Reichweite nur für Pkw mit den genannten Antriebsarten anzugeben sind. Künftig sollen die Energiekosten für eine Jahresfahrleistung von 15 000 km angegeben werden. Diese Laufleistung liegt näher an der durchschnittlichen Jahresfahrleistung von in Deutschland zugelassenen Pkw als die bisherige (20 000 km). Somit erhalten Verbraucherinnen und Verbraucher eine realitätsnähere Information über die im Durchschnitt zu erwartenden Energiekosten des ausgestellten oder zum Kauf beworbenen neuen Pkw.

Außerdem soll beim Autokauf deutlich klarer auf die künftige Kostenbelastung durch die CO₂-Bepreisung fossiler Kraftstoffe über die Nutzungsdauer des Fahrzeugs hingewiesen werden. Denn es wird ein deutlicher Anstieg der CO₂-Preise erwartet, die die Verbraucherinnen und Verbraucher über die Kraftstoffkosten zu tragen haben. Laut Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) liegt das durchschnittliche Alter der in Deutschland zugelassenen Pkw bei rund zehn Jahren.¹⁵ Künftig müssen zusätzlich die angenommenen CO₂-Kosten über die nächsten zehn Jahre bei 15 000 Kilometer Jahresfahrleistung angegeben werden. In Anlage 1 wird einerseits die Methode zur Berechnung der CO₂-Kosten auf Basis der angenommenen künftigen CO₂-Preise durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz erklärt. Andererseits wird dort das Verfahren zur zukünftigen Bekanntmachung der angenommenen künftigen CO₂-Preise erläutert.

Eine neue Struktur erhält der Absatz 2: Dort werden nur noch die zu verwendenden Einheiten geregelt. In den folgenden Absätzen 3 bis 6 werden dann die Kennzahl-spezifischen Anforderungen geregelt. Neu kommen folgende Vorgaben zu den zu verwendenden Angaben hinzu:

- Wasserstoff (Nr. 1c) in kg je 100 Kilometer
- elektrische Reichweite (Nr. 4) in Kilometer
- Energiekosten (Nr. 5) in Euro im jeweiligen Jahr
- Kraftfahrzeugsteuer (Nr. 6) in Euro im Jahr
- CO₂-Kosten (Nr. 7) in Euro

Des weiteren regelt § 1 in den Absätzen 3 bis 6 detailliert für jede Kennzahl die in der bisherigen Fassung in Absatz 2 Nr. 1 aufgeführten Anforderungen an die maßgeblichen Werte, einschließlich der Rundungsregelungen. Soweit auf die EU-Vorschriften verwiesen wird, handelt es sich um die

jeweils gültige Fassung derselben. In Absatz 4 werden Umrechnungswerte für komprimiertes Erdgas und Wasserstoff unter Verweis auf europäische Regelungen spezifiziert mit der Folge, dass bei etwaigen Änderungen dieser Regelungen dies auch unmittelbar für die nationale Verordnung Gültigkeit hat. Entsprechendes gilt für den in Absatz 5 spezifizierten Stromverbrauch. In Absatz 6 ist eine Rundungsregelung für die Angabe zu CO₂-Emissionen verortet und Absatz 7 regelt die Legaldefinition der Übereinstimmungsbescheinigung unter Bezugnahme der relevanten EU-Vorschriften.

Art. 1 § 2 Abs. 1 Pkw-EnVKV: Begriffsbestimmungen

Hier finden sich nun drei Absätze an Stelle von einem Absatz. Der Absatz 1 ist um eine Vielzahl von Definitionen erweitert worden; waren es zuvor 16 Nummern, sind es nun 30 Nummern. Ohne im Folgenden zu ausführlich auf jede der Nummern einzugehen, sollen einige wesentliche Änderung nachstehend aufgelistet werden: Die Nr. 1 wird insofern neu gefasst als die bisher zusammen gefassten Begriffe „neue“ und „Personenkraftwagen“ derart entkoppelt werden, dass in Nr. 1 nur der Begriff „Personenkraftwagen“ definiert wird. Und zwar unter Verweis auf die entsprechende EU-Rahmenrichtlinie wonach Fahrzeuge der Klasse M1 solche sind, die für die Personenbeförderung ausgelegt und gebaut und mit höchstens acht Sitzplätzen (außer dem Fahrer) versehen sind. Vom Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/858 – dort Anlage 1 Teil A Nummer 5 – schafft der letzte Halbsatz eine Ausnahme für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung.

