



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Herrn Thomas Frisch

Frau Katrin Lütgenau

Scharnhorststr. 34-37

10115 Berlin

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4

Eingang: Neue Promenade 3

10178 Berlin

Jürgen Resch

Tel. +49 7732 9995-10

Fax +49 7732 9995-77

resch@duh.de

www.duh.de

31. Juli 2023

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz vom 30. Juni 2023 zur Zweiten Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)

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

beigefügt übersenden wir Ihnen die Stellungnahme des Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz vom 30. Juni 2023 zur Zweiten Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV).

Die Deutsche Umwelthilfe kritisiert den vorliegenden Referentenentwurf aufs Schärfste, da er aus Verbraucher- wie Umweltsicht eine erhebliche Verschlechterung darstellt. Er erfüllt zudem in weiten Teilen wie aus einem Katalog die Wünsche der Automobilindustrie an einer möglichst wenig verbraucherfreundlichen Verordnung.

Die massivste Verschlechterung ist, dass nach diesem Referentenentwurf die Umweltinformationen bei Online-Werbung nicht mehr gleichzeitig – und die Gleichzeitigkeit und gleichwertige Sichtbarkeit ist entscheidend - mit den Motorisierungsangaben erscheinen müssen. Damit dürften Hersteller und Händler ungeniert mit der hohen Motorleistung von Sprit- und Stromschluckern werben und die damit einhergehenden Verbrauchs- und Emissionswerte auf nachgelagerten Seiten verstecken.

Das ist so, als würde man die Warnhinweise von den Außenseiten der Zigarettenschachteln auf innenliegende Beipackzettel verdrängen, wo sie Raucherinnen und Raucher finden können, sofern sie sich von sich aus für die gesundheitsschädlichen Folgen des Rauchens interessieren.

Der Verordnungsentwurf konterkariert damit Sinn und Zweck der Pkw-Verbrauchskennzeichnung. Nach den Vorgaben der EU sollen die Umweltangaben unmittelbar in der Werbung erscheinen und so für Verbraucherinnen und Verbraucher auf den ersten Blick erkennbar sein.

Dringender Änderungsbedarf besteht auch bei der Effizienzklassifizierung von Elektroautos und Verbrennern. Nach dem Entwurf sollen Autos mit Verbrennungsmotor wie bisher selbst bei hohen CO₂-Emissionen im grün-gelb markierten Bereich eingestuft werden. Zudem fehlt ausgerechnet bei den batterieelektrischen Fahrzeugen eine differenzierte Effizienzdarstellung, wie sie für Haushaltsgeräte schon seit 25 Jahren EU-weit selbstverständlich ist. Stattdessen sollen auch extrem stromintensive Elektro-Stadtpanzer in der besten Effizienzklasse erscheinen. Beides stärkt den aktuellen Trend zu immer größeren und schwereren Verbrenner- wie Elektro-SUV.

Gemäß der in der Begründung genannten Zielsetzung des Verordnungsentwurfs soll mit der Pkw-EnVKV „ein Beitrag dafür geleistet werden, dass sich Verbraucher beim Pkw-Neuwagenkauf öfter als in der Vergangenheit für verbrauchs- und emissionsärmere Fahrzeugmodelle entscheiden.“ Dieser Vorgabe widerspricht die vorliegende Fassung diametral.

Weiter heißt es dort: *„Zudem werden Lücken betreffend Inhalt und Gestaltung von Werbung für neue Personenkraftwagen mit Blick auf Werbemöglichkeiten in digitalen Medien geschlossen. Auch in diesem Rahmen besteht ein Bedürfnis der Verbraucher und Verbraucherinnen, umfassend über die Eigenschaften von Personenkraftwagen informiert zu werden, da etwa Online-Verkaufsportale und virtuelle Verkaufsräume immer weiter an Bedeutung gewinnen und wie auch Social Media entscheidenden Einfluss auf die Kaufentscheidungen nehmen können.“* Diese Aussage aus der Begründung ist mehr als richtig. Kataloge, Verkaufsprospekte, Ausstellungen am Verkaufsort – diese traditionellen Werbeformen verlieren von Jahr zu Jahr an Bedeutung. Dafür ist die Werbung im Internet, über soziale Medien, insgesamt in elektronischer Form die dominierende Werbeform. Und ausgerechnet hier soll zukünftig beim Erscheinen einer Motorisierungsangabe vollständig und im Grundsatz auf die wesentlichen Klimaschutz- und Verbraucherargumente verzichtet werden, die da sind: CO₂-Emissionen, Energieverbrauch pro 100 km und Effizienzklasse?

Die DUH fordert, den Entwurf so nachzubessern, dass er dieser Zielsetzung und dem Sinn und Zweck der Verbrauchskennzeichnung gerecht wird, um Verbraucherinnen und Verbraucher beim Pkw-Kauf zu schützen.

Nachfolgend bewerten wir die nach Ansicht der DUH notwendigen Änderungen.

§ 1 Abs. 1 Kennzeichnungspflicht

„Stellt ein Hersteller oder Händler einen neuen Personenkraftwagen aus, bietet ihn zum Kauf oder zum Leasing an oder wirbt für ihn, so muss er dabei nach Maßgabe der §§ 3 bis 5 sowie der Anlagen 1 bis 4 Angaben machen über ...“

Einbeziehung leichter Nutzfahrzeuge (bis 3,5 Tonnen)

Die DUH fordert, die Geltung der Pkw-EnVKV auf leichte Nutzfahrzeuge auszuweiten. Grundsätzlich müssen Fahrzeuge, für die Kfz-Steuer gezahlt wird, unter die Anforderungen der Pkw-EnVKV fallen.

Die Einbeziehung der leichten Nutzfahrzeuge in die Pkw-EnVKV würde dem wachsenden Trend hin zur vermehrten Nutzung von schweren SUVs (VW Amarok, Mercedes X-Klasse etc.) Rechnung tragen und den Verkauf besonders klimaschädlicher Fahrzeuge außerhalb des Geltungsbereichs der Pkw-EnVKV erschweren. Die Kraftstoffverbrauchs- und Emissionswerte für leichte Nutzfahrzeuge werden nach WLTP erhoben, sie stehen somit für die Verbrauchskennzeichnung zur Verfügung.

Einbeziehung von Gebrauchtwagen bis 50.000 km bzw. fünf Jahren Alter

Die DUH fordert bereits seit Jahren die Ausdehnung der Kennzeichnungspflicht auf Gebrauchtfahrzeuge mit einer Laufleistung bis zu 50.000 Kilometern oder einem Alter bis zu fünf Jahren.

Privatkunden kaufen überwiegend Gebrauchtfahrzeuge. Der Ausschluss des viel größeren Gebrauchtwagenmarktes begrenzt die Effektivität der Verbrauchskennzeichnung, da Konsumenten hier bei ihrer Kaufentscheidung nicht unterstützt werden. Die Einbeziehung der Gebrauchtwagen stellt zudem einen zusätzlichen Anreiz für den Kauf von Neuwagen mit niedrigem Verbrauch dar, da dieses Merkmal bei einem Weiterverkauf des Fahrzeugs berücksichtigt wird.

Die hier geforderte Ausweitung der Kennzeichnungspflicht zielt darauf ab, Fahrzeuge die innerhalb relativ kurzer Zeit wiederverkauft werden, mit einzubeziehen. Dazu zählen z. B. Jahreswagen, Leasingrückläufer, Mietwagen, Werksdienstwagen etc.

Die Studie zur Vorbereitung der Novellierung der Pkw-EnVKV¹ schlägt die Einführung der Kennzeichnungspflicht für Gebrauchtwagen vor, sobald für eine kritische Masse von Fahrzeugen WLTP-Werte zur Verfügung stehen. Diese Werte liegen für alle Neuzulassungen seit

¹ „Studie zur Vorbereitung der Novellierung der Pkw-EnVKV, anlässlich der Umstellung des Fahrzyklus von NEFZ auf WLTP im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie“, November 2017. Die Studie wurde von der DENA, dem Fraunhofer-Institut, ifeu und PwC Legal durchgeführt (<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/studie-vorbereitung-der-novellierung-der-pkw-envkv.html>).

