

BVfK e.V. Bundeskanzlerplatz 5 53113 Bonn

Herrn Bundeswirtschaftsminister
Peter Altmaier
Scharnhorststr. 34-37
10115 Berlin

Vorab per e-Mail / Original per Post
poststelle@bmwi.bund.de

Bonn, 06.01.2021

Werbung mit Verbrauchs- und CO₂-Werten nach dem WLTP-Verfahren

Sehr geehrter Herr Bundeswirtschaftsminister Altmaier,

bedauerlicherweise ist es Ihrem Ministerium nicht gelungen, die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) rechtzeitig anzupassen, obwohl alle EU-Mitgliedsstaaten verpflichtet sind, dafür zu sorgen, dass neue Personenkraftwagen, die zum Verkauf oder Leasing angeboten werden, ab dem 1. Januar 2021 mit Verbrauchs- und Emissionsangaben nach dem neuen Prüfzyklus WLTP beworben werden. Stattdessen sieht die aktuelle Regelung nach wie vor die Werbung mit Verbrauchs- und CO₂-Werten nach dem NEFZ-Verfahren vor.

Die hierdurch entstandene Rechtsunsicherheit hat Ihr Ministerium dazu veranlasst, eine Empfehlung auszusprechen, welche die zusätzliche Veröffentlichung der nach dem WLTP-Verfahren berechneten Werte vorsieht: (<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Meldung/2020/20201229-bundeswirtschaftsministerium-empfehl- verbrauchs-und-co2-emissionskennzeichnung-fuer-neufahrzeuge-bis-zum-inkrafttreten-einer-neuen-pkw-envkv.html>)

Die von Ihrem Haus dem Kfz-Handel als Zwischenlösung empfohlene „Doppelkennzeichnung“ ist nach Ansicht des BVfK die für den Kfz-Handel denkbar ungeeignetste Lösung, die Übergangszeit praktikabel und insbesondere rechtssicher zu gestalten. Zudem entspricht sie nicht den Grundgedanken der PKW-EnVKV, bei der Transparenz und Vergleichbarkeit gleichermaßen im Vordergrund stehen.

Die Empfehlung Ihres Ministeriums beinhaltet das gleichzeitige Anwenden zweier sich widersprechender Vorgaben, von denen die eine eigentlich nicht mehr gültig sein dürfte und es ja auch genau genommen nicht mehr ist, die andere jedoch noch nicht durch Einbindung in eine aktualisierte PKW-EnVKV zu Gültigkeit und Rechtssicherheit an dieser Stelle in Deutschland führt.

Das Befolgen Ihrer Empfehlung führt den Kfz-Handel jedoch auch noch aus anderen Gründen in eine Dilemma-Situation, denn es ist für viele Händler völlig unmöglich, eine Doppelkennzeichnung in der Praxis durchzuführen. Bitte berücksichtigen Sie, dass sich die Informationspflichten nicht nur auf physisch ausgestellte Fahrzeuge, sondern auch auf sämtliche optional bestellbaren beziehen, was auch tausende solcher Neufahrzeuge betrifft, die auf virtuellen Marktplätzen im Internet angeboten werden. Diese Marktplätze werden durch eine Vielzahl von IT-Dienstleistern realisiert und abgesehen davon, dass niemand in der Lage ist, Ihre Empfehlung in kurzer Zeit technisch umzusetzen, müsste man die Anforderungen daran auch schon konkreter beschreiben, als in der Veröffentlichung Ihres Ministeriums zur Übergangsregelung, wo es heißt, man möge doch die die WLTP-Werte enthaltenden Zweitinformationen besser neben dem Fahrzeug oder in dessen unmittelbarer Nähe anbringen, damit es nicht zu einer Verwirrung mit dem weiter geltenden PKW-Label führen kann. Nach Ansicht des BVfK dürfte allerdings genau diese Doppeldarstellung verwirrend sein. Hinzu kommt der Aspekt, dass zu klären wäre, was im Internet mit „unmittelbare Nähe“ gemeint ist.