Im Grunde unverändert bleibt die Definition „neu“ im Hinblick auf Personenkraftwagen. „Neu“ sind solche Pkw, die noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurden. Allerdings werden in der Nr. 2 zusätzlich zwei objektive Kriterien genannt. Danach gilt ein Pkw als „neu“, sofern dieser typgenehmigt ist und seine Ersterzulassung zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr in dem Zeitpunkt, in welchem er vom Hersteller ausgestellt oder zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angeboten oder beworben wird, noch nicht länger als acht Monate zurückliegt oder das Fahrzeug einen Kilometerstand von 1 000 Kilometern oder weniger aufweist. Diese Kriterien sind zurückzuführen auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs.¹⁶ Der BGH hat festgestellt, das Verständnis des Begriffs „neue Personenkraftwagen“ müsse an objektivierbaren Umständen ausgerichtet werden. Sowohl die genannte Laufleistung als auch das Alter stellten angemessene Mittelwerte dar, um einen PKW noch als „neu“ zu qualifizieren. Mit hin fallen hierunter regelmäßig auch Pkw die nur geringfügig oder vorübergehend als Vorführwagen oder als Fahrzeug für Testfahrten durch Kunden genutzt wurden. Die „spiegelbildliche“ Definition findet sich in der Nr. 3 wo der Begriff „gebraucht“ als „nicht neu“ qualifiziert wird. Die Definition des „Modells“ findet sich in neuer Fassung in der Nr. 4. Neben dem bisher bekannten Kriterien „Handelsbezeichnung eines Fahrzeugtyps“ werden dann aber fünf weitere Merkmale genannt, welche die

15 Quelle KBA: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html (Abruf: 17.2.2024).

16 BGH, Urt. v. 21.12.2011 – I ZR 190/10 – Neue Personenkraftwagen, GRUR 2012, 842, 844 (Rn. 23); BGH, Urt. v. 5.3.2015 – I ZR 164/13 – Neue Personenkraftwagen II, NJW 2015, 3309, 3310 (Rn. 15).

betreffenden „Varianten und Versionen“ kumulativ erfüllen müssen, nachzulesen in § 2 Abs. 1 Nr. 4 Buchstaben a) bis e). Auch diese Neuregelung ist auf die Rechtsprechung zurückzuführen, weil es Rechtsunsicherheiten im Zusammenhang mit der bisherigen Definition gab.¹⁷ Mit der Neuregelung will der Verordnungsgeber eine rechtssichere Anwendung der Regelung gewährleisten, weil nun konkrete Voraussetzungen definiert sind, die Fahrzeuge gemeinsam aufweisen müssen, um unter einem „Modell“ zusammengefasst zu werden. Damit soll auch sichergestellt werden, dass die Gruppe der Fahrzeuge, welche unter einem „Modell“ zusammengefasst werden, nicht zu groß wird. Es soll zudem erreicht werden, dass für die Verbraucherinnen und Verbraucher eine größere Transparenz herrscht und den Marktüberwachungsbehörden der Länder die Kontrollen erleichtert werden.¹⁸

In der Nr. 5 wird der „WLTP-Wert“ definiert als ein Wert, der nach den in der Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegten Prüfverfahren ermittelt wurde. Die Nr. 6 beschreibt die „Langzeitmiete“ als die einem Kunden auf einem anderen Wege als durch Leasing gegen Entgelt überlassene Nutzung eines modellspezifisch ausgewählten oder konfigurierten neuen Pkw für einen Zeitraum von einem Monat oder länger. Eine solche Vermietung ist also vergleichbar mit dem Leasing oder Kauf eines Fahrzeugs. Eine solche Nutzungsdauer stellt ein Indiz für ein hinreichendes Interesse des Kunden dar, die zu kennzeichnenden Angaben in seine Entscheidung mit einzubeziehen. Mit dieser Regelung wird die entsprechende Rechtsprechung umgesetzt.¹⁹ In Nr. 7 wird nun die vormalige Nr. 14 („Fabrikmarke“) verortet, allerdings mit der Änderung, dass der Bezug auf die Richtlinie 1999/94/EG ersetzt wird durch den Bezug auf die „Übereinstimmungsbescheinigung“. Die Nr. 8 wird neu gefasst durch die Angabe der „Fahrzeug-Identifizierungsnummer“. Das ist eine international genormte, 17-stellige Seriennummer gemäß der Übereinstimmungsbescheinigung mit der ein Fahrzeug eindeutig identifizierbar ist. Die neue Nr. 9 enthält die bisherige Nr. 2 („Hersteller“), wobei an Stelle der „Zulassungsbescheinigung Teil I“ jetzt auf die „Übereinstimmungsbescheinigung“ abgestellt wird. In der Nr. 10 finden sich die Regelungen zum „Händler“, vormalig in Nr. 3 enthalten. Soweit eine Ergänzung durch die Aufnahme des Merkmals „gewerblich“ erfolgt ist, hat dies ausschließlich die klarstellende Funktion, dass ein „Privatverkäufer“ kein „Händler“ nach den Regelungen dieser Verordnung ist. Die Ergänzung um die „Langzeitmiete“ ist ebenso wie das Weglassen „in Deutschland“ nur redaktioneller Natur.

Bisher nicht legal definiert war der „Kunde“. Dazu findet sich nun eine Regelung in Nr. 11, was der Verbesserung der Rechtssicherheit dient. „Kunde“ ist eine Person, die für einen möglichen Kauf, eine Langzeitmiete oder ein mögliches Leasing eines Pkw einen Verkaufsort aufsucht, um sich dort über die Eigenschaften eines PKW zu informieren.