1. September 2018 vor, also zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Novellierung für alle Gebrauchtwagen mit einem Alter bis zu fünf Jahren.

Auto-Abos und Langzeitmietangebote

Auto-Abos werden als neuer Vertriebskanal für Pkw immer beliebter und die Anzahl der Anbieter – darunter auch zahlreiche Hersteller - steigt rasant. Dabei sind in einer Monatsrate alle Kosten für die Nutzung eines Autos bis auf Kraftstoff bzw. Strom sowie Wäsche und Pflege enthalten. Da im Gegensatz zum Kauf oder klassischen Leasing keine Anfangsinvestition erforderlich ist und die Kosten berechenbarer sind, erreichen Auto-Abos insbesondere eine junge Zielgruppe.

Der „Auto Abo Report 2023“ der FAAREN Group² fasst dies wie folgt zusammen: „Junge Kunden, flexible Nutzung eines Fahrzeugs ohne Risiko, viele nagelneue Modelle“. Dass auch **Autohersteller großes Interesse an diesem Markt** haben, liegt laut dem Report „auch daran, dass Auto-Abos wie ein Markt-Seismograf Veränderungen im Markt und im Kundenverhalten erspüren. **So lassen sich im Auto-Abo neue Modelle am Kunden testen.**“

Die DUH fordert deshalb eine Ergänzung, dass § 1 Abs. 1 auch Auto-Abos und Langzeitmietangebote umfasst, sofern die Fahrzeuge für einen Zeitraum von mindestens einem Monat abonniert bzw. gemietet werden können.

§ 2 Nr. 2 Definition „neuer“ Personenkraftwagen

„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 typpgenehmigt 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“

Wir fordern, die **Zulassungszeit auf zwölf Monate auszudehnen**. Die Regelung von acht Monaten ist nur einem individuellen gerichtlichen Verfahren vor dem Bundesgerichtshof zu entnehmen. Wenn das Fahrzeug, um das es dort gegangen ist, zufällig gerade zwölf Monate alt gewesen wäre, hätten nun zwölf Monate im Entwurf gestanden. Das kann nicht der Maßstab sein, denn der BGH hat keine fixe Grenze gesetzt.

² <https://www.autohaus.de/downloadfile/3329195/faaren-group-auto-abo-report-2023.pdf>

§ 2 Nr. 3 Definition „gebrauchter“ Personenkraftwagen

„ist ein Personenkraftwagen „gebraucht“, sofern er nicht unter Nummer 2 fällt: 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, länger als acht Monate zurückliegt oder einen Kilometerstand von mehr als 1.000 Kilometern aufweist“

Die Definition steht im Widerspruch zur Definition „neuer“ Personenkraftwagen in § 2 Nummer 2. Denn ein acht Monate und einen Tag zugelassenes Fahrzeug mit 0 km wäre nach Nummer 2 neu (übereinstimmend mit Artikel 2 Nummer 2 der Richtlinie 1999/94/EG, da es „noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurde“), es wäre aber nach Nummer 3 gleichzeitig „gebraucht“.

Zur Vermeidung dieses Widerspruchs und Verschlangung der Verordnung **ist der zweite Halbsatz in Nummer 3 zu streichen.**

§ 3 Abs. 1 Hinweis sowie Aushang am Verkaufsort

„Wer einen neuen Personenkraftwagen an einem Verkaufsort ausstellt oder zum Kauf oder zum Leasing anbietet, hat dafür zu sorgen, dass ...“

Die bisher verwendete Formulierung „**Sorge zu tragen**“ wurde in das unverbindlichere „**zu sorgen**“ geändert. Wir regen an, die Formulierung „**hat sicherzustellen**“ aus dem entsprechenden Artikel 3 der Richtlinie 1999/94/EG zu übernehmen.

§ 3a CO₂-Klassen

Fehlende Energieeffizienz-Differenzierung ausgerechnet bei den BEVs

Elektromobilität als perspektivisch größter Stromverbraucher kann nicht ohne Vorgaben bleiben. Ausgerechnet bei den batterieelektrischen Fahrzeugen fehlt eine differenzierte Effizienzdarstellung, wie sie für Haushaltsgeräte schon seit 25 Jahren EU-weit selbstverständlich ist. Die derzeitige Kennzeichnung aller BEVs mit automatischer Einstufung in die höchste Effizienzklasse ist mit dafür verantwortlich, dass sich Autobauer zunehmend vor allem auf große, überschwere und damit ressourcen- und verbrauchsintensivere SUVs konzentrieren.

Derzeit zeichnet sich sogar ein Wettkampf um das E-Auto mit 1000 km Reichweite zwischen den Herstellern ab, sodass in Zukunft mit einer Fortführung und Verstärkung dieses

Trends gerechnet werden muss. Der SPIEGEL bringt es im Artikel „Der 1000-Kilometer-Wahn“ vom 18. Juli 2023³ auf den Punkt:

„Zahlreiche Autohersteller – darunter Nio, Kia, General Motors und Mercedes-Benz – haben Elektrofahrzeuge angekündigt, die 1000 Kilometer weit kommen sollen. Zuletzt erklärte auch Toyota, bis 2026 einen solchen Stromer auf den Markt zu bringen. Doch der Überbietungswettkampf ist ungesund:

Schon jetzt kommen Elektroautos mit immer größeren Reichweiten auf den Markt, deshalb werden sie auch immer schwerer und teurer. Damit hat die Industrie offenkundig einen Irrweg eingeschlagen, denn so führt sie das Nachhaltigkeitsversprechen der E-Mobilität ad absurdum. Und alternativlos ist die Richtung keinesfalls.

»Technisch ist es auf zwei unterschiedliche Arten umsetzbar, ein E-Auto mit 1000 Kilometer Reichweite zu fertigen«, sagt Peter Fintl, Marktbeobachter und Automobil-experte beim Beratungsunternehmen Capgemini. »Entweder gestaltet man das Fahrzeug insgesamt effizienter, sodass weniger Energie benötigt wird. Oder aber man verpasst dem Fahrzeug eine größere Batterie.« Derzeit entscheidet sich der überwiegende Teil der Autoindustrie für den zweiten Ansatz.“

Während derzeit ein durchschnittlicher Pkw um die 1.600 kg wiegt, werden Fahrzeuge dieser Art tendenziell 3.000 kg wiegen, was nochmal eine Verdopplung des ohnehin schon hohen Fahrzeuggewichts bedeutet.

Die Novelle der Pkw-EnVKV muss zwingend ein eigenes Bewertungssystem für die Energieeffizienz von BEVs beinhalten, um Anreize an Hersteller und Handel zu schaffen, effiziente Fahrzeuge zu entwickeln und bevorzugt anzubieten (bezogen auf den Betrieb des Fahrzeugs und Ladeverluste).

Auf die Notwendigkeit einer Bewertung der BEVs anhand der Energieeffizienz statt des CO₂-Ausstoßes im Fahrbetrieb weist auch das UBA deutlich hin.

Dabei bieten sich zwei Möglichkeiten an:

- a) Berücksichtigung des CO₂-Fußabdrucks für die Produktion einer kWh Strom in Deutschland inklusive Vorkette für 2022 (UBA-Zahlen).
- b) Oder einfacher – dies fordert die DUH: Einstufung anhand des Stromverbrauchs (inkl. Ladeverluste beim AC-Laden) nach den vorliegenden WLTP-Werten⁴. Die DUH schlägt vor:

³ <https://www.spiegel.de/auto/elektroautos-reichweite-immer-groesser-der-1000-kilometer-wahn-a-e5f2bd01-7728-491b-aa76-ed0aee904075>

⁴ Solange es keine Verfahren gibt, die näher am Realverbrauch liegen. Untersuchungen des UBA zeigen, dass der Realverbrauch im Schnitt 15 % über den Herstellerangaben liegt.

