

BVfK-Rechtsabteilung * Bundeskanzlerplatz 5 * 53113 Bonn

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
Scharnhorststr. 34-37
10115 Berlin

Bonn, 31.07.2023

Per E-Mail an

Buero-IVA5@bmwk.bund.de
Thomas.Frisch@bmwk.bund.de
Katrin.Luetgenau@bmwk.bund.de

Betreff: Verbändeanhörung zur geplanten Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)

Unser Zeichen: 2022/1190/00013/GI

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Lütgenau,
sehr geehrter Herr Frisch,

wir möchten uns eingangs für die Gelegenheit bedanken, zum überlassenen Referentenentwurf zur Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Stand 30.06.2023) Stellung nehmen zu dürfen.

Für unsere ca. 900 Mitgliedsbetriebe, unter denen sich etwa 300 Neuwagenhändler befinden, nimmt das Thema einen außerordentlich hohen Stellenwert ein. Nach diesseitigen Beobachtungen sind sämtliche relevanten Mitgliedsbetriebe bemüht, die gesetzlichen Vorgaben unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich ausgesprochenen Empfehlungen des Wirtschaftsministeriums zur Kennzeichnung des Verbrauchs und der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen bestmöglich in die Praxis umzusetzen. Dabei musste allerdings festgestellt werden, dass die Novelle der Pkw-EnVKV bereits seit vielen Jahren überfällig ist, was eine anhaltende Verunsicherung auf Seiten der zur Angabe verpflichteten Händler zur Folge hatte und nach wie vor hat. Die zwischenzeitliche Empfehlung zur Darstellung vorhandener WLTP-Werte stiftete nach diesseitigem Eindruck selbst bei vollständiger Einhaltung der empfohlenen Maßnahmen mehr Verwirrung beim Adressatenkreis als sie Nutzen brachte.

Das liegt nicht nur daran, dass eine Doppelkennzeichnung mit unterschiedlichen Werten, die in voneinander größtenteils abweichende Kategorien eingeteilt werden, die nötige Transparenz vermissen lässt. Ohne persönliche Beratung des Händlers, dem es kaum möglich sein wird, die geltende Rechtslage zu durchblicken, geschweige denn verständlich zu erläutern, wird kaum ein Verbraucher nachvollziehen können, welche Werte für das seinem Interesse entsprechenden Fahrzeug maßgeblich sind. Bei der Kennzeichnung von Neufahrzeugen im Internet, insbesondere in virtuellen Verkaufsräumen, ist die Lage noch dramatischer, denn es fehlt an praktikablen Lösungsempfehlungen für den Fall, dass NEFZ-Werte für ein konkretes Fahrzeug schlichtweg nicht mehr ermittelt wurden, was auf die meisten seit 2022 produzierten Neufahrzeuge zutreffen dürfte.

Gleichzeitig müssen wir beobachten, dass Abmahnvereine in dieser seit langem fortwährenden unübersichtlichen und von Rechtsunsicherheit geprägten Phase nach wie vor äußerst aktiv sind. Vor diesem Hintergrund ist es ausdrücklich zu begrüßen, dass nunmehr eine umfassende Änderung und Anpassung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung unmittelbar bevorsteht, um Rechtssicherheit für den Handel und die dringend nötige Transparenz für den adressierten Verkehr zu schaffen.

Zu den im Einzelnen geplanten Änderungen erlauben wir uns Folgendes anzumerken:

I. Gesetzestext

1. § 2 Nr. 2

„Ist ein Personenkraftwagen „neu“, der noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurde; davon ist auszugehen bei einem Personenkraftwagen, der typgenehmigt ist und dessen Erstzulassung zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr in dem Zeitpunkt, in dem er vom Hersteller oder Händler ausgestellt oder zum Kauf 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.“

Es wird klarstellungshalber empfohlen, zwischen „davon ist“ und „auszugehen“ in der zweiten Zeile der Definition das Wort „insbesondere“ einzufügen, damit deutlich wird, dass es sich lediglich um eine Vermutungsregel und nicht um eine zwingende Voraussetzung handelt. Insofern verstehen wir auch die zugrundeliegende BGH-Entscheidung (I ZR 190/10) so, dass der Kilometerleistung als eine der wenigen in Betracht kommenden objektiven Grenzen lediglich eine Indizwirkung zukommt. Dies sollte aus dem Gesetzeswortlaut unmissverständlich hervorgehen.