In Nr. 12 („Verkaufsort“) ist die vormalige Nr. 4 zu finden mit der Maßgabe, dass die Definition um zwei Voraussetzungen ergänzt wurde. Einerseits muss eine Abtrennung baulicher oder anderer Art erfolgen, wobei entscheidend ist, dass es sich um eine räumliche Trennung handelt, die eine Sicht auf die dort befindlichen Pkw zumindest erschwert und Kunden an einem unbefugten Zutritt hindert. Auch wenn die an einem solchen Ort abgestellten Fahr-

zeuge von Interessenten optisch wahrgenommen werden können, muss eine Bemusterung und Inaugenscheinname der Fahrzeuge aufgrund der räumlichen Distanz ausgeschlossen sein. Das können beispielsweise Lager- und Betriebsflächen wie ein Parkhaus, ein abgetrennter Werkstattbereich oder eine Lagerhalle sein. Dem Kunden sollte bereits aufgrund der räumlichen Situation klar sein, dass in diesen Bereichen sich keine zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angebotenen Fahrzeuge befinden. Andererseits muss dieser räumlich abgetrennte Bereich mittels eines für jeden Interessenten klar erkennbaren Hinweises von dem Verkaufsort abgegrenzt werden. Dies kann beispielsweise durch klar erkennbare Hinweise wie „Zutritt nur für Mitarbeiter“ o. ä. erfolgen. Die Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein. Wenn das der Fall ist, ist hinreichend sichergestellt, dass Kunden die an einem solchen Ort befindlichen PKW nicht in ihre Kaufentscheidung mit einbeziehen können, mithin entfällt eine Kennzeichnungspflicht.

In Nr. 13 wird der „Kraftstoff“ definiert als „flüssiger Kraftstoff“ oder „komprimiertes Erdgas“. Und zur Bekanntmachung der Kraftstoffqualität wird auf die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen vom 8.12.2010 (BGBl. I S. 1849), in der jeweils geltenden Fassung, verwiesen. Die Nr. 14 beschreibt „Kraftstoffverbrauch“ als den auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens von flüssigem Kraftstoff, komprimierten Erdgas oder Wasserstoff. „Wasserstoff“ hingegen ist kein Kraftstoff im Sinne der Nr. 13, sondern ein „anderer Energieträger“ ebenso wie Strom, geregelt in der Nr. 15. In der Nr. 16 wird der „Stromverbrauch“ als der auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens an elektrischer Energie qualifiziert. Die Nr. 17 legt den „Energieverbrauch“ fest als einen auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten Verbrauch eines Pkw an Kraftstoff, Wasserstoff oder elektrischer Energie. Die Nr. 18 enthält die Regelung zu den „CO₂-Emissionen“, ebenfalls auf Grundlage der vorgenannten Verordnung. Auch die Definition der „elektrischen Reichweite“, geregelt in Nr. 19, welche von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen auf elektrische Weise zurückgelegt werden kann, basiert auf der vorgenannten Verordnung. In Nr. 20 wird die „Masse des Fahrzeugs“ beschrieben.

Die Nr. 21 definiert, was unter einem „Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor“ zu verstehen ist. In Nr. 22 findet sich eine Definition für ein „extern aufladbares Hybridelektrofahrzeug“ und ein „rein elektrisch betriebenes Fahrzeug“ wird in Nr. 23 erläutert. Und schließlich findet sich auch eine Erklärung zum „Brennstoffzellenfahrzeug“, nämlich in der Nr. 24. Für jedes dieser Fahrzeuge gibt es ein eigenes Muster zur Erstellung der Hinweise.

17 BGH, Urt. v. 24.7.2014 – I ZR 119/13 – Der neue SLK, GRUR 2015, 393.

18 So in der Begründung zur „Zweite Verordnung zur Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, dort unter Punkt B. „Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)“ (= Seite 43, letzter Absatz).

19 LG München I, Urt. v. 27.5.2021 – 17 HK O 11810/20, GRUR-RS 2021, 12293; LG München I, Urt. v. 11.11.2021 – 17 HK O 1346/21, BeckRS 2021, 34150.

Die „Antriebsart“ wird in der Nr. 25 spezifiziert. Sie ist gleichsam der Oberbegriff der unterschiedlich zur Anwendung kommenden Antriebsarten.

Weiter geht es dann mit der Erläuterung, was eine „Werbeschrift“ (Nr. 26) ist und was unter „Werbematerial“ (Nr. 27) zu fassen ist. Die „Verbreitung in elektronischer Form“ findet sich in Nr. 28. Bei den drei vorstehenden Nummern hat es lediglich marginale Änderungen redaktioneller Art gegeben.

Das „Online-Videoportal“ wird in Nr. 29 erklärt. Dieser Begriff wurde wegen der zunehmenden Bedeutung der Internetwerbung neu definiert. Die Erläuterung „elektronische, magnetische oder optische Speichermedien“ war bereits in der Verordnung enthalten (vormals Nr. 13) und findet sich nun in Nr. 30.

