



Fragen- und Antworten zur neuen Pkw-EnVKV

EINLEITUNG

DIE PKW-ENVKV 2024

FRAGEN-UND-ANTWORTEN-KATALOG

Mit den per Rundschreiben kommunizierten Erläuterungen des ZDK zu der am 23.02.2024 in Kraft getretenen Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) wurden die Änderungen, die sich im Rahmen der Novelle der Verordnung ergeben haben, vorgestellt.

Die Novelle war notwendig geworden, weil das worldwide harmonized light duty test procedure (WLTP) seit dem 01.09.2017 verpflichtende Grundlage für die Typgenehmigung neuer Pkw und leichter Nutzfahrzeuge ist und seit dem 01.09.2018 in Europa für alle neu zugelassenen Pkw und leichte Nutzfahrzeug-Modelle im WLTP gemessene Abgas- und Verbrauchswerte vorliegen müssen. In der Folge waren die EU-Mitgliedstaaten gehalten, der Einführung des neuen Prüfverfahrens Rechnung zu tragen und im nationalen Recht die erforderlichen Änderungen mit Blick auf die Verbrauchskennzeichnung von neuen Personenkraftwagen vorzunehmen.

Der Ordnungsgeber hat in Deutschland mit der Novelle nicht nur die Erfüllung dieser Anforderung verfolgt, sondern auch darüberhinausgehende Anpassungen vorgenommen. Dabei wurden Änderungen vorgenommen, bspw. im Bereich der Begriffsdefinitionen, hinsichtlich der Anforderungen an die Kennzeichnung sowie der Übergangsregelungen und -fristen, die für die Adressaten, Verbraucher/Kunden sowie Rechtsanwender Fragen aufwerfen und die alles andere als selbsterklärend sind.

Mit dem vorliegenden Fragen-und-Antworten-Katalog soll, soweit dies möglich ist, der Versuch unternommen werden, Hilfestellung bei der Beurteilung einzelner Fragestellungen zu geben und beim Umgang mit der Pkw-EnVKV zu unterstützen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass eine gesicherte (höchstrichterliche) Rechtsprechung zu den Neuerungen (noch) nicht vorliegt, unter Experten und im Schrifttum noch einiges kontrovers diskutiert wird und insbesondere die Begründung des Ordnungsgebers wenig zur Rechtsklarheit beiträgt. Es handelt sich vorliegend um Fragen, die ihm Rahmen einer Online-Veranstaltung des ZDK und auch sonst aus dem Kreis der Mitgliedsunternehmen an den ZDK herangetragen wurden, sowie um solche, die sich im Rahmen von Gesprächen mit Branchen- und Rechtsexperten sowie Verbänden ergeben haben.

FRAGE 1:

Was ist ein neues Fahrzeug? Hat sich der Neuwagenbegriff geändert?

ANTWORT:

Der Begriff des neuen Personenkraftwagen gemäß § 2 Abs. 1 Ziffer 2 Pkw-EnVKV ist Grundvoraussetzung im Rahmen der Frage des Bestehens einer Kennzeichnungspflicht gemäß § 1 Abs. 1 Pkw-EnVKV, da ausschließlich neue Pkw gekennzeichnet werden müssen.

Wie bisher ist ein Personenkraftwagen „neu“, der noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft worden ist; davon ist auszugehen bei einem Personenkraftwagen, der typgenehmigt ist und

- ☞ dessen **Erstzulassung** zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr zu dem Zeitpunkt, zu dem er vom Hersteller oder Händler ausgestellt oder zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angeboten oder beworben wird, **noch nicht länger als acht Monate zurückliegt oder**
- ☞ der einen **Kilometerstand von 1.000 Kilometern oder weniger** aufweist.

In seiner Begründung zur novellierten Pkw-EnVKV sagt der Verordnungsgeber zu dieser Begriffsbestimmung explizit, dass die Kriterien der Zulassungszeit sowie der Fahrleistung alternativ gelten. Er nimmt dabei explizit Bezug auf die alte BGH-Rechtsprechung aus den Jahren 2011 und 2015. Nach dieser ist das Verständnis des Begriffs des neuen Pkw an objektivierbaren Umständen auszurichten und der Verordnungsgeber betont, dass die objektiven Kriterien in die Pkw-EnVKV aufgrund dieser Rechtsprechung eingeführt worden sind (vgl. Begründung zur Pkw-EnVKV “; B. Besonderer Teil zu Artikel 1 zu Nr. 2 zu § 2 (Begriffsbestimmungen)” 3. Abs.).

Nach dieser Rechtsprechung (so v.a. BGH, Urteil vom 21.12.2011, Az. I ZR 190/10) gelten Fahrzeuge nicht mehr als neue Pkw i.S.d. Pkw-EnVKV, wenn sie eine Laufleistung von mehr als 1.000 Kilometern aufweisen.

Weiter heißt es in der Begründung, dass die Kennzeichnung von „Personenkraftwagen als neue Personenkraftwagen [...] zweckmäßig [ist], da aufgrund einer vorübergehenden oder geringfügigen Nutzung zum Beispiel als Vorfürhwagen oder für Kunden-Testfahrten die Kennzeichnungspflicht nicht entfallen sollte“.

Bei einem Pkw mit einer Zulassungsdauer von 5 Monaten und einer Laufleistung von 30.000 km oder mehr sowie bei einem Pkw mit einer Laufleistung von 900 km und einer Zulassungsdauer von 2 Jahren oder mehr dürfte man indes nicht mehr davon ausgehen, dass es sich um Fahrzeuge handelt, die nur vorübergehend oder geringfügig genutzt worden sind; im Gegenteil.

Unter Berücksichtigung von Wortlaut und Begründung dürfte daher eine Abkehr von den Grundsätzen der bisherigen Rechtsprechung nicht zu sehen sein und damit nach wie vor beispielsweise bei Überschreiten der 1.000 km-Grenze bei der Laufleistung von einem Gebrauchtwagen auszugehen sein.

Demgegenüber vertritt die Deutsche Energie Agentur GmbH (dena) auf der Internetpräsenz www.alternativ-mobil.info in ihren „FAQ für Händler, Hersteller und Leasingunternehmen“ folgende anderslautende Auffassung:

Publikatione Alternative Antriebe und Kraftstoffe Mobilität der Zukunft Pkw-Label

Welche Fahrzeuge fallen aktuell unter die Kennzeichnungspflicht der Pkw-EnVKV?

Gekennzeichnet werden müssen ausschließlich neue Personenkraftwagen. Im Sinne der Pkw-EnVKV handelt es sich dabei um Personenkraftwagen, die noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft worden sind. Neu ist, dass hierfür objektive Kriterien festgelegt wurden, bei deren Vorliegen von einem neuen Personenkraftwagen auszugehen ist: Dies ist der Fall, sofern (i) die Erstzulassung eines typpengehmigten Personenkraftwagens noch nicht länger als acht Monate zurückliegt oder (ii) ein typpengehmigter Personenkraftwagen einen Kilometerstand von 1.000 Kilometern oder weniger aufweist. **Es genügt, wenn eine der beiden Kriterien erfüllt ist.** Umgekehrt gelten im Sinne der Pkw-EnVKV Personenkraftwagen als gebraucht, die nicht neu sind. Diese können entsprechend der Vorgaben in der Verordnung auf freiwilliger Basis mit einem Hinweis versehen werden.

Fallen Personenkraftwagen mit einer Tageszulassung oder Vorführwagen auch unter die Kennzeichnungspflicht der Pkw-EnVKV?

Nach gegenwärtiger Rechtsprechung können unter Neuwagen auch Personenkraftwagen mit Tageszulassungen und Vorführwagen gelten. Bietet ein Händler beispielsweise ein Fahrzeug mit einer geringen Kilometerleistung (bis 1.000 km) an, erfüllt er die Definition eines neuen Personenkraftwagens im Sinne der Pkw-EnVKV.

Getordert durch:



Rechtlicher Hinweis

Die Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) informiert im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz mit dieser Informationsplattform zur Verkehrs- und Mobilitätswende. Darüber hinaus erhalten Hersteller und Händler Informationen zur Umsetzung der novellierten Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV). Dabei handelt es sich um allgemeine Hinweise, die nicht rechtsverbindlich sind. Für konkrete Fragen ist ggf. eine Rechtsberatung einzuholen. Die dena übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit der mittels des Online-Tools zur Erstellung eines Pkw-Labels berechneten Ergebnisse. Entscheidend sind u. a. die Herstellerangaben.

Quelle:

Diese ist zu finden unter folgendem Link:

<https://alternativ-mobil.info/mediathek/faqs/faq-fuer-haendler-hersteller-und-leasing-unternehmen>

Der gezeigte Abruf datiert vom 17.05.2024.