2. § 2 Nr. 3

„Ist ein Personenkraftwagen „gebraucht“, sofern er nicht unter Nummer 2 fällt; [...]“

Sofern eine Negativdefinition mit identischen Voraussetzungen in umgekehrter Richtung tatsächlich für erforderlich gehalten wird, sollte auch hier die vorstehende Klarstellung erfolgen. Im Übrigen halten wir es für erfreulich, dass dem vereinzelt geäußerten Wunsch nach einer

Einbeziehung von Gebrauchtfahrzeugen bis zu unverhältnismäßig hohen Kilometer- oder Altersgrenzen nicht nachgekommen wurde. Es dürfte einleuchten, dass dies zu einer massiven Verunsicherung der Verbraucher führen und eine Vergleichbarkeit der Verbrauchs- und Emissionswerte ad absurdum geführt würde. Ohnehin handelt es sich bei den relevanten Angaben um Laborwerte, die nur bedingt auf die tägliche Nutzung unter schwankenden Bedingungen übertragbar sind. Umso mehr gilt dies, wenn Fahrzeuge schon jahrelang im Einsatz sind und sich die einzelnen Fahrzeugkomponenten zwischenzeitlich so verändert haben, dass die Angabe der Werte eines Neufahrzeugs eine Verbrauchertäuschung bedeuten würden.

3. § 2 Nr. 11

„ist „Verkaufsort“ ein physischer Ort, an dem neue Personenkraftwagen ausgestellt oder zum Kauf oder zum Leasing angeboten werden, insbesondere ein Ausstellungsraum oder ein Ausstellungsgelände; als Verkaufsorte gelten auch Handelsmessen, auf denen neue Personenkraftwagen der Öffentlichkeit vorgestellt werden; hingegen handelt es sich nicht um einen Verkaufsort, wenn der Ort baulich oder in anderer Weise abgetrennt ist und der Ort so gekennzeichnet ist, dass er für jeden Kunden erkennbar nicht der Ausstellung oder dem Angebot zum Kauf oder zum Leasing von neuen Personenkraftwagen dient“

Die Klarstellung, dass erkennbar abgetrennte Bereiche nicht dem Verkaufsort zuzuordnen sind, bewerten wir positiv. In der Vergangenheit war vermehrt zu beobachten, dass Mitarbeiter von gebührenerzielungsorientierten Abmahnvereinen unter Vortäuschung eines Kaufinteresses Betriebsgelände aufsuchten, um dort gezielt nicht gekennzeichnete Fahrzeuge aufzuspüren. Diese befanden sich allerdings oftmals in abgesperrten und für Kaufinteressenten nicht zugänglichen, jedenfalls aber ersichtlich dem Verkaufsgelände zuzuordnenden Bereichen. Insofern halten wir auch die im Entwurf bereits erfolgte Klarstellung für sinnvoll, dass es lediglich auf eine entsprechende Kennzeichnung und nicht eine physische Barriere ankommt. In den diesseitig bekannten Grenzfällen war jeweils offensichtlich, dass eine Bewerbung der Fahrzeuge nicht erfolgen sollte und lediglich eine versehentlich berührte Grauzone ausgenutzt werden sollte, um von einer zusätzlichen Einnahmequelle zu profitieren.

Allerdings sehen wir gleichzeitig kritisch, dass eine Abtrennung und Kennzeichnung des betroffenen Bereichs kumulativ zur Voraussetzung gemacht werden sollen. Nach hiesiger Auffassung sollte ausreichen, dass ein Lagebereich durch deutlich sichtbare Schilder gekennzeichnet wird, denen der Interessent sofort entnehmen kann, dass es sich nicht um ausgestellte Fahrzeuge handelt. Viele unserer Mitglieder beklagen, dass ihre Betriebsgelände so knapp bemessen sind, dass jedenfalls bauliche Konstruktionen zur Abgrenzung von Lagerbereichen kaum realisierbar sind. Die Anmietung zusätzlicher Lagerflächen ist faktisch oder finanziell meist nicht möglich. In der Gesetzesbegründung wird insoweit ausgeführt, dass die Abtrennung so vorzunehmen ist, dass eine Bemusterung oder Inaugenscheinnahme durch räumliche Distanz ausgeschlossen sein muss. Dies halten wir für deutlich zu weitgehend.