Art. 1 § 2 Abs. 2 Pkw-EnVKV

Hier werden die Begriffe „Typ“, „Variante“ und „Version“ definiert. Übernommen wurde lediglich die Definition nach Art. 2 Nr. 10 der Richtlinie 1999/94/EG, d. h. die Änderung ist nur redaktioneller Natur.

Art. 1 § 2 Abs. 3 Pkw-EnVKV

In dieser Regelung werden die phasenspezifischen Werte zum Kraftstoff- sowie Stromverbrauch unter Verweis auf die Verordnung (EU) 2017/1151 im Einzelnen definiert. Sämtliche der genannten Werte werden auf den neuen Hinweis nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 aufgenommen.

Art. 1 § 3 Pkw-EnVKV: Hinweis über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen sowie Aushang am Verkaufsort

Unter der geänderten Überschrift „Hinweis über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen sowie Aushang am Verkaufsort“ werden unter dem Oberbegriff „Energieverbrauch“ die Begriffe „Kraftstoff- und Stromverbrauch“ aus redaktionellen Gründen zusammengefasst.

Art. 1 § 3 Abs. 1 Pkw-EnVKV

Im Satzteil vor Nr. 1 werden der besseren Verständlichkeit wegen lediglich redaktionelle Änderungen vorgenommen und die „Langzeitmiete“ ergänzt.

Die Nr. 1 erhält eine neue Fassung. Dort werden als weitere Angaben die elektrische Reichweite, die Energiekosten, die Kraftfahrzeugsteuer, aber auch der unter dem Oberbegriff des Energieverbrauchs ebenso erfasste Wasserstoffverbrauch ergänzt. Außerdem werden die Anforderungen an die Sichtbarkeit des Hinweises klarer formuliert. Und es wird die Pflicht zur Angabe der CO₂-Klassen aus dem bisherigen Satz 2 hier verortet. Die Angabe des Erstelldatums – vormals in Satz 3 geregelt – wird komplett gestrichen, da diese Information bereits Anlage 1 entnommen werden kann. Eine Neuregelung ist die Verpflichtung zur Angabe der CO₂-Kosten. In Anlage 1 wird die Methode zur Berechnung dieser Kosten auf Basis angenommener künftiger CO₂-Preise durch das BMWK erläutert.

Eine Neufassung erhält ebenso die Nr. 2. Auch hier werden als weitere Angaben die elektrische Reichweite sowie der Wasserstoffverbrauch genannt.

Art. 1 § 3 Abs. 2 Pkw-EnVKV

In diesem Absatz erfolgen lediglich Änderungen redaktioneller Art.

Art. 1 § 3 Abs. 3 Pkw-EnVKV

Es wird den Herstellern eine Pflicht auferlegt, den nach Satz 1 übermittelten Angaben zu den Kennzahlen für den Hinweis und den Aushang eine Information beizufügen, dass in Abhängigkeit der Rad-Reifen-Kombination die Angaben eines neuen Pkw variieren können.

Art. 1 § 3 Abs. 4 Pkw-EnVKV

An dieser Stelle erfolgen Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht. Dabei erfolgt in Nr. 1 zunächst nur eine Klarstellung dergestalt, dass gebrauchte Pkw von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen sind. Gleichwohl sollen nach den Sätzen 2 bis 4 sowohl Hersteller als auch Händler bei gebrauchten Pkw die Möglichkeit haben, WLTP-Werte freiwillig anzugeben. Dabei bleibt es ihnen unbenommen, diese Angaben ohne Nutzung der Muster in Anlage 1 zu machen. Werden dagegen diese Muster verwendet, muss zusätzlich in der Überschrift der Hinweis auf „Gebrauchtwagen“ erfolgen.

Gemäß Nr. 2 gibt es eine Erleichterung für neue Pkw, die erst vor kurzer Zeit am Verkaufsort angeliefert wurden. Im Grundsatz besteht zwar für den Händler die Pflicht zur unverzüglichen – das bedeutet ohne schuldhaftes Zögern – Kennzeichnung. Wenn aber Neuwagen außerhalb der Geschäftszeiten angeliefert werden oder für einen Dritte klar erkennbar ist, das Fahrzeug wurde erst angeliefert, weil es z. B. noch mit Folie beklebt ist, dann greift die Erleichterung. Die Neuwagen sollten jedoch spätestens einen Tag nach der Anlieferung entsprechend gekennzeichnet sein.

Nach Nr. 3 sind neue Pkw von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen, wenn diese nur vorübergehend am Verkaufsort zur Auslieferung an den Käufer, den Mieter oder Leasingnehmer bereitstehen. Davon ist auszugehen, wenn das Auto bereits zugelassen und mit einem Nummernschild versehen ist oder das Fahrzeug verhüllt oder auf einem entsprechenden Abholplatz bereitsteht. Auch bei Letzterem sollte ein Werktag nicht überschritten sein. Zudem würde ein (wahrheitsgemäßes) Schild ausreichen, das Fahrzeug stehe zur Abholung durch einen Kunden bereit.