Effizienzklasse BEV	Absoluter Wert des Stromverbrauchs (kWh/100 km)
A	< 11*
B	11-12,5
C	> 12,5-14
D	> 14-16
E	> 16-18
F	> 18-20
G	> 20

* Ola Källenius kündigt für den Mercedes EQXX einen Stromverbrauch von 10 kWh/100 km an. Bei Test erreichte der Prototyp sogar 8,3 kWh/100 km.

Viel zu positive Einstufung der Verbrenner in grüne und gelbe CO₂-Klassen

Nach den aktuellen Plänen des Hochlaufs der Elektromobilität verbleiben bis 2035 dennoch 100 Millionen Pkw-Neuwagen mit Verbrennerantrieb (inkl. PHEV). Die im Entwurf vorgesehene undifferenzierte Einstufung aller Verbrenner-Pkw von 1 bis 95 g CO₂/km in die grüne Klasse „B“ behindert jegliche Anreize für Effizienzsteigerungen dieser Fahrzeuge. Erforderlich ist eine stärkere und striktere Ausdifferenzierung in der Abstufung auch für Werte deutlich unter 95 g CO₂/km.

Aber auch die folgenden Klassen C bis G zeigen eine viel zu industriefreundliche Breite und erlauben eine Bewerbung von Spritschluckern als Fahrzeuge im grün-gelben Bereich.

Bereits vor 15 Jahren wurde gezeigt, dass in (Klein-)Serie z. B. von VW gebaute Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor CO₂-Emissionen von 35 bis 40 g/km schaffen. Bei vielen Elektrogeräten wurden im Zuge der Abschaffung der Zusatzklassen A+ bis A+++ mit Absicht die besten Klassen A und B freigehalten, um die Industrie zu Innovationen im geringeren Energieverbrauch zu bewegen.

Wir schlagen daher vor, das beste derzeit zugelassene Fahrzeug in der Klasse C einzustufen, Klasse D sollte Fahrzeuge bis zu 95 g CO₂/km (EU-Flottenzielwert für 2020) enthalten, Klasse E bis 130 g CO₂/km, F bis 160 g CO₂/km und G für Fahrzeuge darüber.

Zudem regen wir an, analog zu anderen energieverbrauchenden Produkten (z. B. Leuchtungskörper, Kühlschränke) für Pkw zulässige Maximalverbräuche zu definieren (getrennt nach BEV und solchen mit Verbrennerantrieb), oberhalb derer Fahrzeuge nicht mehr verkauft werden dürfen.

§ 9 Weiterverwendung von Werbematerial

„(1) Werbung im Internet kann noch bis zum [einsetzen: Datum des ersten Tages des dritten auf das Inkrafttreten dieser Verordnung folgenden Monats] nach den Anforderungen der Pkw-EnVKV in ihrer bis zum [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten dieser Verordnung] geltenden Fassung weiter verwendet werden.

(2) Werbeschriften und elektronische, magnetische oder optische Speichermedien können noch bis zum [einsetzen: Datum des ersten Tages des sechsten auf das Inkrafttreten dieser Verordnung folgenden Monats] nach den Anforderungen der Pkw-EnVKV in ihrer bis zum [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten dieser Verordnung] geltenden Fassung weiter verwendet werden.

(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.“

In Abs. 1 und Abs. 2 fehlt der Zusatz **„die vor Inkrafttreten dieser Verordnung erstellt wurde[n]“**, der in der bisherigen Fassung noch enthalten ist. Wir regen an, diesen Zusatz in Abs. 1 und Abs. 2 zu ergänzen, um auszuschließen, dass **auch neue Werbungen** noch drei bzw. sechs Monate lang nach der alten Verordnung gekennzeichnet werden.

Abs. 3 ist aus unserer Sicht unglücklich formuliert. Auch wenn damit nur Online-Archive und vergleichbare Informationsquellen ausgenommen werden sollten, führt der erste Halbsatz dazu, dass beispielsweise **bereits bestehende Modellseiten und Konfiguratoren für weiterhin aktuelle Modelle** auch nach der in Abs. 1 festgelegten Übergangszeit von 3 Monaten nicht angepasst werden müssen. Wir regen deshalb an, in Abs. 3 den ersten Halbsatz zu streichen und den zweiten Halbsatz durch den Zusatz „mit nicht mehr aktiv verwendeten Werbematerialien“ wie folgt zu ergänzen:

„(3) Online-Archive und vergleichbare Informationsquellen mit nicht mehr aktiv verwendeten Werbematerialien müssen nicht aktualisiert werden.“

Anlage 4 Teil I Nr. 1 Werbung für mehrere Modelle

„Wird für mehrere Modelle geworben, sind für die nach Satz 1 anzugebenden Kennzahlen entweder die in Satz 1 genannten Werte für jedes der aufgeführten Modelle oder die Werte der Modelle mit dem jeweils niedrigsten Wert und dem jeweils höchsten Wert anzugeben. Für die Angabe der CO₂-Klasse(n) gilt dasselbe, mit der Maßgabe, dass die günstigste und die ungünstigste CO₂-Klasse anzugeben sind.“

Die DUH fordert die Streichung der Ausnahmeregelung, dass bei der Bewerbung mehrerer Modelle nur der niedrigste und höchste Wert bzw. nur die günstigste und ungünstigste CO₂-Klasse anzugeben sind.

Solche Angaben bieten Verbraucherinnen und Verbrauchern keine Hilfestellung für die Wahl eines verbrauchs- und klimafreundlichen Fahrzeugs. **Die Ausnahmeregelung beschränkt deshalb die Wirkung der Verordnung für Werbungen erheblich, da solche Angaben den Verbraucherinnen und Verbrauchern keine informierte Entscheidung auf Grundlage der Umweltauswirkungen und Folgekosten der einzelnen beworbenen Fahrzeuge ermöglichen.**

Die folgenden Beispiele verdeutlichen dies:



Preisgewitter

Hyundai i30
1.4/73 KW (99 PS)

- 5-türig
- Klimaanlage
- Radio/CD
- Tagfahrlicht
- elektr. Fensterheber
- ZV mit Funk
- LED; ESP+ABS+EBV
- Berganfahrhilfe uvm.

UVP:

17.625,-

Sie sparen:

4.645,-

Unser Aktionspreis **

12.980,-



Hyundai i10
1.0/49KW (67 PS)

- 5-türig
- Klimaautomatik
- Radio/CD mit MP3-Funktion
- Boardcomputer
- Zentralverriegelung
- Colorglas
- ISOFIX
- ESP + ABS + EBV uvm.

Unverbindl. Preisempfehlung:

11.250,-

Sie sparen:

1.765,-

Unser Aktionspreis **

9.485,-



Hyundai i20
1.2/55KW (75 PS)

- 5-türig
- Klimaanlage
- Radio/CD mit MP3-Funktion
- Boardcomputer
- Zentralverriegelung uvm.

Unverbindl. Preisempfehlung:

14.345,-

Sie sparen:

2.365,-

Unser Aktionspreis **

11.980,-



Hyundai ix35
1.6/99KW (135 PS)

- Klimaanlage
- Radio/CD
- elektrische Fensterheber
- Lederlenkrad
- Zentralverriegelung mit Funk
- Alarmanlage
- Berganfahrhilfe
- Dachreling uvm.

Unverbindl. Preisempfehlung:

22.225,-

Sie sparen:

4.245,-

Unser Aktionspreis **

17.980,-

Autohaus
Telefon



HYUNDAI
NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.

 **Gesamtverbrauch l/100km: innerorts 11,8 - 5,8; außerorts 6,9 - 4,1; kombiniert 8,7 - 4,7; CO₂-Emission kombiniert 202 - 110 g/km (Werte nach EU-Norm Messverfahren). Energieeffizienzklasse E-B.**

* 5 Jahre Fahrzeug-Garantie ohne Kilometerbegrenzung und 5 Jahre Mobilitäts-Garantie mit kostenlosem Pannen- und Abschleppdienst (gemäß deren jeweiligen Bedingungen). 5 kostenlose Sicherheits-Checks in den ersten 5 Jahren gemäß Hyundai Sicherheits-Check-Heft. Für Taxen und Mietfahrzeuge gelten modell-abhängige Sonderregelungen. Abbildungen zeigen Sonderausstattung; Druckfehler und Irrtümer vorbehalten; ** inklusive Überführung.

