

WIRTSCHAFT IM WETTBEWERB

Verein für Lauterkeit in Handel und Industrie e.V.

Wirtschaft im Wettbewerb • Schadowstraße 49 • 40212 Düsseldorf

Per E-Mail:

BUERO-IVA5@bmwk.bund.de,
Thomas.Frisch@bmwk.bund.de
Katrin.Luetgenau@bmwk.bund.de.

**Bundesministerium für
Wirtschaft und Klimaschutz**
Scharnhorststr. 34-37

10115 Berlin

Schadowstraße 49
40212 Düsseldorf (Sitz)

Telefon: 0211 6799408
Telefax: 0211 6798637
info@wirtschaft-im-wettbewerb.de
www.wirtschaft-im-wettbewerb.de

Vorstand i.S.d. § 26 BGB
(einzelvertretungsberechtigt):
Olaf Weber (Vorsitzender)
Ulrich Gruda (Stellv. Vorsitzender)
Dr. Viola Huber (Vorstand/Geschäftsführerin)
Registergericht: Amtsgericht Düsseldorf
Vereinsregister-Nr.: VR 5583

Commerzbank Düsseldorf
IBAN: DE80 3008 0000 0211 5062 00
BIC: DRESDEFF300

St.-Nr.: 133 5910 3934
USt-IdNr.: DE119355770

28.07.2023 Dr. VH/0

Betreff: Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVkv)

Hier: Einleitung der Verbändebeteiligung/ Stellungnahme des Vereins Wirtschaft im Wettbewerb, Verein für Lauterkeit in Handel und Industrie e. V.

Sehr geehrter Herr Frisch,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 11. Juli 2023 und die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir möchten uns zu einigen Inhalten des Verordnungsentwurf vom 30. Juni 2023 äußern, soweit diese für unsere Mitglieder von Interesse sind sowie unsere Tätigkeit als qualifizierter Wirtschaftsverband im Sinne des §§ 8 III 2, 8b UWG betreffen. Wir bitten um Ihr Verständnis, dass dies mit Blick auf die kurze Fristsetzung nur punktuell möglich ist. Eine Teilnahme an der Anhörung am 20.07.2023 war leider terminlich nicht möglich, grundsätzlich sind wir an einer Beteiligung sehr interessiert.

A. Vorwort

„Wirtschaft im Wettbewerb“ ist ein seit 1977 beim Registergericht Düsseldorf eingetragener Verein, zu dessen satzungsgemäßen Aufgaben die Wahrung des lautereren Wettbewerbs gehört. Mitglied sind u.a. mittelständische Facheinzelhändler aus der Kfz-Branche wie auch Hersteller mit einem selektiven Vertriebssystem, die ihre Anschlusshäuser bei deren erfolgreicher wie auch rechtskon-

former Geschäftstätigkeit unterstützen wollen. Diese haben die Möglichkeit, eigene Verstöße durch die Prüfung von geplanten Werbeaktionen zu vermeiden wie auch unlautere Aktionen von Mitbewerbern abmahnen zu lassen. Daher wurden in den letzten Jahren zahllose Beratungen zu werblichen Gestaltungen, Hilfestellung im Falle von erhaltenen Abmahnungen und auf Beschwerde von Mitgliedsunternehmen auch wettbewerbsrechtliche Abmahnungen in Bezug auf die Anwendung der Pkw-ENVKV durchgeführt. Der Verein informiert seine Mitgliedsunternehmen im Newsletter ‚WiW-Warner‘ über aktuelle Abmahnfallen, branchenrelevante Gerichtsurteile oder wichtige Gesetzesänderungen und erstreitet auch Grundsatzurteile bis zum Bundesgerichtshof (BGH), die zur Rechtssicherheit für Werbende wie auch einem fairen Wettbewerb beitragen.

B. Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen vom 30. Juni 2023

In der aktuellen Unternehmenspraxis führt die fehlende Umsetzung der Verordnung (EU) 2017/1151 zu gravierenden Problemen, da einerseits die meisten Pkw-Hersteller die Verbrauchswerte nur noch nach dem WLTP-Prüfverfahren ermitteln, andererseits die Information des Endverbrauchers über die nach NFTZ ermittelten Werte verpflichtend ist. Diese Situation hat neben praktischen Umsetzungsproblemen zu rechtlichen Beanstandungen, z.B. aufgrund der unklaren Angabe beider Werte, geführt. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die Vorlage des Verordnungsentwurfs und hoffen auf eine schnellstmögliche Umsetzung.