Soweit für neue Pkw vom Hersteller noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen, gilt nach Nr. 4 auch dafür eine Befreiung von der Kennzeichnungspflicht. Das betrifft bspw. neue Pkw, die noch nicht zum Verkauf an den Endkunden angeboten werden wie Prototypen, Studien, nicht typgeprüfte Messeneuheiten oder sonstige Pkw, für die der Hersteller noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen hat. Gemäß den Sätzen 2 und 5 haben Hersteller und Händler die Möglichkeit, freiwillig vorläufige WLTP-Werte mitzuteilen und darauf hinzuweisen, dass die Werte „vorläufig“ sind. Dabei können die Muster gemäß Anlage 1 Teil II verwendet werden, sofern zusätzlich eine deutliche Markierung mit dem Wort „vorläufig“ erfolgt. Diese Ausnahme wird damit begründet, dass für diese Autos regelmäßig bereits eine Übereinstimmungsbescheinigung mit verlässlichen Daten vorliege.

Art. 1 § 3a Pkw-EnVKV: Zuweisung zu einer CO₂-Klasse

In dieser Vorschrift wird weiterhin die Zuweisung zu einer CO₂-Klasse geregelt. Allerdings erfolgt die Zuordnung zu einer CO₂-Klasse nicht mehr anhand der relativen CO₂-Emissionen des Pkw im Verhältnis zur Masse, sondern anhand des absoluten Wertes der CO₂-Emissionen des Pkw in Gramm CO₂ je Kilometer. Das hat eine Vereinfachung zur Folge, denn ohne weitere Rechenschritte kann nun die Bestimmung der CO₂-Klasse mithilfe der in der Tabelle angegebenen Spanne von CO₂-Emissionswerten je CO₂-Klasse erfolgen. Und es führt zu einer größeren Transparenz und einer besseren Vergleichbarkeit.

In Absatz 2 ist geregelt, dass die Werte der CO₂-Emissionen für die Einordnung in die CO₂-Klasse der Übereinstimmungsbescheinigung zu entnehmen sind.

Art. 1 § 4 Pkw-EnVKV: Leitfaden zum Energieverbrauch und den CO₂-Emissionen

Wie bisher auch, finden sich in dieser Vorschrift die Regelungen zum sog. Leitfaden zum Energieverbrauch und den CO₂-Emissionen. Allerdings ist künftig nicht mehr notwendig, diesen Leitfaden in gedruckter Form bereitzustellen und zu verteilen. Es genügt grundsätzlich, dass dieser im Internet zur Verfügung steht. Das sei auch im Sinne der Nachhaltigkeit, zumal in der bisherigen Praxis der Leitfaden primär schon in digitaler Form verwendet wurde. Die Hersteller bestimmen auch künftig die Stelle, die den Leitfaden erstellt. Selbige bedarf dann noch der Zustimmung des BMWK.

Zukünftig erfolgt die Aktualisierung in kürzeren Abständen wie in Absatz 3 geregelt, nämlich halbjährlich an Stelle von jährlich. Für die konkrete Ausgestaltung des Leitfadens regelt Absatz 4, dass dieser den Anforderungen der Anlage 3 entsprechen muss. Und Absatz 5 schreibt im Einzelnen vor, wie Hersteller und Händler den Leitfaden am Verkaufsort vorhalten müssen. Das kann durch unentgeltliches Einsehen in elektronischer Form erfolgen, aber auch durch Mitteilung der Internetadresse, unter welcher der Leitfaden abrufbar ist, sowie durch Übergabe eines elektronischen, magnetischen oder optischen Speichermediums. Dem Händler oder Hersteller bleibt es unbenommen, den Leitfaden auch in ausgedruckter Form vollständig einsehbar zu machen. Absatz 6 enthält detaillierte Regelungen dazu, welche Angaben die Hersteller und Importeure der bestimmten Stelle nach Maßgabe des Absatzes 7 (jeweils zum 30. Juni und 31. Dezember) zu übermitteln haben. Das sind das Jahr der erstmaligen Einführung in den Handel, der Typ, der Energieverbrauch als Oberbegriff für den Verbrauch von Kraftstoffen oder Strom, die CO₂-Klassen und die elektrische Reichweite. Absatz 6 Sätze 2–5 spezifizieren, dass bei einem Modell, unter dem mehrere Varianten oder Versionen zusammengefasst werden, jeweils der niedrigste und der höchste Wert oder die günstigste und ungünstigste CO₂-Klasse als Spannbreite anzugeben sind. Sollte es innerhalb einer Variante oder Version unterschiedliche Kennzahlen geben, ist jeweils auf den höchsten Wert oder die ungünstigste CO₂-Klasse abzustellen, um die Spannbreite zu bilden.