Fahrzeugbestand Neu- und Gebrauchtwagen

Modell: Kategorie:

« 1 2 3 4 5 6 7 »

ŠKODA Octavia Combi Ambition 1.5 TSI NAVI MATRIX-LED





Zustand: Neufahrzeug
Kilometer: 10 km
Euronorm: Euro6
Leistung: 150 PS / 110 KW
Getriebe: Schaltgetriebe
Farbe: Black-Magic Perleffekt

27.040 Euro
(inkl. MwSt.)

ŠKODA Octavia Combi First Ed. 2.0 TDI DSG NAVI LED





Zustand: Neufahrzeug
Kilometer: 10 km
Euronorm: Euro6
Leistung: 150 PS / 110 KW
Getriebe: Automatik
Farbe: Quarz-Grau

32.990 Euro
(inkl. MwSt.)

ŠKODA Octavia Combi RS 2.0 TSI DSG 19" CANTON PANO NAV





Zustand: Neufahrzeug
Kilometer: 10 km
Euronorm: Euro6
Leistung: 245 PS / 180 KW
Getriebe: Automatik
Farbe: Moon-Weiß Perleffekt

50.250 Euro
(inkl. MwSt.)

ŠKODA Fabia DRIVE 125 BEST OF 1.0 TSI NAVI LED PDC





Zustand: Neufahrzeug
Kilometer: 10 km
Euronorm: Euro6
Leistung: 95 PS / 70 KW
Getriebe: Schaltgetriebe
Farbe: Candy-Weiß

21.450 Euro
(inkl. MwSt.)

ŠKODA Octavia Combi Active 1.0 LED PDC SPURHALTEASSIST





Zustand: Neufahrzeug
Kilometer: 10 km
Euronorm: Euro6
Leistung: 110 PS / 81 KW
Getriebe: Schaltgetriebe
Farbe: Candy-Weiß

19.650 Euro
(inkl. MwSt.)

ŠKODA Fabia DRIVE 125 BEST OF 1.0 TSI NAVI LED PDC





Zustand: Neufahrzeug
Kilometer: 10 km
Euronorm: Euro6
Leistung: 95 PS / 70 KW
Getriebe: Schaltgetriebe
Farbe: Rallye-Grün

21.640 Euro
(inkl. MwSt.)

« 1 2 3 4 5 6 7 »

Anlage 4 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.** Werden keine Informationen zur Motorisierung gegeben, so müssen dem Werbeempfänger die Angaben gleichwohl mitgeteilt werden.“*

Dass die Pflichtangaben Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse erst über einen Klick auf eine entsprechende Informationsseite erreichbar sein müssen, ist genau das Gegenteil einer gleichzeitigen Anzeige mit den Informationen zur Motorisierung.

Das ist so, als würde man die Warnhinweise von den Außenseiten der Zigarettenschachteln auf innenliegende Beipackzettel verdrängen, wo sie Raucherinnen und Raucher finden können, sofern sie sich von sich aus für die gesundheitsschädlichen Folgen des Rauchens interessieren.

Die Regelung **widerspricht der Empfehlung der EU-Kommission** für Internetwerbung (2003/217/EG):

„Der Empfänger des Werbematerials sollte diese Informationen automatisch erhalten, sobald das Werbematerial zum ersten Mal auf der Internetseite angezeigt wird.“

Die Ausnahmeregelung steht zudem **im Widerspruch zu Anhang IV Nr. 1 der Richtlinie 1999/94/EG, wonach die Angaben nicht weniger hervorgehoben sein dürfen als der Hauptteil der Werbebotschaft.** Zum Hauptteil der Werbebotschaft zählt insbesondere die Information zur Motorisierung eines Fahrzeugs. Wenn die Pflichtangaben nicht gleichzeitig mit den Motorisierungsangaben angezeigt, sondern auf eine spätere Internetseite geschoben werden, sind sie weniger hervorgehoben als der Hauptteil der Werbebotschaft. Hierzu hat u.a. das Landgericht Duisburg im Urteil vom 23. März 2017 (Az. 21 O 20/16) wie folgt ausgeführt:

*„Nach Anlage 4 Abschnitt 1 Ziffer 2 der Pkw-EnVKV müssen die Angaben zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen bei der Werbung auch bei flüchtigem Lesen leicht verständlich, gut lesbar und nicht weniger hervorgehoben sein als der Hauptteil der Werbebotschaft. Diese Vorschrift entspricht inhaltsgleich den Anforderungen nach Abschnitt 2 Ziffer 3 der Pkw-EnVKV. ... Soweit die Beklagte hierzu darauf verwiesen hat, dass durch einen weiteren Klick und eine Verlinkung entsprechend sofort diese Werte angezeigt werden, genügt dies den Anforderungen nicht. **Sinn und Zweck der Anforderungen in der Pkw-EnVKV ist insbesondere, dass die Angaben zu den jeweiligen Werten unmittelbar bei der Werbung erscheinen und so für den Verbraucher leicht erkennbar sind.** Ebenso wie ein Umblättern bei Printmedien als*

nicht mehr in unmittelbarem Zusammenhang stehende Verbindungen zu Beschreibungen und Pflichtangaben angesehen werden kann, kann auch entsprechend das Anklicken eines weiteren Links nicht als im unmittelbaren Zusammenhang und leicht zu lesende Angabe der Daten verstanden werden.“

Der während der mündlichen Anhörung angestellte Vergleich mit der Regelung der Delegierten Verordnung (EU) 1062/2010 für die Kennzeichnung von Fernsehgeräten führt zu keinem anderen Ergebnis. Der BGH hatte es in seinem Urteil vom 4. Februar 2016 (Az. I ZR 181/14) als ausreichend angesehen, wenn die Energieeffizienzklasse eines in einem Internetshop beworbenen Fernsehgeräts nach Anklicken eines Links angezeigt wird, der in der Nähe der preisbezogenen Werbung angebracht ist und klar und deutlich als elektronischer Verweis auf die Angabe der Energieeffizienzklasse zu erkennen ist. Der BGH begründete dies u.a. mit dem nicht eindeutigen Wortlaut der Delegierten Verordnung. Der Begriff „bei“ in der Formulierung „bei jeglicher Werbung“ weise keine eindeutig örtliche Konnotation auf und könne zwanglos im Sinne von „anlässlich“ oder „im Zusammenhang mit“ verstanden werden.

Der BGH wies jedoch darauf hin, **dass die Delegierte Verordnung (EU) 1062/2010 durch die Delegierte Verordnung (EU) 518/2014 um Regelungen ergänzt wurde**, sodass seit 1. Januar 2015 in Verkaufsangeboten im Internet das elektronische Etikett (bzw. im Falle einer geschachtelten Anzeige der farbige Pfeil mit der Energieeffizienzklasse) **auf derselben Internetseite** in der Nähe des Preises des Fernsehgeräts anzugeben ist. Die neue Regelung lasse darauf schließen, dass es zum Zeitpunkt der streitgegenständlichen Werbung vor dem 1. Januar 2015 noch keine entsprechende Verpflichtung gab.