I. Neufassung/Änderungen des § 1 Pkw-EnVKV

Die Neufassung des § 1 I Pkw-EnVKV stellt Verkäufer und Hersteller durch die erhebliche Erweiterung der Kennzahlen vor große Herausforderungen der Anpassung aller nach der Pkw-EnVKV betroffenen Daten und Materialien. Umso wichtiger ist, im Rahmen der angedachten Neuregelung des § 9 Pkw-EnVKV zum einen bereits im Vorfeld absehbare Unklarheiten zu vermeiden und andererseits angemessene Fristen für eine Weiterverwendung einzuräumen.

II. Neufassung/ Änderungen des § 2 Pkw-EnVKV

Die zahlreichen neuen Definitionen des § 2 Pkw-EnVKV sollen rechtliche Sicherheit schaffen, werfen aber nach unserer Ansicht auch neue rechtliche Probleme auf.

1. § I Nr. 7 Pkw-EnVkv

Die Angabe von voraussichtlichen Energiekosten stellt grundsätzlich eine für den Endverbraucher wichtige Information dar und bietet auch eine Vergleichsbasis für verschiedene Fahrzeuge. Zu diesem Zweck allerdings einen auf 15 Jahre hochzurechnenden Wert anzugeben, erscheint angesichts der nicht vorhersehbaren Entwicklung der Energiekosten wenig realistisch und damit bedingt sachdienlich, da sich aus falschen und damit irreführenden Angaben rechtliche Probleme für Händler wie Hersteller ergeben können. Hier sollte eine Überarbeitung erfolgen.

2. § 2 I 2 und 3 Pkw-EnVKV

Die Definition des § 2 I 2 Pkw-EnVKV zum Begriff „neu“ greift hinsichtlich der Kilometerzahl von 1.000 km und der nicht länger als acht Monate zurückliegenden Erstzulassung zwar durch den BGH genannte Kriterien auf und ist aufgrund der klarstellenden Funktion grundsätzlich zu begrüßen. Durch die Festschreibung beider, alternativ zu betrachtender Kriterien in die Verordnung wird Gerichten aber auch jeglicher Spielraum für die Bewertung im Einzelfall bei einer wettbewerbsrechtlichen Inanspruchnahme genommen. So wäre ein Personenkraftwagen mit einem Kilometerstand von 1.001 km dann gemäß der neuen Definition des § 2 I 3 Pkw-EnVKV „gebraucht“ und damit nicht mehr kennzeichnungspflichtig. Hier wäre eine Relativierung durch die Ergänzung „davon ist grundsätzlich auszugehen“ sinnvoll, da dann auch Ausnahmefälle in der Praxis Berücksichtigung finden könnten. Gleiches gilt für die Definition „gebraucht“ in Ziffer 3.

3. § 2 I 4 Pkw-EnVKV

Die neu gefasste Definition des „Modells“ in § 2 I 4 Pkw-EnVKV greift ebenfalls Rechtsprechung des BGH auf. Ob der in der Verordnungsbegründung genannte angestrebte Zweck einer rechtssicheren Anwendung tatsächlich erreicht wird, wird sich in der rechtlichen Praxis zeigen müssen.

4. § 2 I 11 Pkw-EnVKV

Die neu gefasste Definition des „Verkaufsortes“ in § 2 I 11 Pkw-EnVKV schafft für Händler klare Kriterien, wie dies den „Verkaufsort“ von anderen betriebszugehörigen Orten trennen und damit Abmahnungen wie auch Vertragsstrafzahlungen vermeiden können. Auch die kumulativ zu erfüllenden Voraussetzungen (klare Trennung + Kennzeichnung als Nicht-Verkaufsort) sind erfüllbar, stellen die Händler allerdings vor Herausforderungen bei der praktischen rechtskonformen Umsetzung. Im Ergebnis trägt die Regelung dem praktischen Bedarf nach Stellflächen für noch nicht oder nicht mehr zum Verkauf stehende Fahrzeuge außerhalb des Verkaufsbereichs Rechnung, was zu begrüßen ist. Eine Aufnahme konkreter Kriterien zur Trennung und Kennzeichnung aus der Verordnungsbegründung wäre im Sinne einer Rechtssicherheit wünschenswert.