Art. 1 § 5 Pkw-EnVKV: Werbung

Gemäß Absatz 1 sind in Werbematerialien künftig auch die CO₂-Klassen neben dem schon bisher üblichen Energieverbrauch (Kraftstoff-, Wasserstoff-, Stromverbrauch) sowie den CO₂-Emissionen anzugeben. Das Nähere regelt die Anlage 4.

In Anbetracht der Tatsache, dass Werbung im Internet (insbesondere in sozialen Medien wie Facebook, Twitter/X, Instagram, Pinterest, Tumblr) und in Online-Videoportalen (YouTube) in den letzten Jahren auch in der Automobilwirtschaft große Bedeutung gewonnen und entsprechende Verbreitung erfahren hat, hat der Verordnungsgeber entschieden, dass auch diese Medien der Kennzeichnungspflicht nach der Pkw-EnVKV unterfallen und dies in der neu eingefügten Nummer 3 geregelt. Die weiteren Änderungen sind lediglich redaktioneller Natur, das gilt auch für die in Absatz 3.

Zusätzlich wird ein neuer Absatz 4 eingefügt. Mit diesem wird den Werbenden ermöglicht, freiwillige Kennzeichnungen vorzunehmen, wenn noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen. Dabei sollen ausgestellte und beworbene neue Pkw gleichbehandelt und es muss deutlich werden, dass es sich nur um vorläufige Werte handelt.

Art. 1 § 6 Pkw-EnVKV: Verbot missbräuchlicher Verwendung von Bezeichnungen

Hier wird der materielle Verbotstatbestand insoweit konkretisiert, dass es verboten ist, über die Angaben zu täuschen, Missverständnisse oder Irrtümer hervorzurufen oder die Vergleichbarkeit der Angaben zu unterschiedlichen neuen Pkw einzuschränken. Ansonsten werden lediglich redaktionelle Änderungen vorgenommen, die sich aus den Änderungen in den Vorgaben der §§ 1 bis 5 Pkw-EnVKV ergeben.

Art. 1 § 7 Pkw-EnVKV: Ordnungswidrigkeiten

Hier wurden im Wesentlichen nur redaktionelle Änderungen eingepflegt.

Art. 1 § 8 Pkw-EnVKV: Auskunftspflicht des Herstellers gegenüber den Marktüberwachungsbehörden

Diese neu eingeführte Regelung räumt den Marktüberwachungsbehörden ein Auskunftsrecht ein, so dass sichergestellt wird, dass die vorgenannten Behörden überprüfen können, ob die modellbezogenen Angaben der Hersteller und Händler in den Werbematerialien aber auch im Leitfaden und Aushang den Regelungen in den §§ 1 bis 6 Pkw-EnVKV entsprechen. Dabei umfasst das Auskunftsrecht, welche Varianten oder Versionen eines Fahrzeugs unter den von ihnen angebotenen Modellen zusammengefasst sind, die entsprechenden Angaben gemäß § 1 Absatz 1 sowie die Herstellerschlüsselnummer (HSN) und die Typschlüsselnummer (TSN). Derartige Informationen müssen die Hersteller innerhalb von vier Wochen nach Auskunftsbegehren der Marktüberwachungsbehörden in einem gängigen, maschinenlesbaren Format (z. B. csv-Format) erteilen.

Art. 1 § 9 Pkw-EnVKV: Übergangsregelungen zur Weiterverwendung von Werbematerial

Diese Vorschrift regelt Übergangsfristen bei der Werbung. So kann nach Absatz 1 Werbung im Internet noch bis zu drei Monate nach Inkrafttreten der Verordnung weiterverwendet werden. Werbeschriften und elektronische, magnetische oder optische Speichermedien können gemäß Absatz 2 noch bis zu sechs Monaten verwendet werden. Und nach Absatz 3 müssen Online-Archive mit Werbung im Internet oder Internetseiten mit nicht mehr aktiv verwendetem Werbematerial nicht aktualisiert werden, sofern die Werbung im Internet vor dem Inkrafttreten der Pkw-EnVKV geschaltet wurde. Hierzu zählen Online-Archive, deren Zweck es ist, veraltete Internetseiten erneut aufrufbar zu machen oder auch Internetseiten mit nicht mehr aktiv verwendetem Werbematerial, so z. B. veraltete Posts in sozialen Medien. Denn andernfalls würde auf die Adressaten der Pkw-EnVKV ein immenser Recherche- und Löschaufwand zukommen – mit teilweise fraglichem Ausgang. Denn manche alte Werbung im Internet lässt sich nicht ohne unverhältnismäßigen Aufwand finden oder löschen.

Art. 1 § 10 Pkw-EnVKV: Weitere Übergangsregelungen

Der bisherige § 8a Pkw-EnVKV wird zu § 10 und enthält in Absatz 1 Übergangsregelungen für die Umstellung der Hinweise und Aushänge von drei Monaten nach Inkrafttreten. Nach Absatz 2 kann der Leitfaden bis zum 14.6.2024 verwendet werden, denn die Erstellung des neuen Leitfadens bedingt eine entsprechende Vorlaufzeit.

