

Stellungnahme

Novellierung der Pkw- Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)

Stellungnahme zum Referentenentwurf zur Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungs-
Verordnung (Pkw-EnVKV)



Der VDIK

Der Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) vertritt seit 1952 die Interessen der internationalen Pkw- und Nutzfahrzeughersteller in Deutschland. Dazu gehören 45 Marken aus 13 verschiedenen Ländern. Sie verkaufen hierzulande jährlich über 1 Million Pkw. Das ist ein Marktanteil von rund 40 Prozent. Außerdem setzen die VDIK-Mitglieder rund 100.000 Nutzfahrzeuge ab.

Die internationalen Hersteller sind in Deutschland schon seit Jahrzehnten ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Sie arbeiten mit rund 11.000 Händler- und Servicestützpunkten zusammen. Dort und in ihren deutschen Vertriebszentralen beschäftigen sie über 100.000 Mitarbeiter. Die VDIK-Mitglieder haben frühzeitig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf den Markt gebracht. Elektroautos sind heute für Kunden in Deutschland, auch dank des breiten Angebots der internationalen Marken, in großer Vielfalt verfügbar.

Einführung

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat am 11. Juli 2023 die Verbändeanhörung eingeleitet und den Referentenentwurf zur Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungs-Verordnung (Pkw-EnVKV) vorgelegt. Die Pkw-EnVKV regelt Art und Format von Informationen für Verbraucherinnen und Verbraucher über konkrete technische und ökonomische Fakten eines Pkw-Neuwagens und seines Betriebs, die von Pkw-Herstellern und -händlern zur Verfügung gestellt werden müssen (Kennzeichnungspflichten). Sie ist eine Ministerverordnung, die im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr erlassen wird und der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Mit dieser Verordnung werden die Vorgaben der Verordnung (EU) 2017/1151 in nationales Recht übernommen.

Stellungnahme des VDIK

Der VDIK begrüßt ausdrücklich, dass der Ausweis von WLTP-Daten nun endlich auf eine solide Basis gestellt und Rechtsunsicherheiten beseitigt werden sollen. Darüber hinaus begrüßen wir, dass einige bislang nicht eindeutig bestimmte Sachverhalte konkretisiert wurden und bitten, die Novellierung dieser Verordnung spätestens zum Ende dieses Jahres erfolgreich abzuschließen. Nichtsdestotrotz gibt es trotz der erfreulichen Konkretisierungen aus Sicht des VDIK, insbesondere in der Übersichtlichkeit und Verständlichkeit des neuen Pkw-Labels Verbesserungsbedarf. Das Effizienzlabel wirkt durch neue Pflichten zu Angaben, z.B. von CO₂-Kosten, überfrachtet, dies steht dem eigentlichen Sinn eines Energieeffizienzlabels entgegen. Zudem sehen wir eine Revision dieser Verordnung in kurzen Abständen kritisch, zumal eine Aktualisierung der entsprechenden EU-Richtlinie angekündigt wurde und raten daher den Prüfauftrag zum 1. Quartal 2025 zu streichen. Weitere Konkretisierungen finden Sie in den folgenden Ausführungen.

§ 1 Kennzeichnungspflicht:

Die Kennzeichnungspflichten sollen sich nunmehr auf einen erhöhten Anteil von Kostenangaben erstrecken. Wir erachten einen erhöhten Fokus auf die Kostenangaben und die damit verbundene gestiegene Anzahl an Informationen auf dem Pkw-Label als kontraproduktiv. Ein Energieverbrauchslabel sollte sich auf Energieverbrauch und Emissionsangaben beschränken. Die erhöhte Anzahl an Kostenangaben lenken von dem eigentlichen Fokus (Verbrauch und Emissionen) des Energieverbrauchslabel ab.