5. § 2 I 29 Pkw-EnVKV

Die neu eingefügte Definition des § 2 I 29 Pkw-EnVKV schafft eine gewisse Klarheit in der Anwendung, es wäre aber wünschenswert den Begriff „Plattform im Internet“ noch genauer zu definieren. Der Begriff „Plattform“ ist zu unbestimmt, so dass z.B. auch ein einfacher Blog mit Videos die Voraussetzungen erfüllen würde. Gedacht ist bei der Anpassung aber, so unsere Vermutung, eher an Videoportale wie YouTube und alle gängigen Social-Media-Anwendungen.

III. Neufassung/ Änderungen des § 3 Pkw-EnVKV

1. Neufassung von § 3 I Pkw-EnVKV

Hier werden insbesondere die geplanten Änderungen aus § 1 Pkw-EnVKV umgesetzt. Insbesondere für den Händler vor Ort, der auf Vorgaben des Herstellers bzw. Vertriebes angewiesen ist, ist eine sofortige Umsetzung nicht möglich. § 9 Pkw-EnVKV greift nicht für die Situation am Ver-

kaufsort. Auch hier sind großzügige Fristen zur Umsetzung der inhaltlichen Neugestaltung der Hinweise und der Anbringung am Verkaufsort zwingend.

2. Neufassung von § 3 III Pkw-EnVKV

Die nur Hersteller betreffenden Pflichten werden auch hinsichtlich der neuen Anforderung des § 3 III 2 Pkw-EnVKV Anpassungen von Hinweisen und Aushängen erfordern. Hinsichtlich der fehlenden Frist für den Aufbrauch von bestehendem Material gelten die in der vorstehenden Ziffer geäußerten Bedenken.

3. Einführung eines neuen § 3 IV Pkw-EnVKV

Die aus Sicht der Händler eingeführte Ausnahmeregelung der Kennzeichnungspflicht am Verkaufsort birgt aus Sicht unserer Mitglieder rechtliche Unklarheiten mit der Folge eines nach wie vor bestehenden Abmahn- bzw. Vertragsstrafersikos.

a.) § 3 IV 1 Nr. 2 Pkw-EnVKV

§ 3 IV 1 Nr. 2 Pkw-EnVKV regelt die Ausnahme für „neue Personenkraftwagen, die erkennbar erst vor kurzer Zeit am Verkaufsort angeliefert wurden“. Die Regelung enthält hinsichtlich der Voraussetzungen „erkennbar“ und „vor kurzer Zeit“ unbestimmte Rechtsbegriffe, deren Ausgestaltung im Einzelfall durch Gerichte zu klären sein wird. Zwar sind die in der Verordnungsbegründung enthaltenen Ausführungen im Streitfall hilfreich für eine rechtliche Argumentation, ermöglichen dem Händler aber keine rechtssichere Umsetzung im und am Verkaufsort. Dies auch vor dem Hintergrund, dass in der Verordnungsbegründung auf Seite 45 folgendes ausgeführt wird:

„Bei einer Anlieferung außerhalb der Geschäftszeiten ist beispielsweise von einer längeren Frist auszugehen. Insgesamt sollten neu angelieferte Personenkraftwagen jedoch spätestens einen Werktag nach der Anlieferung gekennzeichnet sein.“

Hier wäre eine klare Regelung und insbesondere die Aufnahme der genannten Frist sinnvoll und würde rechtliche Risiken der Inanspruchnahme für den Händler reduzieren.

b.) § 3 IV 1 Nr. 1 bis Nr. 4 Pkw-EnVKV

Hier ist zu begrüßen, dass Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht benannt werden, wobei bezüglich der Ziffer 3. auch rechtliche Risiken hinsichtlich der Frage bestehen, ob die gewählten Mittel die „Erkennbarkeit“ gewährleisten (z.B. Größe des Hinweises der Erkennbarkeit).