Art. 1 § 11 Pkw-EnVKV: Weiterentwicklung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung

In dieser Vorschrift finden sich Ausführungen zur Weiterentwicklung der Pkw-EnVKV. Aufgrund der großen Bedeutung der Informationen zu Kraftstoff- und Energieverbrauch, CO₂-Emissionen und weiteren relevanten Merkmalen für Kaufinteressenten sowie der Zunahme von Fahrzeugen mit elektrifiziertem Antrieb sollte die Verordnung regelmäßig auf etwaigen Anpassungsbedarf geprüft werden. Die EU-Kommission plant eine Überprüfung der zugrunde liegenden Richtlinie 1999/94/EU bereits bis zum 31.12.2024.

Das BMWK wird auf dieser Grundlage einen Bericht mit Vorschlägen zur Weiterentwicklung und Änderung der Pkw-EnVKV spätestens im ersten Quartal 2025 veröffentlichen. Es wird vor allem geprüft werden, ob der Energieverbrauch elektrifizierter Fahrzeuge differenziert nach Energieverbrauchsklassen ausgewiesen werden sollte. Es wird aber auch geprüft werden, ob weitere Angaben erfolgen sollten, um zu verdeutlichen, welche CO₂-Emissionen beim Aufladen eines BEV durch den aktuellen Strommix oder bei der Herstellung unterschiedlicher Kraftstoffe entstehen. Und auch die aktuelle Diskussion um die sog. E-Fuels spiegelt sich wider, denn die Verordnung soll durch ein weiteres Muster ergänzt werden, sobald die EU eine rechtliche Definition für die „E-fuel-only-Fahrzeuge“, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen (RFNBOs) betrieben werden, geliefert hat.

Ein weiteres Thema ist, ob auch zukünftig gebrauchte Fahrzeuge von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen bleiben. Eine entsprechende Prüfung soll auch für die Hörfunk-

dienste und audiovisuelle Mediendienste (§ 5 Abs. 2 Satz 2) erfolgen.

Die Anlagen zur Pkw-EnVKV

Anlage 1 Teil I

Bei der Anlage 1 wird nicht nur der Titel angepasst („Hinweis über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen“), sondern es erfolgt auch eine inhaltliche Neufassung. Einerseits wird die bisherige Unterteilung in Teil A und Teil B aufgehoben. Andererseits wird in Teil I Nr. 2 festgeschrieben, dass neben Schriftgröße und Schriftgrad auch die Schrift- und Hintergrundfarbe (schwarz auf weißem Grund) im Formblatt unveränderbar ist, um die Rechtssicherheit zu erhöhen. In der Nr. 3 wird ebenso die Überschrift angepasst, so dass eine bessere Verständlichkeit gewährleistet werden kann. Auch hier soll eine definierte Schriftgröße Rechtssicherheit verbessern. Erfolgt eine freiwillige Kennzeichnung von gebrauchten Pkw, bedarf es unter anderem der entsprechenden Änderung in der Überschrift. Wenn derwerbende neue Pkw kennzeichnet, für die noch keine WLTP-Werte vorliegen, muss in der Überschrift der Hinweis „vorläufig“ aufgenommen werden. Die Nr. 4 regelt, welche Angaben im ersten Kasten zu machen sind: Marke, Handelsbezeichnung, Antriebsart und Kraftstoff – jeweils näher definiert in der Übereinstimmungsbescheinigung. Und auch hier gibt es wieder Vorgaben zu Schriftgrößen.

Im zweiten Kasten sollen dann nach Nr. 5 die zum jeweiligen Fahrzeug gehörenden Werte des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen angegeben werden. Maßgeblich sind insoweit die kombinierten Werte, wobei dargelegt wird, wie das bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen, bei rein elektrischen und Brennstoffzellenfahrzeugen mit Wasserstoff zu deklarieren ist. Erforderlich ist zudem noch eine Fußnote, aus der hervorgehen soll, dass nur die CO₂-Emissionen berücksichtigt werden, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehen. Soweit noch die verpflichtende Angabe der elektrischen Reichweite erfolgt, soll dem Verbraucher eine Vergleichbarkeit von E-Fahrzeugen ermöglicht werden. Die auch hier vorhandenen Schriftgradgrößen dienen der Rechtssicherheit.

Die Nr. 6 enthält Vorgaben zum dritten Kasten. Die alte grafische Darstellung wird an die neue CO₂-Klasseneinteilung angepasst mit dem Ziel, die Verbraucherinformationen im Hinblick auf das Ladeverhalten zu verbessern sowie die Vergleichbarkeit unter den extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen zu erleichtern. Dann gibt es an dieser Stelle noch detaillierte Angaben der Farbzusammensetzungen zur Darstellung der CO₂-Klassen, der Markierung mit einem schwarzen Pfeil und Kennzeichnungsbuchstaben sowie Schriftgradgrößen. Nach Nr. 7 müssen für alle „extern aufladbare Elektrohybridfahrzeuge“ weitere Angaben zum Energieverbrauch ebenso gemacht werden wie für solche, die „mit komprimiertem Erdgas betankt“ werden. Und dann finden sich an dieser Stelle auch noch Anforderungen zu den Antriebsarten „Verbrennungsmotor“, „Brennstoffzelle“ und „rein elektrisch betriebene Fahrzeuge“. Vorgaben gibt es ebenfalls zu einer nicht zu unterschreitenden Schriftgradgröße.