Die Delegierte Verordnung (EU) 1062/2010 wurde mit Wirkung zum 1. März 2021 durch die Delegierte Verordnung (EU) 2019/2013 ersetzt. Diese legt die Kennzeichnungspflicht in Artikel 4 noch deutlicher als bisher fest:

„Händler stellen sicher, dass

...

d) jede visuell wahrnehmbare Werbung für ein bestimmtes Modell eines elektronischen Displays, auch im Internet, die Energieeffizienzklasse und den für das Label verfügbaren Bereich der Effizienzklassen gemäß Anhang VII enthält;“

Anhang VII legt die Form und Größe dieser Angaben fest:

„4. Die Energieeffizienzklasse und der Bereich der Energieeffizienzklassen werden gemäß Abbildung 1 wie folgt angegeben:

- a) als Pfeil mit dem Buchstaben der Energieeffizienzklasse in zu 100 % weißer Farbe in Calibri (fett) und in einer Schriftgröße, die mindestens der Schriftgröße des Preises entspricht, wenn dieser angegeben wird;*
- b) die Farbe des Pfeils muss der Farbe der Energieeffizienzklasse entsprechen;*

- c) der Bereich der verfügbaren Energieeffizienzklassen wird zu 100 % in schwarzer Farbe angegeben und
- d) die Größe ist so zu wählen, dass der Pfeil gut sichtbar und leserlich ist. Der Buchstabe des Pfeils der Energieeffizienzklasse wird in der Mitte des rechteckigen Teils des Pfeils positioniert, und der Pfeil mit dem Buchstaben der Energieeffizienzklasse muss eine 0,5 pt starke zu 100 % schwarze Umrandung aufweisen.“

...



Bereits seit 1. März 2021 muss also jede visuell wahrnehmbare Werbung für elektronische Displays einschließlich Fernsehgeräten die Pflichtangaben in der in Anhang VII festgelegten Form enthalten. **Ein bloßer Verweis oder Link auf eine andere Internetseite ist nicht ausreichend.** Diese klaren, EU-weit geltenden Vorgaben für die Werbung finden sich auch in den neuen Delegierten Verordnungen 2019/2014 (Waschmaschinen und Waschtrockner), 2019/2015 (Lichtquellen), 2019/2016 (Kühlgeräte) und 2019/2017 (Geschirrspüler).

Gerade bei einem hochwertigen Wirtschaftsgut wie einem neuen Personenkraftwagen, das um Größenordnungen mehr Energie über seine Lebensdauer verbraucht als ein Fernsehgerät, reicht es erst recht nicht aus, wenn die Pflichtangaben zu Energieverbrauch, CO₂-Emissionen und Effizienzklasse erst über einen Link auf einer nachfolgenden Internetseite angegeben werden können.

Generell bei jeder Internetseite eine Ein-Klick-Regelung vorzusehen, schießt völlig über die offenbar bestehende Intention hinaus, Herstellern und Händlern das Werben im Internet zu erleichtern. Das **Ergebnis** dieser Regelung **wäre**, dass die **Umweltangaben immer hinter einem Klick versteckt werden.** Pkw-Werbung im Internet würde dann beispielsweise wie folgt aussehen:

231 PS (170 kW)
Leistung

246 km/h
Höchstgeschwindigkeit

6,3 s
Beschleunigung (0 - 100 km/h)



Schaltgetriebe inklusive

Leistung 231 PS (170 kW)

Höchstgeschwindigkeit 246 km/h

Beschleunigung (0 - 100 km/h) 6,3 s

[WLTP Hinweis anzeigen](#)

Sport-Automatikgetriebe Steptronic Ab 2.000 €

Leistung 231 PS (170 kW)

Höchstgeschwindigkeit 246 km/h

Beschleunigung (0 - 100 km/h) 6,1 s

[WLTP Hinweis anzeigen](#)

TRIM WÄHLEN

MINI: Pflichtangaben hinter dem Link „WLTP Hinweis anzeigen“

Das Herz des CHIRON ist der 8l W16 Motor mit 4 Turboladern. Dieses einzigartige Meisterwerk generiert eine Höchstleistung von 1.500 PS und ein gigantisches Drehmoment von 1.600 Nm, die nahezu linear zwischen 2.000 und 6.000 U/min anliegen. Die vier Hochleistungs-Turbolader arbeiten in einer Registeraufladung und sorgen für diese beeindruckende Leistung. Bemerkenswerte 60.000 Liter Luft werden pro Minute in die Verbrennungsräume gepumpt.

Zur selben Zeit gewährleisten 800 Liter Wasser pro Minute die Kühlung des Aggregats und die Entfaltung dieser außergewöhnlichen Kraft. Die Leistung wird durch das neue Titan Abgassystem mit reduziertem Abgasgegendruck noch weiter gesteigert. Um das Maximum aus dem CHIRON Aggregat herauszuholen, kommen die leichtesten Materialien wie Titan und Karbonfaser zum Einsatz.

16-CYLINDER

W CONFIGURATION

8,0 L

DISPLACEMENT



4 TURBOCHARGER

WITH 2-STAGE TURBOCHARGING

1,500 HP

POWER

CHIRON ACCESSORIES

The Chiron family is renowned for including some of the fastest, most powerful, and exclusive production super sports cars in BUGATTI history. Such extraordinary vehicles deserve accessories that match the exquisite design and technology quality of the car.

BUGATTI Chiron Accessories are now available: a roster of exclusive, authentic components to bring out the personality of the Chiron. Each accessory comes with a two-year warranty.

DISCOVER THE BUGATTI CHIRON ACCESSORIES →

[Fuel consumption](#)

TEILEN 

BUGATTI: Pflichtangaben hinter dem Link „Fuel consumption“

Ghibli Trofeo

Ghibli Hybrid

Ghibli S Q4

Ghibli

UPE ab
€ 130.710

KONFIGURIEREN

Alle Spezifikationen



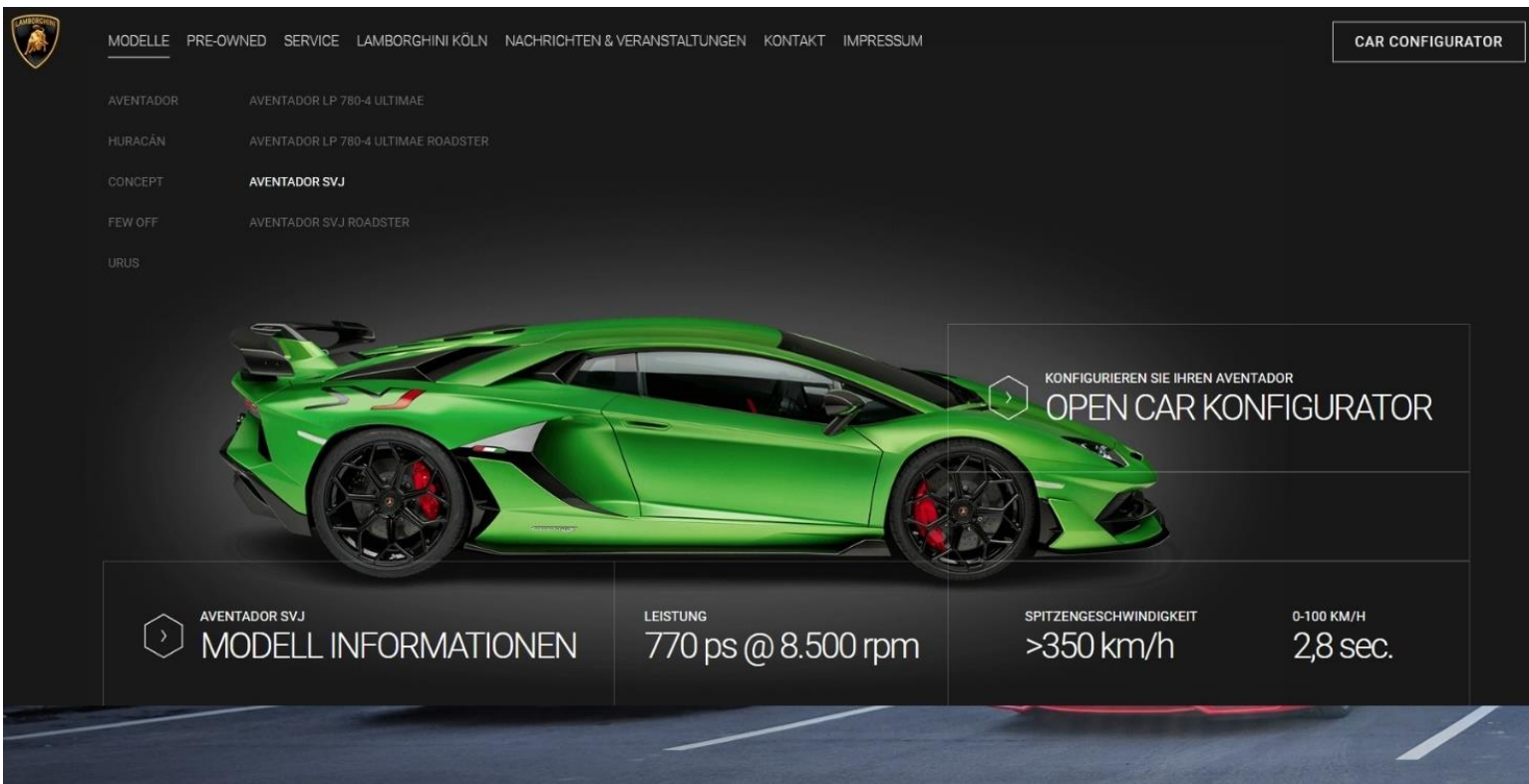
Max. Leistung	Höchstgeschwindigkeit	Beschleunigung	Zylinderzahl, Anordnung	Traktion	Max. Drehmoment
427 kW	326 km/h	4,3 Sek.	V8	RWD	730 Nm