IV. Neufassung/ Änderungen des § 4 Pkw-EnVKV

Auch der WiW begrüßt genauso wie seine Mitglieder den Nachhaltigkeitsgedanken und die Möglichkeit nach dem neugefassten § 4 III Pkw-EnVKV am Verkaufsort den Leitfaden „in elektronischer Form einsehbar zu machen“ und die Internetadresse, unter der der Leitfaden abgerufen werden kann, „mitzuteilen“. Allerdings sehen wir Probleme darin, dass im Umkehrschluss eine

Zurverfügungstellung in gedruckter Form ohne Übergangsfrist einen Verstoß gegen § 4 III Pkw-EnVKV darstellen würde, der dann auch nach § 3a UWG eine unzulässige geschäftliche Handlung darstellt. So muss die Art der Einsehbarkeit z.B. über Tablets oder Terminals zunächst geprüft, entsprechende Technik angeschafft und der Einsatz praktikabel umgesetzt werden.

V. Neufassung/ Änderungen des § 5 Pkw-EnVKV

Die Ergänzung des § 5 II Pkw-EnVKV um Werbung „in sozialen Medien und in Online-Videoportalen“ setzt die bisherige Rechtsprechung um und schafft damit Rechtsklarheit.

VI. Neufassung/ Änderungen des § 6 Pkw-EnVKV

Auch hier sind die vorgesehene Klarstellung und die Angabe von konkreten unzulässigen Handlungsweisen zu begrüßen. Allerdings wird vermutlich erst die Rechtsprechung im Einzelfall für Klarheit sorgen müssen, wann Angaben tatsächlich geeignet sind, über die nach der Verordnung notwendige Angaben zu täuschen, Irrtümer oder Missverständnisse hervorzurufen oder die Vergleichbarkeit einzuschränken.

VII. Neufassung/ Änderungen des § 9 Pkw-EnVKV

Grundsätzlich begrüßen wir die § 9 Pkw-EnVKV vorgesehenen Übergangsfristen dem Grund nach und halten auch die Differenzierung in den Absätzen 1 und 2 hinsichtlich der Werbeformen bzw. Werbeformaten für nachvollziehbar, jedoch im Ergebnis für zu eng bemessen.

1. Werbung im Internet

Die vorgesehene Umstellungsfrist für Angaben bei der Werbung im Internet von drei Monaten ist angesichts der bestehenden Herausforderungen als zu kurz anzusehen. Wir würden eine Erweiterung der Frist auf sechs Monate begrüßen. Dies beruht auch auf dem Hintergrund, dass Händler erfahrungsgemäß zur Umsetzung von Änderungen auf externe Dienstleister angewiesen sind, die bei einer Vielzahl von Kunden gleichzeitig betreffenden gesetzlichen Änderungen nur begrenzte Kapazitäten zur Verfügung haben.

2. Werbeschriften und elektronische, magnetische oder optische Speichermedien

Die vorgesehene Umstellungsfrist von sechs Monaten ist als zu kurz anzusehen. Wir würden eine Erweiterung der Frist auf neun Monate begrüßen. Dies gilt vor dem Hintergrund der Abhängigkeit von externem Dienstleistern wie auch im Falle von Druckerzeugnissen mit einem erforderlichen Vorlauf bei ebenfalls dann verstärkt in Anspruch genommenen Druckereien.

3. Regelung zu nicht bestehender Aktualisierungspflicht

Die im Entwurf vom 30. Juni 2023 enthaltene Regelung des § 9 III Pkw-EnVKV ist von dem tatsächlichen Hintergrund aus unserer Sicht als sinnvoll anzusehen. Gleichzeitig schafft diese aber

wieder rechtliche Unklarheiten in Bezug auf die Begriffe „Online-Archive“ und „vergleichbare Informationsquellen“. Gerade letzter Begriff wird im Einzelfall für rechtliche Probleme sorgen, die dann nur über Gerichtsentscheidungen geklärt werden können. So bleibt auch unter Heranziehung der Verordnungsbegründung unklar, ob unter „vergleichbare Informationsquellen“ z.B. der Zwischenspeicher von Internetsuchmaschinen fällt oder ob unter „Online-Archiv“ beispielsweise über Kundenbewertungen auf eBay abrufbare alte Artikelbeschreibungen fallen. Hier sollte im Sinne von Händlern Klarheit geschaffen werden. Auch ist nicht klar, ob vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens eingestellte Verkaufs- und Werbedarstellungen auf Onlineverkaufsplattformen unter § 9 III Pkw-EnVKV fallen.