Zwar kann der Wortlaut der Regelung auch in dieser Weise verstanden werden, was dann jedoch nicht im Einklang mit der Begründung zur Verordnung stehen würde und in dem darin zum Ausdruck kommenden Willen des Verordnungsgebers. Aus den vorgenannten Gründen halten wir diese Auffassung daher für nicht richtig. Denn wenn der Verordnungsgeber dies so gewollt hätte, hätte er dies in derselben Klarheit auch so in der Begründung aufführen können, was er aber nicht getan hat. Wenn diese Auffassung zutreffend wäre, wären die Ausführungen in der Begründung zur Verordnung irreführend, was wiederum vor dem Hintergrund des Bemühens des Verordnungsgebers um Erhöhung der Rechtssicherheit in der Rechtsanwendung nicht unterstellt werden kann.

Gleichwohl dürfte es zur Vermeidung von Abmahnungen (die auch unberechtigterweise ausgesprochen werden können) sinnvoll sein, auch die Pkw zu kennzeichnen, die nach Auffassung der dena „neue Pkw“ sein sollen.

FRAGE 2:

Welche Auswirkungen hat die Aufnahme des Merkmals der Typgenehmigung als Anforderung für „neue Pkw“ in § 2 Abs. 1 Nr. 2? Was gilt für einzelgenehmigte Pkw?

ANTWORT:

Das Tatbestandsmerkmal, dass neue Pkw i.S.v. § 2 Abs. 1 Nr. 2 Pkw-EnVKV typgenehmigt sein müssen, wurde mit der Novelle neu in die Verordnung eingefügt.

Einzelgenehmigte Fahrzeuge sind demnach **keine neuen Pkw** gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der Pkw-EnVKV, sprich für diese ergibt sich dann auch keine Kennzeichnungspflicht gemäß Pkw-EnVKV.

Neue Pkw sind, wie bereits der Wortlaut der Verordnung sagt, solche, die typgenehmigt i.S.v. VO (EU) 2018/858 sind, so dass bereits dem Wortsinn nach, alle Pkw ausgeschlossen sind, die nicht typgenehmigt sind. Das passt zu dem Umstand, dass bereits die Definition des Personenkraftwagens in § 2 Abs. 1 Nr. 1 direkt Bezug auf die VO (EU) 2018/858 nimmt.

Das passt dem Grunde nach auch zu der starken, ausdrücklichen Anlehnung der novellierten Pkw-EnVKV als solcher an die Typgenehmigungsverordnung, was sich z.B. bereits an den Definitionen für die Begriffe Fahrzeugtyp, Variante und Version § 2 Abs. 2, aber bspw. auch dem Modellbegriff in § 2 Abs. 1 Nr. 4 Pkw-EnVKV zeigt.

Dafür spricht zudem auch der Umstand, dass die Einzelgenehmigungsverfahren grundsätzlich länderspezifisch ausgestaltet sind und bspw. damit EU-weit unterschiedliche Voraussetzungen gelten, so dass bspw. die Anforderungen in Deutschland von denjenigen in Frankreich oder Polen abweichen und damit eine einheitliche Handhabung nicht erreicht werden könnte.

Hinzu kommt, dass für die einzelgenehmigten Fahrzeuge ein CoC-Papier (CoC = Certificate of Conformity, Konformitätsbescheinigung) gerade nicht vorliegt, die Pkw-EnVKV explizit zum Zwecke der Erfüllung der in ihr geregelten Anforderungen auf die Werte in dem fahrzeugspezifischen CoC-Papier verweist (bspw. in § 2 Abs. 1 Nr. 4, 7, 8, 9; § 3 Abs. 2; Anlage 1 Teil I etc.).

FRAGE 3:

Was ist, wenn für Fahrzeuge keine CoC-Papiere vorliegen?

ANTWORT:

Hier ist zunächst festzustellen, warum keine CoC-Papiere (CoC = Certificate of Conformity, Konformitätsbescheinigung) für den betreffenden Pkw vorliegen.

Sollte dies damit zusammenhängen, dass es sich um ein Fahrzeug handelt, das nicht typgenehmigt ist, richtet sich die Antwort nach derjenigen aus Frage 2.

Wenn es um die **Beschaffung des CoC-Papiers, bzw. konkret der betreffenden Werte** geht, die für die Kennzeichnung eines neuen Pkw – also einen, der auch typgenehmigt ist – i.S.d. Pkw-EnVKV erforderlich sind, sieht **§ 3 Abs. 3 S. 1 der Pkw-EnVKV** die **Hersteller in der Pflicht**.

Danach haben die **Hersteller den Händlern**, denen sie neue Personenkraftwagen liefern, **auf Anforderung unverzüglich und unentgeltlich die Angaben zu übermitteln**, die erforderlich sind, **um den Hinweis und den Aushang nach Abs. 1 zu erstellen**. D.h. der Händler sollte den Hersteller (bzw. seinen Importeur) auffordern, ihm unverzüglich die notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen.

In Fällen von Querbezügen respektive Importen, bei denen nicht die Hersteller (direkt) an den betreffenden Händler liefern, sollte sich dieser direkt an seinen Lieferanten/Händler wenden und diesen auffordern, ihm die notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen.

Der betreffende Lieferant/Händler muss die Informationen haben bzw. kann diese seinerseits beim Hersteller beziehen.

FRAGE 4:

Sind auch getunte Fahrzeuge kennzeichnungspflichtig?

ANTWORT:

Nach einer Entscheidung des **OLG Frankfurt a.M. vom 07.08.2014 (Az. 6 U 61/14)** sind **getunte Fahrzeuge grundsätzlich von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen**. Nimmt ein Tuningunternehmen an dem Kraftfahrzeug eines anderen Herstellers technische Änderungen vor, die dazu führen, dass die „offiziellen“, d.h. im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens für das Basismodell ermittelten Benzinverbrauchs- und Abgasemissionswerte nicht mehr zutreffen, ist – soweit für das getunte Fahrzeug selbst kein weiteres Typgenehmigungsverfahren durchgeführt worden ist – das getunte Fahrzeug unabhängig von der Laufleistung nicht als „neuer Personenkraftwagen“ im Sinne der Pkw-EnVKV einzustufen mit der Folge, dass dieses Fahrzeug ohne Angabe der Verbrauchs- und Emissionswerte angeboten und ausgestellt werden kann. Diese hier zitierte Rechtsprechung hat sich naturgemäß zur alten Pkw-EnVKV verhalten. Wir sehen aber keinerlei Anhaltspunkte, dass sich diese Ansicht mit der Neuregelung der Pkw-EnVKV ändern sollte. **Die Grundlagen, die zu dieser Ansicht geführt haben, haben sich mit der Neuregelung nicht geändert**. Aus diesseitiger Sicht ist die Argumentation auch schlüssig. Ob der BGH eine andere Auffassung vertreten würde, lässt sich allerdings nicht voraussehen.

In Zusammenschau mit den Ausführungen zum Tatbestandsmerkmal der Typgenehmigung als Voraussetzung für das Vorliegen eines neuen Pkw ist jedoch zu sagen, dass die Tuningfahrzeuge als i.d.R. nicht typgenehmigte Fahrzeuge damit aus dem Anwendungsbereich herausfallen dürften.

FRAGE 5:

Was gilt für Fahrzeuge der Klassen N1, Buggys, Quads, Wohnmobile?

ANTWORT:

Fahrzeuge der **Klasse N1** (Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen) **fallen nicht unter** die **Pkw-EnVKV**, sondern **ausschließlich Fahrzeuge** der **Klasse M1**, wie sie in Artikel 4 der VO (EU) 2018/858 definiert sind.

Allerdings sind **Fahrzeuge** der **Klasse M1 mit besonderer Zweckbestimmung** (siehe Tabelle unten aus VO (EU) 2018/878) **ausgenommen** und müssen ebenfalls nicht nach den Regeln der Pkw-EnVKV gekennzeichnet werden:

5. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung

	Bezeichnung	Code	Begriffsbestimmung
5.1.	Wohnmobil	SA	Fahrzeug der Klasse M mit Platz für die Unterbringung von Personen, das mindestens die folgende Ausrüstung umfasst: a) Sitze und Tisch, b) Sitze, die zu Schlafgelegenheiten geändert werden können, c) Kochmöglichkeit, d) Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen. Diese Ausrüstungsgegenstände sind im Wohnbereich fest anzubringen. Jedoch kann der Tisch so gebaut sein, dass er leicht zu entfernen ist.
5.2.	Beschussgeschütztes Fahrzeug	SB	Fahrzeug zum Schutz der beförderten Insassen bzw. Güter, das kugelsicher gepanzert ist.
5.3.	Krankenwagen	SC	Fahrzeug der Klasse M, das zur Beförderung Kranker oder Verletzter bestimmt und zu diesem Zweck mit besonderer Ausrüstung ausgestattet ist.

5.4.	Leichenwagen	SD	Fahrzeug der Klasse M, das zur Beförderung von Leichen bestimmt und zu diesem Zweck mit besonderer Ausrüstung ausgestattet ist.
5.5.	Rollstuhlgerechtes Fahrzeug	SH	Ein Fahrzeug der Klasse M ₁ , das speziell konstruiert oder umgerüstet wurde, um eine oder mehrere Personen im Rollstuhl sitzend bei Fahrten auf der Straße aufnehmen zu können.