Der schnellste Ghibli: Trofeo

Leben Sie kühn. Fahren Sie mit Charakter. Fallen Sie mit dem ultimativen Maserati Ghibli in nur 4,3 Sekunden auf.



MASERATI: Pflichtangaben hinter dem Link „Alle Spezifikationen“



MODELLE PRE-OWNED SERVICE LAMBORGHINI KÖLN NACHRICHTEN & VERANSTALTUNGEN KONTAKT IMPRESSUM [CAR CONFIGURATOR](#)

AVENTADOR AVENTADOR LP 780-4 ULTIMAE
HURACÁN AVENTADOR LP 780-4 ULTIMAE ROADSTER
CONCEPT **AVENTADOR SVJ**
FEW OFF AVENTADOR SVJ ROADSTER
URUS

KONFIGURIEREN SIE IHREN AVENTADOR
[OPEN CAR KONFIGURATOR](#)

AVENTADOR SVJ
[MODELL INFORMATIONEN](#)

LEISTUNG
770 ps @ 8.500 rpm

SPITZGESCHWINDIGKEIT
>350 km/h

0-100 KM/H
2,8 sec.

LAMBORGHINI: Pflichtangaben hinter dem Link „Modellinformationen“

SPORTLICHKEIT IM BLUT

1109 kg - 1140 kg

Min. Leergewicht nach DIN

4,2 s

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h

Heckantrieb

Kraftübertragung

275 km/h

Höchstgeschwindigkeit

300 PS

Motorleistung 6 300 U/min

Mit ihrer 300 PS starken Präzisionsmechanik und der akribisch ausgetüftelten Aerodynamik ist die A110 S ein Energiebündel, das auf der Straße wie auf der Rennstrecke gleichermaßen begeistert.



ALPINE: Pflichtangaben könnten hinter einem zusätzlichen Link am rechten Bildrand erfolgen

 **Autohaus GmbH** 15. März · 

Ihr seid auf der Suche nach einem familienfreundlichen Kombi mit purem Fahrspaß?
Unser Mazda 6 hat so einiges zu bieten:

- 194 PS 
- Automatikgetriebe 
- Matrix-LED-Licht 
- 360° Kamera 
- Navigationssystem 
- Sitzbelüftung und Sitzheizung 
- Lederausstattung 
- BOSE Soundsystem 
- uvm.

Und das alles zum unschlagbaren Preis von 33.490€ !! (Preisvorteil 10.840€ gegenüber UVPE)

Hier geht's zum Fahrzeug und den Verbrauchsdaten:
<https://www.mazda-autohaus-...de/.../vDexoe8...>

FACEBOOK: Pflichtangaben hinter dem Link „Hier geht's zum Fahrzeug und den Verbrauchsdaten“

Space Star Spirit

Ein Auftritt mit vielen Highlights

Schon in der Basisausstattung legt der Space Star eine flotte Performance hin, dank u. a. 5 Türen, 6 Airbags, Berganfahrhilfe, Dachspoiler, elektrisch einstellbaren Außenspiegeln, elektrischen Scheibenhebern vorn, höhenverstellbarem Fahrersitz sowie Licht- und Regensensor. Noch mehr Leidenschaft finden Sie in den Spirit Sondermodellen.

Space Star Spirit

1.2 Benziner 52 kW (71 PS)
5-Gang

ab 11.990 EUR¹ Unverbindliche
Preiseempfehlung
- 2.000 EUR Empfohlener
Aktions-Rabatt

ab 9.990 EUR¹ Empfohlener Preis

Die Highlights des Space Star Spirit (zusätzlich zur Ausstattungsvariante BASIS) u. a. mit

- 4 Lautsprechern
- Bluetooth®-Schnittstelle mit Freisprecheinrichtung
- Digitalem Radioempfang (DAB+)
- Klimaanlage
- Pioneer-Infotainment-System inkl. Radio, CD-/MP3-Funktion
- USB-Schnittstelle
- Zentralverriegelung und Funkfernbedienung



MITSUBISHI: Pflichtangaben hinter dem Link mit dem Tankstellen-Symbol. Auf der folgenden Seite musste man in einer langen Liste mit den Verbrauchswerten aller Modelle des Herstellers die Werte des zuvor beworbenen Modells suchen (im Folgenden ist nur das erste Drittel abgebildet).



Verbrauchsangaben, CO₂-Emissionen und Effizienzklassen

Eclipse Cross Plug-in Hybrid

Nach Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV), gemäß NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) Messverfahren ECE R 101:

Gesamtverbrauch **Eclipse Cross Plug-in Hybrid BASIS 2.4 Benziner 72 kW (98 PS) 4WD, Systemleistung 138 kW (188 PS)**

Stromverbrauch (kombiniert) 19,3 kWh/100 km. Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,7 l/100 km. CO₂-Emission (kombiniert) 39 g/km. Effizienzklasse **A+**

Gesamtverbrauch **Eclipse Cross Plug-in Hybrid PLUS 2.4 Benziner 72 kW (98 PS) 4WD, Systemleistung 138 kW (188 PS)**

Stromverbrauch (kombiniert) 19,3 kWh/100 km. Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,7 l/100 km. CO₂-Emission (kombiniert) 39 g/km. Effizienzklasse **A+**

Gesamtverbrauch **Eclipse Cross Plug-in Hybrid PLUS mit Intro Edition-Paket 2.4 Benziner 72 kW (98 PS) 4WD, Systemleistung 138 kW (188 PS)**

Stromverbrauch (kombiniert) 19,3 kWh/100 km. Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,7 l/100 km. CO₂-Emission (kombiniert) 39 g/km. Effizienzklasse **A+**

Gesamtverbrauch **Eclipse Cross Plug-in Hybrid TOP 2.4 Benziner 72 kW (98 PS) 4WD, Systemleistung 138 kW (188 PS)**

Stromverbrauch (kombiniert) 19,3 kWh/100 km. Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,7 l/100 km. CO₂-Emission (kombiniert) 39 g/km. Effizienzklasse **A+**

Gesamtverbrauch **Eclipse Cross Plug-in Hybrid TOP 2.4 Benziner 72 kW (98 PS) 4WD, Systemleistung 138 kW (188 PS)**

Stromverbrauch (kombiniert) 19,3 kWh/100 km. Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,7 l/100 km. CO₂-Emission (kombiniert) 39 g/km. Effizienzklasse **A+**

Die tatsächlichen Werte zum Verbrauch elektrischer Energie/Kraftstoff bzw. zur Reichweite hängen ab von individueller Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Klimaanlageinsatz etc., dadurch kann sich die Reichweite reduzieren.