Vom Verbraucher darf durchaus erwartet werden, dass er beispielsweise durch ein Absperrband und entsprechende Warnschilder davon abgehalten wird, einen bestimmten Bereich zu betreten und auch erkennen wird, dass die Fahrzeuge nicht zum Verkauf angeboten werden, ohne dass es hierzu physischer Barrieren bedarf. Würde man darüber hinaus eine physische

Barriere bzw. Distanz voraussetzen, spräche man damit dem angesprochenen Verkehr ein Sachverständnis ab, das nur geringen Anforderungen unterliegt. Der Verkehr wird durchaus in der Lage sein, eindeutige Hinweisschilder entsprechend zu deuten. Eine darüberhinausgehende Verpflichtung zur Errichtung einer physischen Barriere stellt sich als unverhältnismäßig dar, wenn man den tatsächlichen und finanziellen, oftmals unrealisierbaren Aufwand dem Bedürfnis des Verbrauchers, aktiv von der Wahrnehmung abgestellter und als solche deutlich gekennzeichnete Lagerfahrzeuge abgehalten zu werden, gegenüberstellt. In dieser Hinsicht besteht eklatanter Anpassungsbedarf.

Wir halten es weiterhin für sehr begrüßenswert, dass darüber hinaus eine Ausnahme hinsichtlich des nur kurzfristigen Abstellens eines Fahrzeugs zum Zwecke des Transports eingeführt und eine derartige Situation ebenfalls vom Anwendungsbereich der Definition ausgeklammert werden soll. Eine derartige Ausnahme wird in § 3 Abs. 4 Nr. 2 und 3. statuiert. Denn auch ein solches Szenario ist bereits Gegenstand von kostenpflichtigen Abmahnungen mit Vertragsstrafeversprechen geworden, wobei diesseitig die mit dem Gesetzgeber offenbar korrespondierende Ansicht vertreten wird, dass ein nur ganz kurzzeitiges Abstellen des Fahrzeugs auf dem Betriebsgelände, welches erkennbar zu Transportzwecken veranlasst wurde, keine Pflicht zur Angabe der Verbrauchs- und Emissionswerte auslösen darf. Dies wäre im Hinblick auf den verfolgten Zweck unverhältnismäßig.

Möglicherweise böte es sich an, schon an dieser Stelle etwa wie folgt zu formulieren:

„Ein Fahrzeug wird ferner nicht ausgestellt, zum Kauf oder zum Leasing angeboten, wenn es zum Zweck der Anlieferung oder des Transports lediglich für einen kurzen Zeitraum (maximal 15 Min.) am Verkaufsort abgestellt und unmittelbar danach gekennzeichnet oder außerhalb des Verkaufsorts verbracht oder Rückschlüsse auf ein konkretes Modell anhand der Fahrzeugkarosserie nicht möglich sind.“

4. § 3 Abs. 1 Nr. 2

„ein Aushang am Verkaufsort deutlich sichtbar angebracht ist, der den jeweils einschlägigen Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen, die elektrische Reichweite (sofern einschlägig) sowie die CO₂-Klasse(n) aller Modelle neuer Personenkraftwagen enthält, die am Verkaufsort ausgestellt oder am Verkaufsort oder über diesen Verkaufsort zum Kauf oder zum Leasing angeboten werden, und der den Anforderungen der Anlage 2 entspricht“

Die Verpflichtung zur Veröffentlichung eines Aushangs am Verkaufsort sollte nach diesseitigem Empfinden generell überdacht werden. Nach den Erfahrungswerten unserer Mitglieder gibt es kaum Verbraucher, die tatsächlich Einsicht in den Aushang nehmen. Bei EU-Händlern mag dies dem Umstand geschuldet sein, dass dort eine sehr große Anzahl von Fahrzeugen unterschiedlicher Hersteller bestellt werden kann. Ein Ausdruck in Papierform bietet daher kaum einen praktikablen Überblick, das Scrollen auf einem Bildschirm ist ebenso mühsam, um zum gewünschten Modell zu gelangen. Insoweit halten wir es für ausreichend, wenn das konkret der Kaufabsicht unterliegende Modell mit den erforderlichen Werten versehen wird.