FRAGE 6:

Sind auch Vorführgewagen und Tageszulassungen noch Neuwagen im Sinne der Pkw-EnVKV?

ANTWORT:

Auch hier hat sich nichts verändert. Nach wie vor sind auch **Tageszulassungen** und **Vorführgewagen als Neuwagen kennzeichnungspflichtig**, wenn sie die **Voraussetzungen eines neuen Personenkraftwagens erfüllen**, nach diesseitiger Rechtsauffassung insbesondere also maximal 1.000 km Laufleistung oder eine kürzere Zulassungsdauer als acht Monate aufweisen.

(ACHTUNG: Zur abweichenden Auffassung der dena sowie den Empfehlungen zum Umgang damit in der Praxis vgl. Antwort auf Frage 1!)

FRAGE 7:

Sind Vorführgewagen mit längerer Zulassung oder Kilometern in Social Media Beiträgen mit den Verbrauchsangaben zu kennzeichnen, wenn oder sogar, weil sie für die Bestellung neuer Pkw werben?

ANTWORT:

Im Zusammenhang mit der Frage nach Zulassungsdauer und der Laufleistung bei Pkw, so auch bei Vorführgewagen, vgl. die Antworten auf Fragen 1 und 2 zum Begriff des neuen Pkw i.S.d. novellierten Pkw-EnVKV. Danach kommt es auf die Beantwortung der Frage an, ob es sich bei

dem Vorführwagen um einen neuen Pkw im Sinn der Verordnung handelt. Per se ergibt sich allein aus der Eigenschaft als Vorführwagen keine Kennzeichnungspflicht, wenngleich diese wahrscheinlich sein mag.

Hinsichtlich der Frage nach Werbung via Vorführwagen und einer damit einhergehenden Kennzeichnungspflicht, falls es sich um neue Pkw handelt, verbietet sich eine pauschale Betrachtung. Es kommt vielmehr auf die (textliche) Aussage und den Kontext an.

Dient der Beitrag dem Verkauf des KONKRETEN Vorführwagens und enthält konkrete Angaben zu Erstzulassung/Laufleistung und damit eines Gebrauchtwagens i.S.d. Pkw-EnVKV brauchen keine Angaben nach der Pkw-EnVKV gemacht werden. Sollte der betreffende Vorführwagen noch als neuer Pkw i.S.d. Pkw-EnVKV zu werten sein, sind demgegenüber die notwendigen Angaben zu machen.

Wirbt der gleiche Vorführwagen z.B. allgemein für Probefahrten kann von einer Werbung für die Bestellung neuer Pkw auszugehen werden und dann müssen die Angaben nach der Pkw-EnVKV gemacht werden. Wenn aus dem Foto kein sicherer Rückschluss auf das konkrete Modell möglich ist, sollte das Modell detailliert bezeichnet werden (vgl. dazu Antwort auf Frage 10 in der eine konkrete Bezeichnung des Modells i.S.d. Pkw-EnVKV empfohlen wird).

FRAGE 8:

Da die NEFZ-Werte ja nicht mehr gültig sind, müssten dann die Verbrauchsangaben bei den gebrauchten Pkw wegelassen werden?

ANTWORT:

JA! NEFZ steht für: Niemals wieder **E**in **F**ahrzeug damit aus**Z**eichnen!

Nach den Regeln der neuen Pkw-EnVKV müssen **gebrauchte Fahrzeuge** überhaupt **nicht** gekennzeichnet werden. Allerdings **kann** dies **auf freiwilliger Basis** erfolgen. **Wenn** aber eine Kennzeichnung vorgenommen wird, dann dürfen **ausschließlich WLTP-Werte verwendet werden**. Außerdem muss **deutlich erkennbar** sein, dass es sich um einen **gebrauchten Pkw** handelt (dies gilt insbesondere für das Label und die Tafel im Autohaus).

FRAGE 9:

Wenn mehrere Fahrzeuge bzw. Modelle beworben werden, mussten nach der alten Verordnung bei den Verbrauchs- und Emissionswerten lediglich 2 Werte angegeben werden, nämlich die höchsten und die niedrigsten Werte aller beworbenen Fahrzeuge. Ist das immer noch möglich?

ANTWORT:

Laut Verordnung ist eine solche **Werbung für mehrere Modelle** nur noch **möglich, wenn** unter einem Modell **mehrere Varianten oder Versionen zusammengefasst** werden. Ansonsten ist eine solche Werbung nicht mehr vorgesehen (vgl. Anlage 4 Teil I Werbeschriften).

Aus diesem Grunde dürfte die **sog. "Spannbreitenangabe"** kaum noch **praktische Relevanz** besitzen, vgl. dazu auch die nächste Frage.

FRAGE 10:

Was ist unter einem Modell im Sinne der novellierten Pkw-EnVKV zu verstehen? Was ergeben sich für Konsequenzen? Wie ist damit in der Praxis umzugehen?

ANTWORT:

§ 2 Abs. 1 Nr. 4 enthält die **neu gefasste Definition** des „Modells“:

4. ist „**Modell**“ die Handelsbezeichnung eines Fahrzeugtyps; bei mehreren Varianten und Versionen eines Fahrzeugtyps **haben die unter einem Modell zusammengefassten Fahrzeuge mindestens folgende Merkmale** gemein:

- a) **Fabrikmarke und Handelsbezeichnung** gemäß Übereinstimmungsbescheinigung,
- b) **Antriebsmaschinen** hinsichtlich der Baumerkmale gemäß Anhang I Teil B Nummer 1.2.2 Buchstabe b sowie Nummer 1.3.1 Buchstabe b und c der Verordnung (EU) 2018/858:
 - aa) die Art der Energieversorgung: Verbrennungsmotor, Elektromotor, Brennstoffzelle oder Sonstige;

- bb) bei einem Verbrennungsmotor das Arbeitsverfahren: Fremdzündung, Selbstzündung oder Sonstiges,
- cc) bei einem Verbrennungsmotor die Zahl und Anordnung der Zylinder: L4, V6 oder Sonstige,
- dd) bei einem Verbrennungsmotor das Hubvolumen und
- ee) bei einem Elektromotor die Motorhöchstleistung oder die maximale Nenndauerleistung,
- c) Zahl, Lage und gegenseitige Verbindung der **Antriebsachsen**,
- d) **Art des Aufbaus** gemäß Anhang I Teil C Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858, zum Beispiel Stufenhecklimousine, Schräghecklimousine, Coupé, Kabrio-Limousine, Kombilimousine, Mehrzweckfahrzeug, Pkw-Pick-up, und
- e) **Art des Kraftstoffs oder des Energieträgers**;

Sofern mehrere Varianten und Versionen zu einem Modell zusammengefasst werden sollen, werden nun **fünf Merkmale** definiert, die die betreffenden Varianten und Versionen **mindestens gemeinsam** haben müssen. Diese Merkmale müssen **kumulativ** vorliegen. Indem nun konkrete Voraussetzungen definiert werden, die Fahrzeuge gemeinsam haben müssen, die unter einem Modell zusammengefasst werden, soll eine rechtssichere Anwendung der Regelung gewährleistet werden. **Zudem soll sichergestellt werden, dass die Gruppe der Fahrzeuge nicht zu groß wird, die als ein Modell zusammengefasst wird.**

Daraus ergibt sich, dass es sich z.B. bei der Bewerbung eines „Fahrzeugs XY“ um mehrere Modelle handeln kann. Angenommen, das Fahrzeug XY gibt es mit Dieselmotoren und Benzinmotoren. Also unterscheiden sich die „Fahrzeuge“ bereits beim Arbeitsverfahren (Fremdzündung **und** Selbstzündung). Somit liegen schon einmal 2 Modelle vor. Das hat zur Konsequenz, dass in der Werbung das Fahrzeug XY für jedes Modell (also für den Diesel und den Benzin) Verbrauchs- und Emissionswerte sowie die Co2-Klasse angegeben werden muss.

Damit aber nicht genug: Wird z.B. für ein „Fahrzeug XY DIESEL“ geworben, ist zu prüfen, ob es den Diesel z.B. mit 2 Hubraumgrößen gibt; ist das der Fall, liegen auch hier 2 Modelle im Sinne der Pkw-EnVKV vor mit der Folge, dass für beide Diesel jeweils die Verbrauchs- und Emissionswerte sowie die Co2-Klasse anzugeben sind.

So ergeben sich sehr kleinteilige Gruppierungen; auch der Kombi unterscheidet sich von der Limousine und ein Allradfahrzeug unterscheidet sich vom Fronttriebler. Somit besteht das „Fahrzeug XY“ aus verschiedensten Modellen im Sinne der Pkw-EnVKV. Wird daher nur ein „Fahrzeug XY“ beworben, müssten folgerichtig alle denkbaren Verbrauchs- und Emissionswerte sowie Co2-Klassen in der Werbung angegeben werden (§ 5 Abs. 1, 2 i.V.m. Anlage 4 Teile I und II).