Die Werte wurden entsprechend neuem WLTP-Testzyklus ermittelt und auf das bisherige Messverfahren NEFZ umgerechnet.

Outlander Plug-in Hybrid

Nach Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV), gemäß NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) Messverfahren ECE R 101:

Gesamtverbrauch Outlander Plug-in Hybrid BASIS 2.4 Benziner 99 kW (135 PS) 4WD, Systemleistung 165 kW (224 PS)

Stromverbrauch (kombiniert) 14,8 kWh/100 km. Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,8 l/100 km. CO₂-Emission (kombiniert) 40 g/km. Effizienzklasse **A+**

Gesamtverbrauch Outlander Plug-in Hybrid BASIS mit Spirit-Paket 2.4 Benziner 99 kW (135 PS) 4WD, Systemleistung 165 kW (224 PS)

Stromverbrauch (kombiniert) 14,8 kWh/100 km. Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,8 l/100 km. CO₂-Emission (kombiniert) 40 g/km. Effizienzklasse **A+**

Gesamtverbrauch Outlander Plug-in Hybrid PLUS 2.4 Benziner 99 kW (135 PS) 4WD, Systemleistung 165 kW (224 PS)

Stromverbrauch (kombiniert) 14,8 kWh/100 km. Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,8 l/100 km. CO₂-Emission (kombiniert) 40 g/km. Effizienzklasse **A+**

Gesamtverbrauch Outlander Plug-in Hybrid PLUS mit Fahrassistenz-Paket 2.4 Benziner 99 kW (135 PS) 4WD, Systemleistung 165 kW (224 PS)

Stromverbrauch (kombiniert) 14,8 kWh/100 km. Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,8 l/100 km. CO₂-Emission (kombiniert) 40 g/km. Effizienzklasse **A+**

Gesamtverbrauch Outlander Plug-in Hybrid PLUS mit Spirit-Paket 2.4 Benziner 99 kW (135 PS) 4WD, Systemleistung 165 kW (224 PS)

Stromverbrauch (kombiniert) 14,8 kWh/100 km. Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,8 l/100 km. CO₂-Emission (kombiniert) 40 g/km. Effizienzklasse **A+**

Gesamtverbrauch Outlander Plug-in Hybrid TOP 2.4 Benziner 99 kW (135 PS) 4WD, Systemleistung 165 kW (224 PS)

Stromverbrauch (kombiniert) 14,8 kWh/100 km. Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,8 l/100 km. CO₂-Emission (kombiniert) 40 g/km. Effizienzklasse **A+**

Die tatsächlichen Werte zum Verbrauch elektrischer Energie/Kraftstoff bzw. zur Reichweite hängen ab von individueller Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Klimaanlageneinsatz etc., dadurch kann sich die Reichweite reduzieren.

Die Werte wurden entsprechend neuem WLTP-Testzyklus ermittelt und auf das bisherige Messverfahren NEFZ umgerechnet.

Space Star

Nach Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV), gemäß Messverfahren VO (EG) 715/2007, VO (EU) 2017/1151:

Space Star BASIS 1.2 Benziner 52 kW (71 PS) 5-Gang

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 5,4; außerorts 4,0; kombiniert 4,5. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 104. Effizienzklasse **E**

Space Star Spirit 1.2 Benziner 52 kW (71 PS) 5-Gang

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 5,4; außerorts 4,0; kombiniert 4,5. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 104. Effizienzklasse **E**

Space Star PLUS 1.2 Benziner 52 kW (71 PS) 5-Gang

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 5,2; außerorts 4,2; kombiniert 4,6. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 105. Effizienzklasse **E**

Space Star Spirit+ 1.2 Benziner 52 kW (71 PS) 5-Gang

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 5,3; außerorts 4,4; kombiniert 4,7. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 108. Effizienzklasse **E**

Space Star Spirit+ Black 1.2 Benziner 52 kW (71 PS) 5-Gang

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 5,3; außerorts 4,4; kombiniert 4,7. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 108. Effizienzklasse **E**

Space Star Spirit+ 1.2 Benziner 52 kW (71 PS) CVT

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 5,2; außerorts 4,3; kombiniert 4,6. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 106. Effizienzklasse **E**

Space Star Spirit+ Black 1.2 Benziner 52 kW (71 PS) CVT

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 5,2; außerorts 4,3; kombiniert 4,6. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 106. Effizienzklasse **E**

Space Star TOP 1.2 Benziner 52 kW (71 PS) 5-Gang

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 5,3; außerorts 4,4; kombiniert 4,7. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 108. Effizienzklasse **E**

Space Star TOP 1.2 Benziner 52 kW (71 PS) CVT

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 5,2; außerorts 4,3; kombiniert 4,6. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 106. Effizienzklasse **E**

Die Werte wurden entsprechend neuem WLTP-Testzyklus ermittelt und auf das bisherige Messverfahren NEFZ umgerechnet.

ASX

Nach Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV), gemäß Messverfahren VO (EG) 715/2007, VO (EU) 2017/1151:

ASX BASIS 2.0 Benziner 110 kW (150 PS) 5-Gang

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 8,5; außerorts 5,7; kombiniert 6,7. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 154. Effizienzklasse **B**

ASX Spirit 2.0 Benziner 110 kW (150 PS) 5-Gang

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 8,5; außerorts 5,7; kombiniert 6,7. CO₂-Emission (g/km) kombiniert 154. Effizienzklasse **B**

ASX Spirit 2.0 Benziner 110 kW (150 PS) CVT

Sinn und Zweck der Verordnung und der zugrundeliegenden EU-Richtlinie würden ausgerechnet für die immer wichtiger werdende Vermarktung von Pkw über das Internet völlig verfehlt und bereits erreichte Fortschritte in der Verbraucherinformation zunichtegemacht.

Die DUH fordert deshalb, den Satz *„Die Angaben müssen mit höchstens einem Klick auf eine entsprechende Informationsseite zu erreichen sein.“* **ERSATZLOS ZU STREICHEN.**

Um zumindest das bisherige Niveau einer rechtzeitigen Verbraucherinformation zu erhalten, fordert die DUH, wenigstens für die drei wichtigsten Umweltangaben

- kombinierter Wert für den einschlägigen Energieverbrauch,
- kombinierter Wert für die CO₂-Emissionen und
- CO₂-Klasse

die gleichzeitige Anzeige mit den Motorisierungsangaben beizubehalten.

Anlage 4 Teil II Nr. 4

„Im Falle der Werbung nach Nummer 1 Buchstabe c) [Anmerkung: Werbung im Internet einschließlich Werbung in sozialen Medien und in Online-Videoportalen] 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.“

Das ist aus Sicht der DUH eine „Lex Facebook“, die Hersteller und Händler von der Verantwortung entbindet, die Darstellung ihrer Werbungen nach deren Veröffentlichung zu kontrollieren. Die überwältigende Mehrheit der Hersteller und Händler beweist jedoch bereits seit Jahren, dass die gleichzeitige Darstellung der Verbrauchswerte mit den Motorisierungsangaben auch auf Facebook problemlos möglich ist.

Sie können ganz einfach die Motorisierungsangaben erst nach den Pflichtangaben nennen. Es ist dann in jedem Fall sichergestellt, dass die Pflichtangaben dem Werbeempfänger gleichzeitig mit den Motorisierungsangaben angezeigt werden – unabhängig davon, an welcher Stelle der Button „mehr anzeigen“ ggf. den Werbetext trennt.