IX. Neufassung/ Änderungen des § 11 Pkw-EnVKV

Der Zeitraum zwischen dem Inkrafttreten der aktuell geplanten Änderungen und einer Berücksichtigung zwischenzeitlich gewonnener Erkenntnisse, die bis 31.03.2025 zu weiteren Änderungsvorschlägen führen soll, erscheint uns zu kurz bemessen. So ist aktuell der Zeitpunkt des Inkrafttretens noch offen, danach sind Übergangsfristen von mindestens 3 bis 6 Monaten vorgesehen, auch nach dieser Übergangszeit dauert es erfahrungsgemäß einen längeren Zeitraum, bis Neuerungen sich tatsächlich im Handel und auch in der Wahrnehmung der Verbraucher etabliert haben. Zu kurzfristige Änderungen bergen das Risiko zusätzlicher Verunsicherung statt der Verinnerlichung der bereits eingeführten neuen Regeln.

X. Neufassung/Änderungen der Anlagen zur Pkw-EnVKV

1. Neufassung/Änderungen der Anlage 1 (zu § 3 Abs. 1 Nr. 1 Pkw-EnVKV)

a.) Teil I Nummer 2

Das neue Erfordernis „auf weißem Hintergrund“ trägt dem angestrebten Zweck der Rechtssicherheit Rechnung, stellt aber zugleich die Hersteller vor die Herausforderung, abweichende Darstellungen abzuändern und den Händler zur Verfügung zu stellen.

b.) Teil I Nummer 3

Auch hier sind die Vorgaben hinsichtlich der Schriftgrößen mit einer Mindestgröße aus Sicht der Verbraucher verständlich und dienen der Klarheit der Darstellung. Auch aus Sicht von Händlern und Herstellern ist somit eine verbindliche Untergrenze der Schriftgröße gesetzt, die Rechtssicherheit in der Anwendung schafft.

c.) Teil I Nummer 6

Hier ist zu begrüßen, dass der Verordnungsentwurf vom 30. Juni 2023 hinsichtlich der farblichen Vorgaben an dem bisherigen „Farbschema“ festhält und somit von dem letzten uns vorliegenden Entwurf vom 11. Juni 2021 abweicht.

d.) Teil I Nummer 8

Auch hier sind die Vorgaben hinsichtlich der Schriftgrößen mit einer Mindestgröße aus Sicht der Verbraucher verständlich und dienen der Klarheit der Darstellung. Auch aus Sicht von Händlern und Herstellern ist somit eine verbindliche Untergrenze der Schriftgröße gesetzt, die Rechtssicherheit in der Anwendung schafft.

e.) Teil I Nummer 9

Die in Teil I Nummer 9 der Anlage 1 neu hinzugefügten Verweise sind folgerichtig. Auch hier schafft die Angabe einer Schriftgröße Rechtssicherheit für Hersteller und Händler in der Anwendung der Vorgaben der Pkw-EnVKV.

f.) Teil I Nummer 10

Die in Teil I Nummer 10 der Anlage 1 neu hinzugefügte Fahrzeug-Identifikationsnummer ist auch für den Händler eine vertretbare Anwendungserleichterung bei der Einhaltung der Vorgaben von § 3 Pkw-EnVKV am Verkaufsort und dient auch als Kontrollmöglichkeit der eigenen Handlungsweisen. Auch hier schafft die Angabe einer Schriftgröße Rechtssicherheit für Hersteller und Händler in der Anwendung der Vorgaben der Pkw-EnVKV.

2. Neufassung/Änderungen der Anlage 2 (zu § 3 Abs. 1 Nr. 2 Pkw-EnVKV)

Hier ist vor allem auch die Vorgabe von Mindestschriftgrößen aus der Sicht der Hersteller und Händler zu begrüßen, um Rechtssicherheit zu erlangen.

Als Herausforderung ist jedoch nach Teil II, Nr. 4 die Pflicht anzusehen, das Datum der letzten Aktualisierung bei der Darstellung am Verkaufsort mittels Elektronischer Anzeige durch einen Bildschirm anzuzeigen. Erfolgt also eine Aktualisierung, führt dies nicht nur zu einer Bereitstellung neuer Dokumente für den Verkaufsort über den Hersteller an den Händlern, sondern auch zum Erfordernis der Anpassung der digitalen Daten durch den Hersteller, sofern der Händler diese übernimmt und keine elektronischen Daten für die Erfüllung der Pflicht des Aushangs nach Anlage 2 erstellt.