5. § 3 Abs. 4

Die Pflichten nach Absatz 1 gelten nicht für

- 1. gebrauchte Personenkraftwagen;***
- 2. neue Personenkraftwagen, die erkennbar erst vor kurzer Zeit am Verkaufsort angeliefert wurden;***
- 3. neue Personenkraftwagen, die erkennbar nur vorübergehend am Verkaufsort zur Auslieferung an den Käufer oder den Leasingnehmer bereitstehen;***
- 4. neue Personenkraftwagen, für die dem Hersteller noch keine verbindlichen WLTP-Werte vorliegen.***

Wie bereits unter I. 3. klargestellt, sind die in den Nr. 2 und 3 enthaltenen Einschränkungen aus unserer Sicht ausdrücklich zu befürworten. Die dortigen Anmerkungen werden entsprechend herangezogen. Es böte sich darüber hinaus an, die Beweislast zugunsten des Händlers zu regeln, etwa dergestalt, dass derjenige, der die nur vorübergehende Platzierung rügt, dies auch zu beweisen hat, da andernfalls zu befürchten ist, dass der in Anspruch genommene Händler den Gegenbeweis in vielen Fällen nicht antreten können. Dies bietet Potenzial für Massenabmahnungen mit vordergründigem Gebührenerzielungsinteresse.

6. § 4 Abs. 3

„Händler und Hersteller haben den Leitfaden am Verkaufsort ihren Kunden auf Anfrage unverzüglich und unentgeltlich gemäß Satz 2 und 3 zur Verfügung zu stellen. Hierzu ist dem Kunden der Leitfaden in elektronischer Form einsehbar zu machen und die Internetadresse, unter der der Leitfaden abgerufen werden kann, mitzuteilen. Der Leitfaden kann dem Kunden alternativ auch auf einem elektronischen, magnetischen oder optischen Speichermedium übergeben werden.“

Auch an dieser Stelle darf hinterfragt, ob ein Aushang am Verkaufsort noch sinnvoll bzw. zeitgemäß erscheint, wenn der Leitfaden, in dem die maßgeblichen Werte ohnehin enthalten sind, gleichzeitig zur Verfügung gestellt werden muss.

7. § 9 Abs. 3

„Unbeschadet der Regelungen in den Absätzen 1 und 2 gelten die Regelungen der Pkw-EnVKV ausschließlich für die nach ihrem Inkrafttreten geschaltete Werbung; Online-Archive und vergleichbare Informationsquellen müssen nicht aktualisiert werden.“

Wir hielten es für interessengerecht, wenn auch hier die Beweislast zugunsten des Werberden geregelt würde, indem sinngemäß klargestellt wird, dass der Anspruchsteller zu beweisen hat, dass die Werbung nach Inkrafttreten der Pkw-EnVKV geschaltet oder aktualisiert wurde. Grundsätzlich begrüßen wir allerdings, dass archiviertes Werbematerial nicht entsprechend den neuen Anforderungen umzugestaltet ist.

8. § 11

Nach Inkrafttreten dieser Verordnung wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die Pkw-EnVKV insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Einführung von Energieverbrauchs-Klassen für Elektrofahrzeuge, eine Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen sowie einen klareren Ausweis der Belastung über den Lebenszyklus des Fahrzeugs aufgrund der CO₂-Bepreisung von Energieträgern und der Kfz-Steuer überprüfen, einen Bericht mit Vorschlägen zu ihrer Weiterentwicklung und Änderung veröffentlichen und im Lichte der gewonnenen Erkenntnisse spätestens im ersten Quartal 2025 eine Änderung dieser Verordnung vorschlagen.