Diese Frage wird derzeit noch streitig diskutiert; am Ende werden die Gerichte diese Streitfrage zu entscheiden haben.

Es wird daher bis zur Klärung empfohlen, nur konkrete Modelle im Sinne dieses neuen Modellbegriffs zu bewerben, z.B. „Fahrzeug XY Diesel, 2,0 Allrad Kombi“ (wenn es noch genauer geht – umso besser).

FRAGE 11:

Kann ein Fahrzeugtyp aus mehreren Modellen bestehen? Wie kann man z.B. einen Mazda CX 60 bewerben?

ANTWORT:

Siehe zunächst die Antwort auf die vorangegangene Frage. Wenn ein Mazda CX 60 danach z.B. mit einem Dieselmotor und einem Benzinmotor angeboten wird, sind hier zwei Modelle im Sinne der Pkw-EnVKV vorhanden und die Werbung müsste folgerichtig mit (mindestens) zwei kompletten Wertepaketen versehen werden (wie oben dargestellt, ist diese Ansicht noch streitig – aber überhaupt keine Angaben zu Verbrauch, Co2-Emissionen und Co2-Klassen ist die schlechteste Lösung mit den meisten Risiken!). Wir bleiben bei unserer Empfehlung, auf die Werbung z.B. für einen Mazda CX 60 allgemein zu verzichten und nur noch einen einzigen, konkreten Mazda CX 60 z.B. mit Dieselmotor zu bewerben.

FRAGEN ZUM HINWEIS / “PKW-LABEL”

FRAGE 12:

Warum schreibt die Verordnung nicht vor, dass der Hersteller mit dem Pkw auch das dazugehörige Label zu liefern hat?

ANTWORT:

Eine solche Verpflichtung war eine der Forderungen des Kfz-Gewerbes im Gesetzgebungsverfahren. Es wurde sogar ein Formulierungsvorschlag eingereicht. Allerdings ist der Verordnungsgeber dieser Forderung nicht nachgekommen.

FRAGE 13:

Wo bekommt der Händler die Daten für das „Pkw-Label“ zur Verfügung gestellt?

Energieverbrauch PlugIn-Hybrid		CO2-Emissionen (g/km)
Strom gew. kombiniert	Kraftstoff gew. kombiniert	Gewichtet, kombiniert
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

ANTWORT:

Gemäß § 3 Abs. 3 S. 1 der Pkw-EnVKV haben die **Hersteller den Händlern, denen sie neue Personenkraftwagen liefern, auf Anforderung unverzüglich und unentgeltlich die Angaben zu übermitteln**, die erforderlich sind, **um den Hinweis (“Pkw-Label”) und den Aushang** (nach § 3 Abs. 1) **zu erstellen** (vgl. auch Antwort zu Frage 3).

Die erforderlichen Angaben selbst sind im **CoC-Papier (CoC = Certificate of Conformity, Konformitätsbescheinigung)**, zu finden.

1. Beispiel CoC-Papier eines Volvo XC 60 Plug-in-Hybrids

Die **für die Werbung wichtigen Werte** des “Pkw-Labels” sind **gelb/rot/grün/blau** gekennzeichnet.

Marke:	Handelsbezeichnung:
Antriebsart: Plug-In-Hybrid	anderer Energieträger: Strom
Kraftstoff: [Benzin/Diesel/LPG]	

Energieverbrauch (gewichtet, kombiniert):	kWh/100 km plus	l/100 km
CO₂-Emissionen (gewichtet, kombiniert):		g/km ²
Elektrische Reichweite (EAER):		km

CO₂-Klasse
Auf Grundlage der CO₂-Emissionen

gewichtet
kombiniert

bei entladener
Batterie

Weitere Angaben:

Stromverbrauch bei rein elektrischem Betrieb

kombiniert	kWh/100 km
• Innenstadt	kWh/100 km
• Stadtrand	kWh/100 km
• Landstraße	kWh/100 km
• Autobahn	kWh/100 km

Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie

kombiniert	l/100 km
• Innenstadt	l/100 km
• Stadtrand	l/100 km
• Landstraße	l/100 km
• Autobahn	l/100 km

VOLVO

49.4 Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (falls zutreffend)

WLTP-Werte	Ladungserhaltung			Stromverbrauch (EC) (¹⁷⁷)
	CO ₂ Emissionen	Kraftstoffverbrauch		
Niedrig (⁴)	189 g/km	8.3	l/100km oder m ³ /100km oder kg/100km (⁴)	195 Wh/km
Mittel (⁴)	141 g/km	6.2	l/100km oder m ³ /100km oder kg/100km (⁴)	162 Wh/km
Hoch (⁴)	147 g/km	6.5	l/100km oder m ³ /100km oder kg/100km (⁴)	194 Wh/km
Höchstwert (⁴)	190 g/km	8.4	l/100km oder m ³ /100km oder kg/100km (⁴)	267 Wh/km
Innerorts (⁴)				174 Wh/km
Kombiniert (⁴)	166 g/km	7.4	l/100km oder m ³ /100km oder kg/100km (⁴)	210 Wh/km

WLTP-Werte	Entladung	
	CO ₂ Emissionen	Kraftstoffverbrauch
Kombiniert (⁴)	12 g/km	0.5 l/100km oder m ³ /100km oder kg/100km (⁴)

Gewichtet, kombiniert (⁴)	CO ₂ Emissionen	Kraftstoffverbrauch	Stromverbrauch (EC _{ac}) (¹⁷⁸)
		25 g/km	1.1 l/100km oder m ³ /100km oder kg/100km (⁴)

Stromverbrauch:

Laut CoC-Papier: **189 Wh/km**:

Anzugeben sind aber nach Pkw-EnVKV **kWh** (=> Energie durch 1000 dividiert: 0,189

Hochgerechnet auf 100 km = Wert multipliziert mit 100 =>) **18,9 kWh/100 km**

Kraftstoffverbrauch:

Zusätzlich **1,1 l/100km Kraftstoffverbrauch**

Co2-Klassen:

Co2-Emissionen gewichtet, kombiniert: **25 g/km**

Nach der **Tabelle des § 3a Abs. 1 Pkw-EnVKV** ergibt sich die **Co2-Klasse B**.

Für den Plug-in zusätzlich **Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie: 7,4 l/100 km** und aus den **166 g/km** leitet sich nach der **Tabelle des § 3a Abs. 1 Pkw-EnVKV** die zusätzliche **Co2-Klasse F** ab.

2. Beispiel CoC-Papier eines Ford Kuga Plug-in-Hybrid



4. Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (falls zutreffend)			
CO ₂ -Emissionen WLTP-Werte	Entladung	Ladungserhaltung	
Niedrig:			123 g/km
Mittel:			92 g/km
Hoch:			106 g/km
Höchstwert:			163 g/km
Kombiniert:	4		125 g/km
CO ₂ -Emissionen WLTP-Werte			
Gewichtet, kombiniert:			24 g/km
Kraftstoffverbrauch WLTP-Werte	Entladung	Ladungserhaltung	
Niedrig:			5,4 l/100 km
Mittel:			4,1 l/100 km
Hoch:			4,7 l/100 km
Höchstwert:			7,2 l/100 km
Kombiniert:	0,2		5,6 l/100 km
Kraftstoffverbrauch WLTP-Werte			
Gewichtet, kombiniert:			1,0 l/100 km
Stromverbrauch WLTP-Werte			
Niedrig:			143 Wh/km
Mittel:			145 Wh/km
Hoch:			163 Wh/km
Höchstwert:			256 Wh/km
Innerorts:			144 Wh/km
Kombiniert:			190 Wh/km
Gewichtet, kombiniert:			149 Wh/km
5. Elektrische Reichweite extern aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge (falls zutreffend)			
Gleichwertiger elektroantriebs Reichweite (EAER):			64 km
Gleichwertiger elektroantriebs Reichweite, innerorts (EAER city):			85 km
Vollelektrische Reichweite (AER):			64 km
Vollelektrische Reichweite, innerorts (AER city):			90 km
51. Bei Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung: Bezeichnung nach Anhang I Teil A Nummer 5 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates:			

Stromverbrauch:

Laut CoC-Papier: **146 Wh/km**:

Anzugeben sind aber nach Pkw-EnVKV **kWh** (=> Energie durch 1000 dividiert: 0,146
Hochgerechnet auf 100 km = Wert multipliziert mit 100 =>) **14,6 kWh/100 km**

Kraftstoffverbrauch:

Zusätzlich **1,0 l/100km Kraftstoffverbrauch**

Co2-Klassen:

Co2-Emissionen gewichtet, kombiniert: 22 g/km

Nach **Tabelle des § 3a Abs. 1 Pkw-EnVKV** ergibt sich die **Co2-Klasse B**.

Für den Plug-in zusätzlich **Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie: 5,4 l/100 km** und aus den **122 g/km** leitet sich nach der **Tabelle des § 3a Abs. 1 Pkw-EnVKV** die zusätzliche **Co2-Klasse D** ab.