3. Neufassung/Änderungen der Anlage 3 (zu § 4 Abs. 2 Satz 1 Pkw-EnVKV)

Aus Sicht der Hersteller ist die Aktualisierungspflicht und deren Herabsetzung von einem Jahr auf sechs Monate in Teil II, Nr. 2, kritisch zu sehen. Zwar ist der Nachhaltigkeitsgedanke zu begrüßen, der Arbeitsaufwand wird für die Hersteller aber nicht geringer und dies gilt auch für die Aktualisierung. Der verkürzte Zyklus für die Aktualisierung erscheint auch in der Praxis wenig nutzbringend, da Änderungen eher sporadisch auftreten.

4. Neufassung/Änderung der Anlage 4 (zu § 5 Pkw-EnVKV)

a.) Teil I, Nr. 2

Der im Entwurf genannte Grund der Umsetzung von Anhang IV Nummer 1 und 2 der EU-Richtlinie 1999/94/EG erfordert eine Gegenüberstellung. Die Vorgaben der Richtlinie lauten:

„1. Die Angaben sollten gut lesbar und nicht weniger hervorgehoben als der Hauptteil der Werbebotschaft sein.

2. Die Angaben sollten bereits bei flüchtigem Lesen leicht verständlich sein.“

Teil I, Nr. 2 gemäß Verordnungsentwurf vom 30. Juni 2023 soll wie folgt lauten:

„Die Angaben müssen gut lesbar und nicht weniger hervorgehoben als der Hauptteil der Werbebotschaft sein. Die Angaben müssen bereits bei flüchtigem Lesen leicht verständlich sein.“

Somit erfolgt eine wortgleiche Übernahme, die 1:1-Umsetzung wird erst in der Praxis zeigen, wie die Kriterien, die bisher auch schon durch die Rechtsprechung umgesetzt wurden, rechtskonform eingehalten werden können. Es ist aber zu begrüßen, dass in der Begründung zum Verordnungsentwurf vom 30. Juni 2023 für das Merkmal der „Verständlichkeit“ für den Händler insoweit Klarheit geschaffen wird, dass dieses Merkmal bei Einhaltung der Vorgaben der Pkw-EnVKV erfüllt sein soll. Aus unserer Sicht dürfte das Merkmal der „guten Lesbarkeit“ auch bei Einhaltung aller Schriftgrößen, die in den einzelnen Vorgaben zu den Anlagen des Verordnungsentwurfs vom 30. Juni 2023 enthalten sind, erfüllt sein. Eine Klarstellung zu diesem Punkt in der Begründung zum Verordnungsentwurf oder gar im Text der Verordnung wäre wünschenswert.

b.) Teil II

Die Zusammenfassung in Teil II der Anlage 4 gemäß des Verordnungsentwurfes vom 30. Juni 2023 ist zu begrüßen und trägt den Herausforderungen der Bewerbung und des Vertriebes von Personenkraftwagen auf elektronischem Wege grundsätzlich Rechnung. Teil II, Nr. 2 gemäß Verordnungsentwurf vom 30. Juni 2023 ist unserer Sicht jedoch nicht klar genug formuliert.

In den letzten Jahren hat sich insbesondere die Pkw-Bewerbung über Soziale Medien als Thema von vielen Abmahnungen erwiesen. Die Rechtsprechung sieht z.B. für die Facebook-Werbung vor, dass in einer Titelzeile eines Postings Angaben zum Verbrauch erfolgen, wenn ein konkretes Pkw-Modell genannt wird. Unzureichend ist es nach einheitlicher Rechtsprechung, die erforderlichen Angaben nach der Pkw-EnVKV erst in einem vollständigen Posting über eine vorgesehene Schaltfläche mit der Bezeichnung „Mehr anzeigen“ anzugeben. Die Rechtsprechung sieht demnach aktuelle die Möglichkeit des „Klicks“ auf die Schaltfläche als nicht ausreichend an, um die aktuellen Vorgaben der Anlage 4 zu § 5 Pkw-EnVKV, Abschnitt II, Nr. 3 zu erfüllen.