Die notwendigen Angaben im vierten Kasten werden in der Nr. 8 festgelegt. Hierbei geht es um die Energiekosten (Kraftstoff-, Wasserstoff- oder Strompreis und bei extern

aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen Kraftstoff- und Strompreis), die bei einer Jahresfahrleistung von 15 000 Kilometer anzugeben sind. Detaillierte Regelungen zur Ermittlung derselben sind hier hinterlegt. Das BMWK hat erstmals zum 30.6.2024 – und dann jährlich – die maßgeblichen Preisangaben auf seiner Homepage zu veröffentlichen.

Schließlich ist auch noch die Kraftfahrzeugsteuer (Jahressteuer) für das jeweilige Fahrzeug anzugeben. Für die Pkw, die aufgrund fahrzeugspezifischer Merkmale von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, ist die Steuerbefreiung durch die Eintragung „befristet steuerbefreit“ im Muster nach Teil II zu kennzeichnen und mit einer Fußnote zu versehen, die das Ende der Befristung nennt. Bei befristeter Steuerbefreiung ist die Eintragung längstens bis zum Ablauf der Befristung vorzunehmen. Die Festlegung auf einen Schriftgrad nicht unter 12 pt ist auch hier vorgegeben.

Im fünften Kasten ist geregelt, dass die in Teil II Muster 1 bis 5 aufgeführten Erläuterungen aufzunehmen und an den entsprechend gekennzeichneten Stellen zu ergänzen sind.

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

Anlage 1 Teil II

Hier finden sich die Muster für den Hinweis über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen.

Art. 2: Inkrafttreten

Angesichts der Vorlaufzeit dieser Verordnung sowie der vorgesehenen Übergangsregelungen kann das Inkrafttreten unmittelbar nach Verkündung erfolgen. Zudem besteht eine Eilbedürftigkeit zur Umsetzung der europäischen Vorschriften. Das Inkrafttreten ist daher für den ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Tages vorgesehen.

Wirtschaft und Technik

RAin Ines Coenen, München*

Die AFIR – mehr Rechtssicherheit beim Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe?

Ab dem 13.4.2024 wird die Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.9.2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (AFIR) gelten. Die AFIR soll einen einheitlichen Rechtsrahmen für alle Mitgliedstaaten und betroffenen Infrastrukturbetreiber schaffen und so den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorantreiben. Ob dies gelungen ist, soll dieser Beitrag beantworten.

I. Was ist die AFIR und wen betrifft sie?

Die AFIR ist eine Verordnung auf europäischer Ebene, die Vorgaben zum Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe macht. Alternative Kraftstoffe meint in diesem Zusammenhang Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für erdölbasierte Kraftstoffe im Verkehrssektor verwendet werden können und damit zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen, also insbesondere Strom, Wasserstoff, Biokraftstoffe, Erd- und Flüssiggas.¹

Der AFIR vorausgegangen war die Richtlinie 2014/94/EU, auch AFID genannt. Die AFID enthielt ebenfalls Regelungen zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, war allerdings als Richtlinie ausgestaltet und galt damit nicht unmittelbar in den einzelnen Mitgliedstaaten der EU. Jeder

einzelne Mitgliedstaat musste erst einen nationalen Rechtsakt erlassen, bevor die Regelungen in dem Mitgliedstaat Anwendung fanden. In Deutschland erfolgte dies über die Ladesäulenverordnung (LSV).

Die AFID enthielt keine konkreten Vorgaben dazu, wie umfangreich bzw. in welchem zeitlichen Rahmen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auszubauen ist. Es war den Mitgliedstaaten im Wesentlichen selbst überlassen, welchen Ausbauumfang und welches Ausbautempo sie für angemessen halten. Nach Einschätzung des europäischen Gesetzgebers seien die Ambitionen der Mitgliedstaaten allerdings sehr unterschiedlich, was die Errichtung eines unionsweiten Infrastrukturnetzes für alternative Kraftstoffe verhindere.² Dem soll nun entgegengewirkt werden, indem die AFIR konkrete Mindestziele für den Ausbau vorsieht. Abgesehen von der ein oder anderen Ausnahme können die Mitgliedstaaten nun nicht mehr über den Umfang und die Geschwindigkeit des Ausbaus entscheiden, sondern nur noch darüber wie sie diese Mindestausbauziele erreichen.

Wie schon die AFID enthält auch die AFIR Regelungen, die den Betrieb der Infrastruktur und damit deren Betreiber betreffen. Im Unterscheid zur AFID gelten die Regelungen

* Mehr über die Autorin erfahren Sie auf S. III.

1 Art. 2 Nr. 4 AFIR.

2 Erwägungsgrund 1 AFIR.