FRAGE 14:

Gibt es bezüglich der Aushänge in den Pkw (Pkw-Label) Blankodatenblätter zum Abruf, die von uns mit den richtigen Daten gefüllt werden können. Wenn ja, wo finden wir diese?

ANTWORT:

Ja, sie können diese **unter folgendem Link** beziehen:

<https://alternativ-mobil.info/mediathek/tools/pkw-label-erstellen/page>

FRAGE 15:

Wie kommen wir im Tagesgeschäft am schnellsten an die Label?
Gibt es hier eine bessere Möglichkeit als den Generator von Alternativ-Mobil?

ANTWORT:

Viele Hersteller bieten für Ihre Handelspartner "Labelgeneratoren" an.

Zudem gibt es IT-Anbieter am Markt, die mit digitalen Lösungen zur Umsetzung der Anforderungen der Pkw-EnVKV im Autohaus aufwarten.

Allerdings sind die Vorgaben der Anlage 1 zu beachten!

Vgl. diese unter folgendem Link:

https://www.gesetze-im-internet.de/pkw-envkv/anlage_1.html

Als Erleichterung für die Praxis hatte sich der ZDK – leider erfolglos – für eine Verpflichtung der Hersteller stark gemacht, die neuen Pkw bereits mit entsprechendem „Pkw-Label“ versehen, auszuzeichnen (vgl. Frage 12).

ACHTUNG: Die Nutzung von Systemen oder Dienstleistungen Dritter entbindet den Verpflichteten, egal ob Händler oder Hersteller, nicht von der eigenen Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Maßgaben der Pkw-EnVKV!

FRAGE 16:

Mit welchem Label ist ein normales Hybridfahrzeug (kein Plug-in-Hybrid) auszuzeichnen?

ANTWORT:

Die Pkw-EnVKV gibt fünf verschiedene Label vor, je nach dem, um welches Antriebskonzept das konkrete Fahrzeug verfügt.

 *Muster 1* für Pkw mit Verbrennungsmotor, angetrieben durch **flüssige Kraftstoffe**

https://www.gesetze-im-internet.de/normengrafiken/bgbl1_2024/i00500_0010.jpg

- 📄 *Muster 2* für Pkw mit Verbrennungsmotor, angetrieben durch komprimiertes **Methan**
https://www.gesetze-im-internet.de/normengrafiken/bgbl1_2024/j00500_0020.jpg
- 📄 *Muster 3* für Pkw mit **extern aufladbarem, hybridelektrischem** Antrieb
https://www.gesetze-im-internet.de/normengrafiken/bgbl1_2024/j00500_0030.jpg
- 📄 *Muster 4* für Pkw mit **rein elektrischem** Antrieb
https://www.gesetze-im-internet.de/normengrafiken/bgbl1_2024/j00500_0040.jpg
- 📄 *Muster 5* für Pkw mit **Brennstoffzelle**
https://www.gesetze-im-internet.de/normengrafiken/bgbl1_2024/j00500_0050.jpg

Weitere Label sieht die Verordnung nicht vor und es dürfen auch nicht selbst neue Label „kreiert“ werden. Ein Hybridfahrzeug (also kein Plug-in-Hybrid) verfügt regelmäßig auch über einen Verbrennungsmotor. Dementsprechend ist bei der Kennzeichnung eines Hybridfahrzeugs das **Label** zu wählen, **welches auf den verbauten Verbrennungsmotor zutrifft**; insofern ist aus den Mustern 1, 2 oder 5 das jeweils zutreffende Label zu verwenden.

Interessant ist, dass der Verordnungsgeber im Rahmen der Definition der „Antriebsart“ unter § 2 Abs. 1 Nr. 25 als Möglichkeiten für die Art der Antriebsmaschine bei Pkw lediglich den Verbrennungsmotor, den Elektromotor, die Brennstoffzelle und den Plug-In-Hybrid nennt.

FRAGE 17:

Sind Fahrzeugbörsen „Verkaufsorte“?

ANTWORT:

Fahrzeugbörsen sind **keine „Verkaufsorte“** im Sinne der Pkw-EnVKV. Nach **§ 2 Nr. 12** ist ein **Verkaufsort** zunächst ein **physischer Ort**. Physische Orte finden sich nicht im Internet. Weiter wird der Verkaufsort als „Ausstellungsraum“ oder „Ausstellungsgelände“ (auch Handelsmesse) definiert, was sicherlich nicht auf eine Fahrzeugbörse im Internet zutrifft. Letztlich spricht für die Einordnung der Fahrzeugbörse als „Nichtverkaufsort“ auch die negative Abgrenzung in der Pkw-EnVKV, wonach ein Verkaufsort nicht vorliegt, wenn der Ort baulich oder in anderer Weise abgetrennt ist und der Ort so gekennzeichnet ist, dass er für jeden Kunden erkennbar nicht dazu dient, neue Personenkraftwagen auszustellen. Diese Abgrenzung macht nur dann Sinn, wenn es sich um Orte handelt, die jedenfalls nicht im Internet angesiedelt sind.

FRAGE 18:

Reicht ein Schild im Fahrzeug "Fahrzeug ist bereits verkauft" und steht somit nicht zum Verkauf?

ANTWORT:

NEIN.

Allein reicht das nicht aus. Für die Auslieferungssituation gelten die Regeln der Verordnung, die zwar Erleichterungen vorsehen, aber gleichwohl restriktiv auszulegen sind.

So gelten nach § 3 Abs. 4 die Pflichten zur Kennzeichnung nach Abs. 1 nicht für „3. neue Personenkraftwagen, die **erkennbar nur vorübergehend** am Verkaufsort **zur Auslieferung an den Käufer, den Mieter oder den Leasingnehmer bereitstehen**“.

Zwar würde sich aus einem solchen Schild entnehmen lassen, dass das betreffende Fahrzeug erkennbar nicht (mehr) zum Verkauf steht, doch verlangt der Ausnahmetatbestand nach § 3 Abs. 4 Nr. 3 mehr als das. Der Tatbestand umfasst nicht nur objektiv erkennbare Umstände, nach denen das betreffende Fahrzeug nur zur Auslieferung bereitsteht, sondern es darf auch nur vorübergehend zur Auslieferung bereitstehen.

Der Begründung zur Pkw-EnVKV (B. Besonderer Teil zu Artikel 1 zu Nr. 3 zu Buchstabe e) ist konkret Folgendes zu entnehmen:

*“Für die **Erkennbarkeit** kommt es beispielsweise darauf an, dass das Fahrzeug bereits auf den Käufer oder Leasingnehmer **zugelassen und** daher mit einem **Nummernschild** versehen ist, es **auf einem Platz** steht, der **für** zur **Abholung** stehenden Fahrzeugen **vorbehalten** ist **oder** dass das **Fahrzeug verhüllt** ist. Es **genügt** aber auch ein **(wahrheitsgemäßes) Schild**, dass das **Fahrzeug zur Abholung bereitsteht**. Die Ausnahme gilt nur **für einen vorübergehenden Zeitraum**, der einen **Werktag nicht überschreiten** sollte.”*

D.h. der Umstand allein, dass ein Fahrzeug verkauft wurde, reicht nicht aus, denn es muss auch erkennbar zur Auslieferung bereitstehen, was es bspw. nicht bereits ab Kaufzeitpunkt tut und es ist die Zeitkomponente zu berücksichtigen, dass es nur ein vorübergehender Zeitraum zur Auslieferung bereit stehen kann.

Daran zeigt sich, dass ein “Verkauft-Schild” allein nicht reicht, denn dass ein Fahrzeug verkauft ist, bedeutet nicht zwingend, dass dieses auch zur Abholung bereitsteht und es darf die

zeitliche Komponente, die sich im Tatbestandsmerkmal “nur vorübergehend” zeigt, nicht übersehen werden.

FRAGE 19:

Sind Lagerwagen ohne Preisschild im Verkaufsraum beziehungsweise auf dem Verkaufsort ebenfalls auszuzeichnen?

ANTWORT:

Ja, jeder neue Pkw i.S. der Pkw-EnVKV (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 – vgl. Frage 1) **im Verkaufsraum** (zum “Verkaufsort” § 2 Abs. 1 Nr. 12 – vgl. Frage 17) ist **mit einem Hinweis gemäß § 3 Abs. 1 Pkw-EnVKV zu kennzeichnen**. Es bedarf keines Preisschildes, damit Kunden in einem Geschäft von angebotener Ware ausgehen, zumal auch das Ausstellen am Verkaufsort erfasst ist.

Durch die Neuregelung ist zwar die Vorschrift hinzugekommen, dass es sich **nicht** um einen **Verkaufsort** handelt, **wenn** der Ort **baulich oder in anderer Weise abgetrennt** ist **und** der Ort **so gekennzeichnet** ist, **dass** er für jeden Kunden **erkennbar nicht dazu dient**, neue Personenkraftwagen **auszustellen**, zum Kauf, zur Langzeitmiete **oder** zum Leasing **anzubieten**. (vgl. ZDK-Erläuterungen zur Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung 2024 unter A. Ziffer 5). Der Umstand, dass ein Fahrzeug ohne Preisschild im Verkaufsraum steht, hilft vor diesem Hintergrund jedoch in keiner Weise, da damit weder eine räumliche Abtrennung noch eine konkrete Kennzeichnung erreicht wird.