Volkswagen Automobile

10. Dezember 2021 · 🌐



Der Golf R: Ein Auto, gemacht für diejenigen, die nach mehr streben und dabei ihren eigenen Grundsätzen treu bleiben. Das Sinnbild einer neuen Dimension der Performance, die ihn nicht nur zum Nonplusultra der Modellreihe macht, sondern zum Star der Marke R. Von 0 auf 100 in nur 4,7 Sekunden bei einer optionalen Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h. Die vierte Evolutionsstufe des 2,0 l TSI-Motors mit einer Leistung von 235 kW (320 PS) und das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe DSG s... [Mehr anzeigen](#)



Volkswagen Automobile

10. Dezember 2021 · 🌐



Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,0 l/100km • CO₂ Emissionen kombiniert 161 g/km • Effizienzklasse D

Der Golf R: Ein Auto, gemacht für diejenigen, die nach mehr streben und dabei ihren eigenen Grundsätzen treu bleiben. Das Sinnbild einer neuen Dimension der Performance, die ihn nicht nur zum Nonplusultra der Modellreihe macht, sondern zum Star der Marke R. Von 0 auf 100 in nur 4,7 Sekunden bei einer optionalen Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h. Die vierte Evolutionsstufe des... [Mehr anzeigen](#)



Die Regelung in Nummer 4 wäre hingegen ein „Freifahrtschein“, gerade bei Spritschluckern prominent mit der hohen Motorleistung zu werben und ohne eigene Kontrolle der Werbung in Kauf zu nehmen, dass die ungünstigen Verbrauchs- und Emissionswerte nicht mehr sichtbar sind. Die Folge wäre eine massive Verschlechterung der Verbraucherinformation.

Zur Erreichung des Zwecks der Pkw-EnVKV und der Richtlinie 1999/94/EG ist die gleichzeitige Information der Verbraucherinnen und Verbraucher über die Umweltwerte zusammen mit den Motorisierungsangaben auch in sozialen Medien wie Facebook elementar. Hierzu führte beispielsweise das Oberlandesgericht Köln am 19. Mai 2017 (Az. 6 U 155/16) mit Blick auf die Richtlinie 1999/94/EG aus:

*„Dass die Angaben zum Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Emissionen nach dem Anklicken des Links „Mehr anzeigen“ auf der gleichen Seite angegeben sind, wie die Angabe zur Motorleistung, genügt den Vorgaben der Pkw-EnVKV nicht. Gemäß Art. 1 der Richtlinie 1999/94/EG ist es deren Zweck, sicherstellen, dass die Verbraucher Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen erhalten und so ihre Entscheidung in voller Sachkenntnis treffen können. **Die Regelung in Anlage 4 Abschnitt II Nr. 3 Satz 2 der PKW-EnVKV soll eine Vorabentscheidung des Verbrauchers ausschließlich auf der Grundlage von Angaben zur Motorisierung des Fahrzeugmodells vermeiden.** Die Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen sollen den Verbraucher zugunsten sparsamerer, CO₂-reduzierter Fahrzeuge beeinflussen und zudem dadurch Automobilherstellern einen Anreiz geben, den Kraftstoffverbrauch der von ihnen hergestellten Fahrzeuge zu reduzieren. Dies folgt aus Erwägungsgrund 5 der der Pkw-EnVKV zugrunde zugrundeliegenden Richtlinie 1999/94/EG:*

5. Erwägungsgrund zur Richtlinie 1999/94/EG :

Informationen haben einen wesentlichen Einfluss auf das Wirken der Marktkräfte. Genaue, zweckdienliche und vergleichbare Informationen über den spezifischen Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen können die Kaufentscheidung der Verbraucher zugunsten sparsamerer, CO₂-reduzierter Fahrzeuge beeinflussen; dadurch erhalten Automobilhersteller einen Anreiz zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs der von ihnen hergestellten Fahrzeuge.

***Zu der vom Gesetzgeber gewollten Einflussnahme trägt insbesondere die Verpflichtung bei, den Verbraucher gleichzeitig mit den Angaben zur Motorisierung über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen zu informieren; an einer getroffenen Entscheidung wird nämlich erfahrungsgemäß häufig selbst dann festgehalten, wenn sie sich im Nachhinein als doch nicht so vorteilhaft erweist.** Gerade bei im Bewusstsein der Verbraucher noch nicht fest verankerten Auswahlkriterien wie den CO₂-Emissionen besteht die Gefahr, dass eine entsprechende Information, die bei dem mit der Auswahlentscheidung verbundenen Vergleich von verschiedenen Fahrzeugen noch nicht vorlag, nachträglich keine Berücksichtigung mehr findet.*

Hinzu kommt, dass weitere Angaben zum Fahrzeug, die nicht in der ersten Beschreibung enthalten sind, vom Verbraucher schon aufgrund ihrer nachrangigen Darstellung als weniger bedeutsam eingestuft werden könnten und daher die Gefahr besteht, dass das Ziel der Richtlinie verfehlt wird (OLG Düsseldorf, WRP 2015, 1240, Juris-Tz. 35, m.w.N.).

Die DUH warnt zudem davor, dass dieser Passus auch **über Facebook hinaus ausnutzbar** wäre und zu einer großflächigen Aushebelung der Kennzeichnungspflicht im Internet missbraucht werden könnte. Bei Werbung auf **Fahrzeugbörsen** wie mobile.de, autoscout24.de, pkw.de oder hey.car könnten Händler und Hersteller versuchen, sich ihren Prüfpflichten zu entziehen, indem sie sich darauf berufen, dass sie mithilfe einer Software vollständige Datensätze mit allen Pflichtangaben übermittelt haben und die Verbrauchswerte dann dort aufgrund der technischen Ausgestaltung der Börse nicht sichtbar angezeigt werden. Ebenso hätten alle Fahrzeugbörsen einen Wettbewerbsvorteil, bei denen durch einen „Programmierfehler“ bestimmte Angaben beispielsweise in bestimmten Browsern oder Endgeräten nicht oder nicht vollständig sichtbar wären.

Eine solche Regelung wäre auch rechtswidrig. Sie könnte im Ergebnis dazu führen, dass das Werben auf Plattformen nicht mehr als geschäftliche Handlung im Sinne des § 2 Nr. 1 UWG anzusehen wäre, weil Werbende sich auf eine „Die-Technik-war-Schuld“-Ausnahme berufen würden. Eine „Die-Technik-war-Schuld“-Ausnahme kennt das UWG aber nicht, sie wäre auch absurd, da der Mensch für das Funktionieren der von ihm genutzten Technik verantwortlich ist.

Die DUH fordert deshalb, die Nummer 4 **ERSATZLOS ZU STREICHEN**.

Nach Auffassung der DUH stünden die Ziffern 2 und 4 der Anlage 4 Teil II im Widerspruch zu den §§ 5a und 5b UWG. Die Rechtsprechung des BGH sieht die Verbrauchs- und CO₂-Werte längst als wesentlichen Merkmale der Ware im Sinne von § 5b Abs. 1 Nr. 1 UWG, sie sind zudem „wesentliche Informationen“ im Sinne von § 5b Abs. 4 UWG. Das Vorenthalten wesentlicher Informationen ist gemäß § 5a Abs. 1 UWG unlauter. Zum Vorenthalten gehört auch das nicht rechtzeitige Bereitstellen wesentlicher Informationen.

Würde die Novelle die Pflicht zur gleichzeitigen Angabe von Umweltwerten abschaffen, setzte sie sich in Widerspruch zu der Empfehlung der EU-Kommission für Internetwerbung (2003/217/EG) sowie zu Anhang IV Nr. 1 der Richtlinie 1999/94/EG.

Der Bundesgerichtshof hat in seinen Entscheidungen vom 5. Oktober 2017 in Bezug auf die EnEV, die im Verordnungstext ausgerechnet Makler von der Kennzeichnungspflicht bei Immobilien ausnehmen wollte, zwar keinen Verstoß gegen § 3a UWG gesehen, da ein Verstoß gegen den Wortlaut der Verordnung nicht vorlag. Er sah die Unterlassungsansprüche bei fehlenden Angaben gleichwohl als begründet an, da wesentliche Informationen gemäß §§ 5a, 5b UWG vorenthalten wurden.

Deutsche Umwelthilfe e.V., 31. Juli 2023



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer



Agnes Sauter
Leiterin
Ökologische Marktüberwachung



Dorothee Saar
Leiterin Verkehr und
Luftreinhaltung