Die neu aufgenommenen „...*(kumulierten) angenommenen CO₂-Kosten über die nächsten 10 Jahre ...*“ als Bestandteil des Aushangs am Fahrzeug lehnen wir ab. Diese Information basiert auf dem Wunsch, Fahrzeugkäufer/Interessenten über die in den kommenden Jahren steigenden Kosten, die durch einen steigenden Kraftstoffpreis entstehen werden, zu informieren und somit die Entscheidung in Richtung einer Kaufentscheidung hin zu sparsameren Fahrzeugen zu beeinflussen. Tatsächlich existieren aber keine verlässlichen Prognosen zur CO₂-Kostenentwicklung über die nächsten 10 Jahre. Dies hat zur Folge, dass alljährlich Aktualisierungen vorgesehen sind. Nach unserer Ansicht ist die unsichere Kostenentwicklung grundsätzlich nicht geeignet, den Bürger seriös zu informieren. Der alljährliche Aufwand, der wiederum unzuverlässige Prognoseanpassungen erfordert, sowie der Erklärungsaufwand gegenüber dem Kunden, resultierend aus der steigenden Unübersichtlichkeit des Labels am Fahrzeug, steht in keinem sinnvollen Verhältnis zu dem erhofften Nutzen.

Auch die Notwendigkeit einer Angabe der jährlichen Energiekosten ist bei einem Verbrauchslabel nicht erkennbar.

Wir bitten, als Anregung für Fahrzeuge mit 0g CO₂-Emissionen, aufzunehmen, für diese Fahrzeuge auf Pflichtangaben in der Werbung zu verzichten. Dies würde eine erhebliche Menge Platz und damit Geld sparen.

§ 2 Begriffsbestimmungen:

2/3 Die konkrete Definition „Neufahrzeug“ begrüßen wir, schlagen aber vor, den Zeitraum, in dem ein Fahrzeug als „neu“ gilt, auf 4 Monate zu beschränken und die folgende Definition des „gebrauchten“ Personenkraftwagen ebenfalls darauf anzupassen. Grundsätzlich geben wir zu bedenken, dass die Datenverfügbarkeit bei gebrauchten Fahrzeugen beschränkt ist. Die Bedenken werden umso stärker relevant, je älter die Fahrzeuge sind.

4 Um die Ausführungen zu konkretisieren und ein gemeinsames Verständnis für den Modellbegriff zu erhalten, wäre ein Beispiel in der Begründung wünschenswert.

8 Um mit der EU-Verordnung 2018/858 in Einklang zu stehen, schlagen wir vor, den Passus „*nicht in Deutschland ansässig ist*“ durch „*nicht in der Europäischen Union ansässig ist*“ zu ersetzen.

20. Die Masse des Fahrzeugs ist nicht mehr in der Kennzeichnungspflicht enthalten und wird unseres Erachtens daher auch in den Begriffsbestimmungen nicht mehr benötigt.

26. „Technische Anleitungen“ sind niemals Werbeschriften, da Sie immer mit dem Produkt nach Kauf ausgehändigt werden und insoweit nicht zur Bildung der Verbraucherentscheidung beitragen können – eine Pflicht von Angaben in technischen Anleitungen ist insoweit nicht sinnvoll und unterstützt nicht das Ziel der Verordnung. Daher sollten „technische Anleitungen“ aus der Werbeschriften-Definition als Regelbeispiel gestrichen werden.

§ 3 Hinweis über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen sowie Aushang am Verkaufsort

Abs. 1 Wie bereits unter § 1 erläutert, fordern wir, dass die CO₂-Kosten kein Bestandteil der Kennzeichnungspflicht und dementsprechend auch kein Bestandteil des Aushangs am Fahrzeug darstellen sollten.

Abs. 3 Um Missverständnisse zu vermeiden, bitten wir im letzten Satz des ersten Absatzes den Hinweis zu ergänzen, dass die Hersteller den Händlern diese Informationen zur Verfügung zu stellen haben.

Abs. 4 Eine Präzisierung von 2. „kurzer Zeit“ und 3. „vorübergehend“ wäre dringend wünschenswert. Bezüglich der Freiwilligkeit im letzten Unterabsatz ist womöglich beabsichtigt, dass Hinweis oder Aufnahme in den Aushang freiwillig erfolgen können. Wir empfehlen, statt Hinweis und Aufnahme besser „Hinweis ODER die Aufnahme“ zu formulieren.