FRAGE 20:

Ist die grafische Darstellung inkl. “Farbbalken” der Co2-Klassen eine verpflichtende Angabe?

ANTWORT:

Ja, und zwar in den Fällen, in denen ein neuer Pkw mit einem Hinweis (“Pkw-Label”) gemäß § 3 Abs. 1 Pkw-EnVKV (“Hinweis über den Energieverbrauch und die Co2-Emissionen sowie Aushang am Verkaufsort”) zu kennzeichnen ist sowie im Falle des Fernabsatzes gemäß Anlage 4 Teil II Nr. 3.

FRAGE 21:

Ersetzt der Begriff des Energieverbrauchs denjenigen des Kraftstoffverbrauchs?

ANTWORT:

Der Begriff des Energieverbrauchs ersetzt keineswegs den Begriff des Kraftstoffverbrauchs im Rahmen der Kennzeichnung. Er ist ein Überbegriff, wie die Begriffsbestimmungen in § 2 Pkw-EnVKV zeigen.

So ist gemäß § 2 Abs. 1 Ziffer 17 ist „**Energieverbrauch**“ der auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte Verbrauch eines neuen Personenkraftwagens an Kraftstoff, Wasserstoff oder elektrischer Energie.

Darüber hinaus hängt die Angabe von der Art des verwendeten Hinweises (“Pkw-Labels”) ab.

Bei den “Pkw-Labels” für Pkw mit Verbrennungsmotor findet sich die Angabe zum Energieverbrauch in der 2. Zeile des Labels und die mit dem Kraftstoffverbrauch in der 3. Zeile des Labels rechts. Demgegenüber findet sich im “Pkw-Label” für rein elektrische Pkw in der 2. Zeile der Energieverbrauch und in der 3. Zeile rechts der Stromverbrauch.

Beispiele:

Muster 1 für Pkw mit Verbrennungsmotor, angetrieben durch flüssige Kraftstoffe

Information über den Energieverbrauch und die CO ₂ -Emissionen des neuen Pkw	
Marke:	Handelsbezeichnung:
Antriebsart: Verbrennungsmotor	anderer Energieträger: entfällt
Kraftstoff: [Benzin/Diesel/LPG]	
Energieverbrauch (kombiniert):	l/100 km
CO ₂ -Emissionen (kombiniert):	g/km ¹⁾
CO ₂ -Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen (kombiniert)	Weitere Angaben: Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km - Innenstadt l/100 km - Stadtrand l/100 km - Landstraße l/100 km - Autobahn l/100 km
Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung: (Kraftstoffpreis: EUR/l (Jahresdurchschnitt [Jahr]))	EUR/Jahr
Mögliche CO ₂ -Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr): ²⁾	EUR
- bei einem angenehmen mittleren durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ___ EUR/t:	EUR
- bei einem angenehmen niedrigen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ___ EUR/t:	EUR
- bei einem angenehmen hohen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ___ EUR/t:	EUR
Kraftfahrzeugsteuer:	EUR/Jahr
<small>Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Pkw-Modelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Pkw ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch hier abrufbar: [Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle]. ¹⁾ Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Pkw sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß WLTP nicht berücksichtigt. ²⁾ Aufgrund der CO₂-Bepreisung sind künftig Erhöhungen der Kraftstoffkosten möglich. Die künftige CO₂-Preisentwicklung ist unsicher, daher werden die möglichen CO₂-Kosten anhand von drei angenehmen CO₂-Preisen für den Zeitraum ___ bis ___ berechnet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen. Die CO₂-Kosten sind beim Tanken mit den Kraftstoffkosten zu bezahlen. Weitere Informationen unter www.altersnav-mobil.info.</small>	

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

Muster 4 für Pkw mit rein elektrischem Antrieb

Information über den Energieverbrauch und die CO ₂ -Emissionen des neuen Pkw	
Marke:	Handelsbezeichnung:
Antriebsart: Elektromotor	anderer Energieträger: Strom
Kraftstoff: entfällt	
Energieverbrauch (kombiniert):	kWh/100 km
CO ₂ -Emissionen (kombiniert):	g/km ¹⁾
Elektrische Reichweite:	km
CO ₂ -Klasse Auf Grundlage der CO ₂ -Emissionen (kombiniert)	Weitere Angaben: Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km - Innenstadt kWh/100 km - Stadtrand kWh/100 km - Landstraße kWh/100 km - Autobahn kWh/100 km
Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung: (Strompreis: EUR/kWh (Jahresdurchschnitt [Jahr]))	EUR/Jahr
Mögliche CO ₂ -Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr): ²⁾	EUR
- bei einem angenehmen mittleren durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ___ EUR/t:	EUR
- bei einem angenehmen niedrigen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ___ EUR/t:	EUR
- bei einem angenehmen hohen durchschnittlichen CO ₂ -Preis von ___ EUR/t:	EUR
Kraftfahrzeugsteuer:	EUR/Jahr ³⁾
<small>Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Pkw-Modelle ist unentgeltlich in elektronischer Form einsehbar an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Pkw ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch hier abrufbar: [Internetadresse der von den Herstellern bestimmten Stelle]. ¹⁾ Es werden nur die CO₂-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. CO₂-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Pkw sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen gemäß WLTP nicht berücksichtigt. ²⁾ Aufgrund der CO₂-Bepreisung sind künftig Erhöhungen der Kraftstoffkosten möglich. Die künftige CO₂-Preisentwicklung ist unsicher, daher werden die möglichen CO₂-Kosten anhand von drei angenehmen CO₂-Preisen für den Zeitraum ___ bis ___ berechnet. Die tatsächlichen CO₂-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen. Die CO₂-Kosten sind beim Tanken mit den Kraftstoffkosten zu bezahlen. Weitere Informationen unter www.altersnav-mobil.info. ³⁾ Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des Elektrofahrzeugs in der Zeit vom 18.05.2011 bis 31.12.2025 für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt, längstens jedoch bis zum 31.12.2030.</small>	

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN):

erstellt am:

Hinweis:

Gleiches gilt im Übrigen auch für den Fernabsatz. In der Werbung ist indes ausschließlich der Energieverbrauch maßgeblich.

FRAGE 22:

Die Kraftstoffpreise zur Errechnung der Energiekosten und die angenommenen durchschnittlichen Co2-Preise werden jährlich neu veröffentlicht. Ab welchem Zeitpunkt sind diese neuen Werte anzuwenden?

ANTWORT:

Die Kraftstoffpreise zur Errechnung der Energiekosten und die angenommenen durchschnittlichen Co2-Preise zur Errechnung der möglichen Co2-Kosten über die nächsten 10 Jahre werden zum 30.06. eines jeden Jahres neu veröffentlicht. Die jeweils aktuellen Preisangaben sind für neue Personenkraftwagen, die nach dem 30. Juni ausgestellt oder zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing angeboten werden, sofort anzuwenden. Bei Fahrzeugen, die vor dem 30.06. mit einem Label ausgestattet worden sind, können die alten Label bis zum 30. September weiterverwendet werden; spätestens ab dem 1. Oktober des jeweiligen Jahres sind aber auch diese Fahrzeuge neu mit den neuen Preisen zu kennzeichnen.

FRAGE 23:

Müssen die Vorführgewagen immer das Label im/am Auto haben, auch wenn Sie außerhalb des Autohauses stehen?

ANTWORT:

Auch wenn es sich bei Vorführgewagen in der Regel um junge Fahrzeuge mit geringer Laufleistung handelt, ist **im Einzelfall** zunächst einmal stets **zu prüfen, ob** es sich um **neue Personenkraftwagen** i.S.V. § 2 Abs. 1 Nr. 2 Pkw-EnVKV handelt. Nur **für neue Fahrzeuge** im Sinne der Begriffsbestimmung kommt eine **Kennzeichnungspflicht** in Betracht.

Es kommt auch mit Blick auf diese Frage auf die Umstände des Einzelfalls an, die konkret zu prüfen sind, so dass sich auch hier eine pauschale Antwort verbietet.

Nachfolgende Darstellungen können insofern nur Anregungen sein, sich den Sachverhalt unter den Gesichtspunkten, die für die Kennzeichnung ausschlaggebend sind, wie bspw. handelt es sich um einen neuen Pkw, der ausgestellt oder angeboten wird am Verkaufsort (§ 3 Pkw-EnVKV) oder bspw. für oder mit dem geworben wird (§ 5 Pkw-EnVKV), näher anzuschauen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Anforderungen an die Kennzeichnung am Verkaufsort und an die Kennzeichnung bei Werbung unterschiedlich sind.