Wir gehen davon aus, dass eine Änderung der Verordnung nicht zwingend vorzuschlagen ist, wenn kein Änderungsbedarf festgestellt wird. Insoweit halten wir aber den Prüfungszeitraum für zu kurz bemessen. Insbesondere im Hinblick auf Gebrauchtfahrzeuge erscheint eine Kennzeichnungspflicht nach bisherigen Erkenntnissen völlig sinnfrei, bzw. wie oben aufgezeigt sogar kontraproduktiv. Ein Gebrauchtfahrzeug ist hinsichtlich seiner Eigenschaften stets individuell zu betrachten und daher z.B. auch nicht nachlieferungstauglich, egal wie alt er ist. Gebrauchtfahrzeuge können auch in vielfacher Weise modifiziert worden sein. Eingetragene Leistungsveränderungen, Modifikationen der Karosserie, das Gewicht beeinflussende Sonderausstattungen und verschleißbedingte Veränderungen blieben völlig unberücksichtigt. Es ist nicht zu erwarten, dass sich innerhalb des nun festzulegenden Prüfungszeitraums Erkenntnisse auftun, die eine Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen interessengerecht erschienen ließen. Die einzigen Folgen wären eine größere Verunsicherung von Verbrauchern und – das dürfte das Hauptansinnen der wenigen Befürworter sein – ein neues Feld für kostenpflichtige Abmahnungen zur Gebührenerzielung. Hätte es Anlass für die Erweiterung auf Gebrauchtfahrzeuge gegeben, hätten wohl auch schon bisherige Beobachtungen ausgereicht, um ein verwertbares Bild der Situation zu erhalten. Eines zusätzlichen Prüfzeitraums, der auch noch derart kurz bemessen ist, bedarf es folglich nicht.

II. Anlagen

1. Anlage 4 (zu § 5)

a. Teil II Nr. 2

„Es ist sicherzustellen, dass dem Werbeempfänger die Angaben nach Nummer 1 gleichzeitig in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen, in dem erstmalig Informationen zur Motorisierung, zum Beispiel zu Motorleistung, Hubraum oder Beschleunigung, angezeigt werden. Die Angaben müssen mit höchstens einem Klick auf eine entsprechende Informationsseite zu erreichen sein.“

Diese Regelung ist ausdrücklich zu begrüßen, soweit eine Einschränkung auf die Erlangung dieser Informationen durch einen Klick erfolgt. In unzähligen Fällen konnte beobachtet werden, dass Anbieter gewillt sind, über sämtliche Verbrauchs- und Emissionswerte unmittelbar in Zusammenhang mit den Motorisierungsangaben zu informieren, Ihnen dies aber beispie-

weise deshalb nicht gelungen ist, weil der Plattformbetreiber, der die Werbung veröffentlicht, technische Hürden geschaffen hat, die eine vollständige Darstellung der Werte selbst dann verhindert haben, wenn die Werte gleich unterhalb der Hauptwerbepbotschaft platziert wurden. Dann war es oftmals notwendig, auf die Schaltfläche „mehr anzeigen“ zu klicken, um die Werte vollständig abzurufen. Dass dies nun ausdrücklich möglich ist, ohne der Verordnung zuwiderzuhandeln, ist nur interessengerecht und schadet höchstens finanzielle Interessen verfolgenden Abmahnern, nicht aber den im Fokus stehenden Verbrauchern, denen insbesondere bei einer solch wichtigen Kaufentscheidung über einen hochwertigen Wirtschaftsgegenstand ohne Weiteres zuzumuten sein dürfte, die Werte durch einen weiteren Klick abzurufen. Die Entscheidung des BGH mit Urteil vom 04.02.2016 (I ZR 181/14) wird somit entsprechend gewürdigt.

Der Gesetzesbegründung ist zu entnehmen, dass dies auch ausdrücklich gewollt ist. Gleichwohl bietet die gewählte Formulierung Spielraum für Auslegungen, denn die Anforderung „gleichzeitig“ ist nicht unbedingt mit der Erleichterung „mit höchstens einem Klick“ in Einklang zu bringen. Um beide Aspekte zu harmonisieren, könnte nach Satz 1 etwa wie folgt formuliert werden:

„Zur Wahrung dieser Anforderungen genügt es, wenn die Angaben mit höchstens einem Klick auf eine entsprechende Informationsseite zu erreichen sind.“

b. Teil II Nr. 4

„Im Falle der Werbung nach Nummer 1 Buchstabe c) stellt es keinen Verstoß gegen die Verordnung dar, wenn die Sichtbarkeit der Pflichtangaben ausschließlich auf Grund 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.“

Auch diese Klarstellung begrüßen wir unter Bezugnahme auf die Begründung zu Teil II Nr. 2 ausdrücklich.

Insgesamt halten wir den Entwurf für sehr gelungen und nur an wenigen Stellen anpassungsbedürftig.

BVfK-Rechtsabteilung

Bonn, den 31.07.2023