§ 4 Leitfaden

(4)2. Angabe von Getriebeart und Masse sind unseres Erachtens überflüssig.

§ 5 Werbung

(2) Wir bitten um Prüfung des Urteils vom OLG Düsseldorf, Urteil v. 6.7.23, AZ 20 U 152/22 . Hier wurde auf Zulässigkeit eines QR-Codes als ausreichende Verbraucherinformation entschieden. Dies wäre auch für die (Print-) Werbung eine sinnvolle Weiterentwicklung.

§ 9 Übergangsfristen

Wir begrüßen die Klarstellung zur Weiterverwendung von elektronischer Werbung, die vor Inkrafttreten dieser novellierten Verordnung geschaltet wurde. Diese Regelungen wie in Teil II beschrieben, sollten allerdings auch in Teil I für Printwerbung aufgenommen werden.

Anlage 1

Siehe Ausführungen zu §1 7.

Die Ausführung des Aushangs am Fahrzeug ist für Plug-in-Hybride mangels Transparenz abzulehnen, Vorschlag: Beschränkung auf Verbrauch gewichtet kombiniert.

Zudem vermissen wir eine Übergangsfrist für das Anbringen des neuen Labels nach Inkrafttreten. Eine Übergangsfrist erachten wir für zwingend notwendig.

Anlage 2:

Teil I 5./6. Ein Präzisierung dieses Teils ist wünschenswert, da hier viel Interpretationsspielraum gegeben ist. Zudem wird die Anzahl der auszuweisenden Modelle/Varianten/Versionen in der aktuellen Fassung zu einem sowohl umfangreichen als auch unübersichtlichen Aushang führen. Wir schlagen vor, hier explizit Spannbreiten nach Kraftstoffen zuzulassen (so wie es unter 6. vorletzter Absatz auch erwähnt wird).

Teil 2: Die Aktualisierung des Aushangs sollte sowohl für die elektronischen Anzeigen durch Bildschirm als auch für Print auf sechs Monate vereinheitlicht werden.

Anlage 3:

Die Angabe von Getriebeart und Masse sind unseres Erachtens überflüssig, da sie keine Bestandteile der Kennzeichnungspflichten sind.

Anlage 4:

Siehe Anmerkung zu § 5

Wir bitten um Klarstellung, dass auch in der Werbung keine Angaben (bzw. nur auf freiwilliger Basis) zu machen sind, wenn für das beworbene Fahrzeuge noch keine WLTP-Werte vorliegen. Die Übertragung der Grundsätze der Regelung des § 3 Abs. 4 Nr. 4 des Entwurfs auf die Werbung ist von großer Wichtigkeit für die Vermeidung von Rechtsunsicherheiten.

Teil I:

1. Die neuen Angabepflichten ergeben für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge eine solche Flut von Angaben, dass diese den Rahmen einer Werbeschrift oder -anzeige sprengen und außerdem den Verbraucher verwirren würden. Wir bitten, dass die Angabepflicht auf die relevantesten Angaben beschränkt wird, z.B. Buchstaben a) bis d) auch für diese Fahrzeuge, aber keine weiteren Angaben.

Die Definition von „Modelle“ und damit zusammenhängend die Regelung „wird für mehrere Modelle“ geworben, birgt Rechtsunsicherheit. Zudem stehen die Ausführungen in dem Entwurf teils dem BGH-Urteil vom 24.07.2014 - I ZR 119/13 – „Der neue SLK“ entgegen.