Mit deutlich erkennbarer Bewerbung/großer Werbeaufschrift (z.B. konkrete Werbeaussage betreffend Fahrzeug/Modell, bspw. der neue Neue Golf etc.) muss der Pkw mit dem "Pkw-Label" ohne Einschränkung der Rundumsicht gekennzeichnet sein. Diese Kennzeichnungspflicht besteht auch dann, wenn der Vorführwagen an anderer Stelle (d.h. außerhalb der Verkaufsräume/-flächen bspw. Flughafen oder Einkaufszentrum) ausgestellt wird. Die Kennzeichnungspflicht besteht überdies auch dann, wenn ein neuer Pkw z.B. als Gewinn bei einem Preisausschreiben öffentlich oder bei einem Einzelhändler ausgestellt wird, sofern sich ein Bezug zum Autohaus herstellen lässt (vgl. auch Frage 7 nebst Antwort).

FRAGEN ZU WERBUNG

ELEKTRONISCHE WERBUNG

FRAGE 24:

Handelt es sich bei Händlerwebsites (ohne Onlineshop) um Onlinewerbung oder um Fernabsatz?

ANTWORT:

Bei einer schlichten Händlerwebsite handelt es sich um Onlinewerbung. Dementsprechend sind mit Blick auf die betreffenden dort zu findenden neuen Pkw die Anforderungen an Werbung, konkret elektronische Werbung, zu erfüllen (§ 5 Pkw-EnVKV, Anlage 4 Teil I und II exklusive Ziffer 3. Pkw-EnVKV). D.h. die besonderen Anforderungen der Anlage 4 Teil II „Elektronische Werbung“ Ziffer 3. für das Anbieten von neuen Pkw im Internet zum Zwecke des Fernabsatzes finden keine Anwendung.

Fernabsatz setzt voraus, dass **für Vertragsverhandlungen und den Vertragsschluss ausschließlich Fernkommunikationsmittel verwendet** werden, es sei denn, dass der Vertragsschluss nicht im Rahmen eines für den Fernabsatz organisierten Vertriebs- oder Dienstleistungssystems erfolgt (§ 312c BGB).

Zu einer anderslautenden Beurteilung dürfte man bei Websites von Autohäusern ohne Onlineshop demnach nur gelangen, wenn diese auf Ihrer Internetseite den Abschluss von Verträgen über neue Pkw ausdrücklich auch unter ausschließlicher Verwendung von Fernkommunikationsmitteln anbieten.

FRAGE 25:

Muss auf der eigenen Homepage, in Social Media oder in Printanzeigen der Hinweis ("Pkw-Label") dargestellt werden oder reichen die einzelnen Werte z.B. in Tabellenform?

ANTWORT:

Weder die Händlerhomepage, noch Social Media, noch Printanzeigen sind "Verkaufsort" i.S.d. § 3 Abs. 1 Pkw-EnVKV. **Nur am Verkaufsort ("physischer Ort")** ist die **Verwendung des "Pkw-Labels" vorgeschrieben**. Insofern ist die Darstellung des "Pkw-Labels" auf der Homepage, in Social Media oder in Printanzeigen nicht erforderlich. *(Zur Besonderheit beim Fernabsatz – siehe vorangegangene Frage, sowie Frage 30 nebst Antworten).*

FRAGE 26:

Welche Angaben müssen genau stehen bei Social Media, bzw. müssen Angaben gemacht werden, wenn man verschiedene Modelle zeigt (z.B. Video durch die Halle oder einer Ausstellung etc.)?

ANTWORT:

Dient das Video (auch) dem Absatz der im Video erkennbaren Modelle, müssen zu jedem Modell die nach Teil I und Teil II der Anlage 4 aufgeführten Werte angegeben werden.

Dient das Video erkennbar ausschließlich der Werbung für das Autohaus und das Dienstleistungsportfolio insgesamt, müssen keine Angaben gemacht werden.

FRAGE 27:

Wie ist die Ausnahmeregelung in Anlage 4 Teil II Nr. 4 zu verstehen? Kann man sich darauf berufen, dass bei Posts/Werbung auf Facebook die erforderlichen Angaben ganz oder teilweise nur über den "Mehr-Anzeigen"- Button sichtbar sind oder nicht?

ANTWORT:

Bereits nach bisheriger Rechtsprechung war es nicht möglich, sich darauf zu berufen, dass bei Nennung eines Pkw-Modells nebst Motorisierungsinformationen die Pflichtangaben gemäß Pkw-EnVKV erst unter Betätigung des "Mehr-Anzeigen-Buttons" sichtbar wurden.

Auch wenn die Novelle Erleichterungen mit sich bringt, dürften diese gerade mit Blick auf die "Mehr-Anzeigen-Button-Thematik" in Social Media nicht ohne Weiteres zu einer abmahnsicheren neuen Praxis führen.

So stellt es gemäß Anlage 4 Teil II Nr. 4. **bei Werbung im Internet** (einschließlich Werbung in sozialen Medien und in Online-Videoportalen) **nunmehr keinen Verstoß mehr** dar, **wenn die Sichtbarkeit der Pflichtangaben ausschließlich aufgrund der technischen Darstellung** der jeweiligen Plattform, auf der geworben wird, **und ohne weiteres Zutun** des Herstellers oder des Händlers **nicht oder nur teilweise gegeben** ist (Anlage 4 Teil II Nr. 4).

Aber ACHTUNG:

Entscheidend ist, dass die fehlende oder eingeschränkte Sichtbarkeit der Pflichtangaben **ausschließlich auf einer technischen Darstellung beruht**, auf die der Hersteller oder Händler keinerlei Einfluss nehmen können (z.B. Vorschau-Anzeigen, Button „Mehr anzeigen“).

Zur Klarstellung:

Der Hersteller oder Händler bleibt weiterhin verpflichtet, sämtliche Pflichtangaben im Rahmen der Werbung entsprechend den Vorgaben dieser Verordnung zu machen. **Für** das Eingreifen dieser **Ausnahme genügt** es beispielsweise **nicht, dass eine Plattform kein Textfeld** für die Pflichtangaben **bereitstellt oder eine Zeichenbeschränkung besteht** etc. und deswegen erst gar keine Pflichtangabe seitens des Herstellers oder Händlers gemacht wird. **In solchen Fällen** müsste der Hersteller oder Händler eine **Darstellungsform wählen, die trotzdem die Kennzeichnung mit den Pflichtangaben gewährleistet.**

Erst wenn ein Hersteller oder Händler eine ordnungsgemäß gekennzeichnete Werbung veröffentlicht und **alles Weitere in seinem Machtbereich Liegende getan** hat, **damit die Sichtbarkeit der Pflichtangaben gewährleistet ist**, kann er die Voraussetzung „ohne Zutun“ erfüllen (vgl. ZDK-Erläuterungen zur Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung 2024 unter E. 2. d.).

Vor diesem Hintergrund ist **zu empfehlen, weiterhin in Übereinstimmung mit der bis dato geltenden Rechtsprechung** und entsprechend der bisherigen, diese berücksichtigenden Vorgehensweisen zu posten. Denn es besteht durchaus die Möglichkeit, sich im Rahmen einer Abmahnung auf den Standpunkt zu stellen, dass erst dann alles dem Händler Mögliche getan wurde, um dem Interessenten die Pflichtangaben zur Kenntnis zu bringen. Der Beibehaltung der bisherigen Praxis stehen insoweit rein technische Gründe nicht entgegen.

Jedoch vertreten wir den Standpunkt, dass der Verordnungsgeber eine Ausnahmeregelung in Kenntnis der Herausforderungen in der Praxis und in Kenntnis der geltenden Rechtsprechung schaffen wollte und für die durch die Pkw-EnVKV Verpflichteten eine Erleichterung erreichen wollte. Einer Regelung hätte es nicht bedurft, wenn es bei den Anforderungen der bisherigen Rechtsprechung verbleibt. Dies dürfte ein Argument dafür sein, die im Tatbestand genannten Einschränkungen eng auszulegen, damit nicht der Regelung sämtlicher praktischer Anwendungsbereich entzogen wird.

Zeitpunkt der Pflichtangaben und Nennung von Motorisierungsangaben

Speziell für die Nennung von Motorisierungsangaben ist zu berücksichtigen, dass die neue Verordnung in dieser Hinsicht keine Verbesserung mit sich bringt. Es ist nach wie vor sicherzustellen, dass **dem Werbeempfänger die notwendigen Angaben** zu Verbrauch und Emissionen **in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in dem ihm erstmals Informationen zur Motorisierung**, z.B. zu Motorleistung, Hubraum oder Beschleunigung, **angezeigt werden**.

Zur Erinnerung: Auch wenn dem Werbeempfänger keine Informationen zur Motorisierung gegeben werden, so müssen ihm die Angaben ebenfalls mitgeteilt werden!

FRAGE 28:

Wie ist mit Social Media Beiträgen oder auf der Homepage, die auch noch nach dem 1. Mai aufrufbar sind und zugleich nach dem 23.02.2024 veröffentlicht wurden, zu verfahren? Muss eine Kennzeichnung erfolgen? Muss gelöscht werden? Was ist, wenn die Beiträge nicht zwecks Kennzeichnung aktualisierbar sind?