Der Wortlaut von Teil II, Nr. 2 gemäß Verordnungsentwurf vom 30. Juni 2023 besagt nun:

„Die Angaben müssen mit höchstens einem Klick auf eine entsprechende Informationsseite zu erreichen sein.“

Die Regelung bietet keine rechtliche Sicherheit, sondern überlässt die Beurteilung wiederum der Rechtsprechung: Ist ein Klick bereits der Aufruf des Händler-Accounts über Facebook oder ist der erste Klick der Aufruf der konkreten Darstellung zu einem Personenkraftwagen. Oder ist die „entsprechende Informationsseite“ das vollständige Posting, dass der Nutzer bei Facebook bei Anklicken von „mehr erfahren“ erhält? Wir sehen hier für unsere Mitglieder Nachbesserungsbedarf, da nach dem Wortlautverständnis aus unserer Sicht auch zukünftig die Regelung gerade nicht technischen Vorgaben von Social-Media-Diensten und deren eingeschränkten Darstellungsmöglichkeiten Rechnung trägt. So ist es z.B. im Bereich der Anwendung des Gesetzes gegen unlauteren Wettbewerb (UWG) im Bereich der sog. Blickfangwerbung schon lange bestehende Rechtsprechung, mit Hilfe von Fußnoten oder im Internet per Link Werbeaussagen zu ergänzen oder weiter aufzuklären.

Teil II, Nr. 4 gemäß Verordnungsentwurf vom 30. Juni 2023 nimmt dann den vorgenannten Kritikpunkt auf, und versucht die unsererseits genannten Fälle so zu regeln, dass kein Verstoß gegen

die Pkw-EnVKV angenommen wird, „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.“

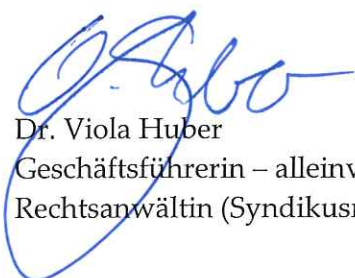
Die Ausnahmegvorschrift sieht zwei kumulativ zu erfüllende und dann auch durch den Händler im Falle der Inanspruchnahme darzulegende und zu beweisenden Voraussetzungen vor. Nach der Begründung des Verordnungsentwurfes vom 30. Juni 2023, dort Seite 56, dürfte der Anwendungsfall für einen Händler nur selten eröffnet werden.

Die erste Voraussetzung, die technische Darstellung und die Vorgaben des jeweiligen Plattformbetreibers, kann der Händler erst dann als Argument nutzen, wenn er zuvor vergeblich versucht hat, die Pflichtangaben hinter den Angaben zur Motorisierung darzustellen, wie z.B. in der Überschrift eines Postings in sozialen Netzwerken. Diese unterliegen naturgemäß einer Zeichenbegrenzung und auch einer Begrenzung bei der Anzeige. Dann stellt sich schon die rechtliche Frage, ob sich ein Händler auf die Ausnahme berufen kann, wenn er ein längeres Verkaufsangebot unter Angaben von allen Pflichtangaben der Pkw-EnVKV vornimmt und der Text dann durch die jeweilige Plattform auf wenige, angezeigte Zeichen verkürzt wird und die restliche Darstellung dann ggf. nur mit den dort dargestellten Pflichtangaben erst nach Anklicken eines Links/Buttons mit Bezeichnungen wie „mehr“ erfolgt. Auch die zweite Voraussetzung, „ohne weiteres Zutun“ lässt aus unserer Sicht die Anwender der Pkw-EnVKV, Hersteller und Händler, im Unklaren, wann diese Voraussetzung einschlägig ist.

In der Konsequenz werden Hersteller und Händler gezwungen sein, alle Pflichtangaben, wie auch in der Begründung zum Verordnungsentwurf ausgeführt, unmittelbar hinter den Angaben zur Motorisierung zu machen und sich dann je nach gewählter Plattform möglicherweise auf eine gerichtliche Klärung der Darstellung einzulassen, um die Voraussetzung der Ausnahmegvorschrift zu klären. Nach der ersten Prüfung des Verordnungsentwurfes dürfte nach unserer Ansicht aber diese Ausnahmeregelung, wie genannt, kaum zur Anwendung kommen bzw. bietet für Hersteller und Händler erhebliche rechtliche Risiken

Mit einer Veröffentlichung sind wir einverstanden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Viola Huber

Geschäftsführerin – alleinvertretungsberechtigtes Vorstandsmitglied
Rechtsanwältin (Syndikusrechtsanwältin)