2. Die Schriftgröße oder andere konkrete Vorgaben für Pflichtangaben sollten insbesondere für Werbung vorgegeben werden, die nur aus Headline und Bild besteht. Die Vorgabe von Schriftgrößen würde Rechtsunsicherheiten beseitigen, denn längst nicht immer erschließt sich bei dem Betrachten einer Werbung, was der Hauptteil der Werbebotschaft ist und wie hervorgehoben sich dieser darstellt. Wir schlagen folgende alternative Formulierung vor: „Die Angaben müssen auch im Verhältnis zur Gesamtgröße des Werbematerials gut lesbar sein und sich horizontal am unteren Ende der Werbeschrift befinden, bei mehrseitigen Werbeschriften am unteren Ende jeder Seite, auf der Modelle neuer Personenkraftwagen jeweils zum ersten Mal beworben werden. Ein Verweis auf Angaben, die sich auf einer anderen Seite einer mehrseitigen Werbeschrift befinden, ist möglich. Der Schriftgrad darf 9 pt nicht unterschreiten.“

Teil II:

2. Es ist klarzustellen, wie der Gegensatz zwischen „gleichzeitig in dem Augenblick zur Kenntnis gelangen“ und „mit höchstens einem Klick... erreichbar“ zu handhaben ist. Vorschlag: Das Erfordernis gemäß Satz 1 gilt als erfüllt, wenn die Angaben mit höchstens einem Klick auf eine entsprechende Informationsseite zu erreichen sind. Scrollen erfüllt auch hier das Erfordernis der gleichzeitigen Anzeige.

2. Der letzte Satz sollte gestrichen werden, da sich die Erfordernis zur grundsätzlichen Angabe aus Abs. 1 (Teil II Ziffer 1.) ergibt.

3. Den Begriff Fernabsatz bitte konkretisieren, wir verstehen darunter die Definition lt. § 321c BGB.

3. Satz 1 am Ende (Klammerzusatz): Es scheint, als müssten im Hinblick auf Ziffer 2. darüber die Angaben doch doppelt gemacht werden. Es wäre wünschenswert, wenn klargestellt würde, dass Ziffer 3 dann ausschließlich gilt und nicht zusätzlich Ziffer 2.

3. Satz 2: Bitte prüfen, der Verweis auf... Teil II ist unseres Erachtens unzutreffend.

3. Satz 3: Bitte konkretisieren: Nach Abschluss einer Konfiguration müssen dem Kunden die Angaben lt. Aushang am Fahrzeug zur Kenntnis gebracht werden. Es sollte auch hier ergänzt werden, dass auch im Fall des Fernabsatzes die erforderlichen zusätzlichen Angaben über „einen Klick“ erreichbar sein können. Da die sehr umfangreichen Angaben der Anlage 1 unmittelbar unter der „Konfiguration“ abgebildet werden sollen, sollte Scrollen auch hier das Erfordernis der gleichzeitigen Anzeige ausdrücklich erfüllen.

Es bedarf unseres Erachtens auch einer Konkretisierung/Anpassung der Begrifflichkeiten, um sicherzustellen, dass nur der Fernabsatz, nicht aber jegliche Fahrzeugkonfiguration von den zusätzlichen Kennzeichnungspflichten betroffen sein wird.

Weitere Anmerkungen:

Wir halten es nicht für sinnvoll, Verordnungen in derart kurzen Zeitabständen zu aktualisieren und sehen daher den Prüfauftrag zum 1. Quartal 2025 kritisch. Zum einen ist dies für alle Seiten immer mit einem erheblichen Mehraufwand verbunden, zum anderen verringern ständige Änderungen die Akzeptanz in der Bevölkerung. Zusätzlich ist die Aktualisierung der EU-Richtlinie aus dem Jahr 1999 angekündigt.

Zwar sind wir mit der Ausweitung der Kostenangaben nicht einverstanden, eine Umbenennung der Verordnung halten wir angesichts des dem Entwurf zu entnehmenden Vorhabens eines weiteren Ausbaus von Kostenangaben jedoch grundsätzlich für sinnvoll. Die Erweiterung („Pkw-Energiekennzeichnungsverordnung - Pkw-EnVKV“) wäre dann aber überflüssig und sollte gestrichen werden, mindestens sollte aber ein anderer Kurz-Titel und eine andere Abkürzung gewählt werden, um die breitere Ausrichtung zu reflektieren.

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.

Berlin im Juli 2023

Ansprechpartner:

Carsten Bamberg, Referent Technik/Aftersales/Umwelt