ANTWORT:

Gemäß § 9 Abs. 1 kann **Werbung im Internet noch bis zum 01.05.2024** nach den Anforderungen dieser Verordnung **in der bis zum 22.02.2024 geltenden Fassung weiterverwendet** werden.

Daraus ergibt sich, dass zunächst einmal Werbung im Internet, worunter grundsätzlich auch Social Media Posts zu fassen sind, ab dem 23.02.2024 bereits den Vorgaben der novellierten Pkw-EnVKV zu entsprechen hat. Denn der **Begriff des “Weiterverwendens” legt nahe, dass diese Werbung bis zum Stichtag 23.02.2024 bereits geschaltet sein muss.**

Für diese bereits geschaltete, mithin verwendete Werbung, die noch der alten Pkw-EnVKV entspricht, gilt, dass diese noch bis zum 01.05.2024 weiterverwendet werden kann. Dementsprechend wären alte Posts **ab dem 01.05.2024, die bis dato “weiterverwendet” wurden, zu aktualisieren oder zu löschen.** Dies vor allem, wenn und soweit der Werbende die Möglichkeit dazu hat, sprich wenn dieser den Zugriff auf den betreffenden Post hat.

Zwar gilt nach § 9 Abs. 3 für Online-Archive mit Werbung im Internet oder Internetseiten mit nicht mehr aktiv verwendetem Werbematerial, dass diese nicht aktualisiert werden müssen, sofern die Werbung im Internet vor dem 23.02.2024 geschaltet wurde. Aber die Begründung zur Verordnung führt dazu aus, dass es Zweck von Online-Archiven bspw. ist, veraltete Internetseiten wieder aufrufbar zu machen und Internetseiten mit nicht mehr aktiv verwendetem Werbematerial, wie z.B. veraltete Posts in sozialen Medien, mit denen nicht mehr aktiv geworben wird. Eine Aktualisierung sei auch für Hersteller oder Händler in vielen Fällen nicht möglich, da sie keinen Zugriff auf diese nicht mehr aktiv verwendeten Werbematerialien haben. Dies dürfte jedoch auf Social Media Plattformen nicht zutreffen.

FRAGE 29:

Wie ist es zu beurteilen, wenn ein Dritter, z.B. ein externer Fotograf, einen neuen Pkw fotografiert und das Autohaus auf Social Media verlinkt und die Angaben nicht hinterlegt sind? Wie ist es, wenn das Autohaus seinerseits auf den Post des Dritten weitersendet/-verwendet oder darauf antwortet?

Kann das Autohaus dafür haftbar gemacht werden, da es dessen Fahrzeug ist, mit welchem geworben wird? Macht es einen Unterschied, wenn das betreffende Fahrzeug auf der Händlerwebsite sichtbar und adäquat gekennzeichnet ist?

ANTWORT:

Grundsätzlich gilt für **alle Posts** in denen das Autohaus und/oder eine Aktion desselben verlinkt wird, dass eine **Kennzeichnung sicherzustellen** ist, **sollte es dabei um das Angebot von oder die Werbung für neue Pkw** gehen.

Im Falle einer reinen Verlinkung bspw. eines neuen Pkw des Autohauses durch einen Dritten, bei dem der Bezug zum Autohaus erkennbar ist, sollte das Autohaus dann, wenn es Kenntnis davon erlangt, tätig werden und entweder die **Verlinkung verhindern** oder die **Kennzeichnung gem. Pkw-EnVKV sicherstellen**. In aller Regel erhält derjenige, der verlinkt werden soll, eine Nachricht, die Anlass gibt, in entsprechender Weise tätig zu werden.

Das Autohaus ist grundsätzlich nach außen dafür verantwortlich und haftet auch; ggf. kann man versuchen, sich beim Fotografen schadlos zu halten.

Egal wer die Verlinkung vornimmt (ob geschäftlich oder privat), sinnvollerweise sollte das Autohaus unverzüglich nach Kenntnis der Verlinkung entweder die Verlinkung löschen oder die Verbrauchsangaben hinzufügen. Dass das Fahrzeug auf der Homepage des Autohauses möglicherweise korrekt beworben wird, ist für die Beurteilung des Posts irrelevant.

FERNABSATZ

FRAGE 30:

Wie sollte idealerweise das Neufahrzeug auf der Homepage dargestellt werden, wenn es über diese auch online gekauft werden kann? Muss das gesamte Label dargestellt werden?

ANTWORT:

Es gibt bei der Darstellung von Werbung für Neufahrzeuge auf der Homepage sowie auch bei der Möglichkeit zum Fernabsatz von neuen Pkw über die Händlerhomepage grds. **Gestaltungsspielraum**. Es sind jedoch die Vorgaben gemäß Pkw-EnVKV einzuhalten.

Anlage 4 Teil II Nr. 3 sagt dazu Folgendes:

Wer als Hersteller oder Händler zum Zweck des Fernabsatzes Modelle neuer Personenkraftwagen im Internet zum Kauf, zur Langzeitmiete oder zum Leasing anbietet,

⇒ muss zusätzlich zu den Angaben nach Nr. 1

(d.h. diejenigen Angaben, die gem. Teil I von Anlage 4 im Bereich Print zu machen sind => vgl. Teil I Nr. 1 abhängig von der Antriebsart):

- a) der **kombinierte Wert für den Energieverbrauch** (vgl. Nr. 49.1 CoC-Papier) oder bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der **gewichtet kombinierte Wert für den Energieverbrauch** (vgl. Nr. 49.4 CoC-Papier),
- b) der **kombinierte Wert für die Co2-Emissionen** (vgl. „Co2-Emissionen“ nach Nr. 49.1 CoC-Papier) oder bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der **gewichtet kombinierte Wert für die Co2-Emissionen** (vgl. „Co2-Emissionen“ nach Nr. 49.4 CoC-Papier) und
- c) die **Co2-Klasse** oder die **Co2-Klassen** (bei Plug-in-Hybrid).

Für die Modelle extern aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge muss zusätzlich der **kombinierte Wert für den „Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie“** (vgl. Nr. 49.4 CoC-Papier) angegeben werden.

⇒ die **Angaben nach Anlage 1**

(“Hinweis über den Energieverbrauch und die Co2-Emissionen neuer Personenkraftwagen”)

☺ d.h. alle **Angaben aus dem “Pkw-Label”**, nicht zwingend das „Pkw-Label“ selbst! („Muss“ nicht!)

bei der Beschreibung des Modells beziehungsweise der Variante oder der Version darstellen.

Angaben müssen nicht doppelt gemacht werden.

Die Anforderungen gelten als erfüllt, wenn für die Angaben das zutreffende Muster der Anlage 1 Teil II (d.h. das “Pkw-Label” selbst) dargestellt wird („Kann“).

Die Angabe der Fahrzeug- Identifizierungsnummer (nach Anlage 1 Teil 1 Nr. 9) ist in diesem Fall entbehrlich. Die **Angaben** müssen **gut lesbar** sein. Es ist sicherzustellen, dass die Angaben dem Kunden spätestens in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in dem er eine Konfiguration eines konkreten Kraftfahrzeugs abgeschlossen hat.

FRAGE 31:

Entbindet uns ein entsprechender Absatz im Fußtext unserer Leasinganzeige vom „Fernabsatz“?

ANTWORT:

Beispiel: "Dieses Angebot ist vom Fernabsatzhandel ausgeschlossen. Für einen Vertragsabschluss bedarf es einer persönlichen Vertragsunterzeichnung vor Ort."

Grundsätzlich dürfte von der Möglichkeit eines Fernabsatzes nur dann auszugehen sein, wenn diese auch entsprechend beworben oder gekennzeichnet wird. Entscheidend ist die tatsächliche Handhabung.

Fernabsatz setzt voraus, dass für Vertragsverhandlungen und den Vertragsschluss ausschließlich Fernkommunikationsmittel verwendet werden, es sei denn, dass der Vertragsschluss nicht im Rahmen eines für den Fernabsatz organisierten Vertriebs- oder Dienstleistungssystems erfolgt (§ 312c BGB) (vgl. Frage 24).

Herausgeber:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Markgrafenstr. 35
10117 Berlin

Telefon: 0228 9127-0
Telefax: 0228 9127-150
E-Mail: zdk@kfgzgewerbe.de
Internet: www.kfgzgewerbe.de

Verantwortlich:

Abteilung Recht, Steuern, Tarife
Rechtsanwalt Ulrich Dilchert / E-Mail: dilchert@kfgzgewerbe.de

Verfasser:

Abteilung Recht, Steuern, Tarife
Ass. jur. Christian Hansen LL.M., MBA / E-Mail: hansen@kfgzgewerbe.de
Heidrun Schulte / E-Mail: schulte@kfgzgewerbe.de

Fotos:

Promotor

Haftungsausschluss:

Die in diesem Werk enthaltenen Informationen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Obwohl sie nach bestem Wissen und Gewissen erstellt worden ist, kann keine Haftung für die inhaltliche Richtigkeit der darin enthaltenen Informationen übernommen werden.

Copyright und Rechtsvorbehalt:

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Erscheinungsdatum:

05/2024