Das alles wäre jedoch weniger dramatisch, wenn man bedenkt, dass wir beobachten, dass der zu informierende Verbraucher der inflationären Flut gesetzlicher Pflichtinformationen immer weniger Aufmerksamkeit schenkt. Anders ist dies jedoch bei einigen fleißigen Abmahnvereinen, die sich umso genauer jedem Detail widmen und nicht nur gravierende Verstöße gegen die Informationspflichten, sondern auch eher unbedeutende Abweichungen zum Anlass nehmen, Autohändler mit Abmahnungen und existenzgefährdenden Prozessen und Vertragsstrafen zu überziehen. Da diese Vereine bisher keine Gelegenheit ausgelassen haben, Veränderungen und neue Situationen für sich zu nutzen und fast immer Richter gefunden haben, die selbst Interpretationsspielräume in den Informationen der DENA zu Gunsten der Abmahnvereine definiert haben, befürchtet der BVfK erneut immensen Schaden für die Kfz-Händler, insbesondere, wenn sie der Empfehlung Ihres Ministeriums folgen. Möglicherweise dürfte dieser sogar größer sein, als wenn sie diese ignorieren und sich weiter an der bestehenden Verordnung orientieren.

Doch nicht nur die Abhängigkeit von den Datendienstleistern und IT-Anbietern, welche den Händlern die Realisierung ihrer Internet-Auftritte ermöglichen, stellt sich als unlösbares Problem dar, es ist auch die praktische Situation vor Ort:

An dieser Stelle ist zunächst darauf hingewiesen, dass der wohl diesbezüglich aktivste Abmahnverein Deutsche Umwelthilfe inzwischen auch die Verkaufsplätze der Autohändler durchkämmt und nach Fahrzeugen sucht, die entweder bereits verkauft oder gerade frisch angeliefert wurden und auch dann die Einhaltung der Kennzeichnungspflichten einfordert, wenn Fahrzeuge noch nicht oder nicht

mehr zum Verkauf angeboten werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Fahrzeuge zwar inzwischen ohne Verkaufsschild, aber immer noch in der ersten Reihe stehen oder bereits in den hinteren Bereich verfrachtet wurden. Denn man meint, dass jedes Auto, welches bei einem Autohändler zu sehen ist, über die entsprechenden Kennzeichnungen verfügen muss. Sie werden nachvollziehen können, dass es unmöglich ist, Ihre Empfehlung bei wirklich allen von Autohändlern angebotenen oder vorrätigen oder nur lagernden Neufahrzeugen umzusetzen.

Soweit die Schilderung der Situation in Bezug auf den Autohandel, die nach Auffassung des Bvfk vermieden werden könnte, wenn man sich an einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs orientieren würde, die sich mit einer ähnlichen Dilemma-Situation befasst. In vergleichbarer Weise hatte sich der BGH im Urteil vom 18. November 2020 (Az.: VIII ZR 78/20) mit nationalen Vorschriften auseinandergesetzt, die in unzulässiger Weise von konträren EU-Vorgaben abweichen. Konkret ging es um die Frage, ob die Verjährungsfrist für Sachmängelansprüche bei gebrauchten Sachen auf ein Jahr verkürzt werden darf. Der BGH hat zwischenzeitlich entschieden, dass die EU-rechtswidrige Regelung auf nationaler Ebene in Deutschland so lange Gültigkeit hat, bis die EU-Vorgaben vom Gesetzgeber entsprechend umgesetzt wurden. Wir halten es für geboten, die Kernaussage dieser Entscheidung auch auf vorliegenden Sachverhalt zu übertragen.

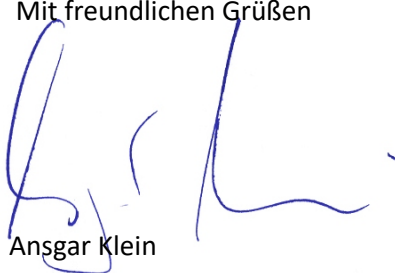
Um allerdings gleichzeitig dem Bedürfnis nach möglichst vollständiger Verbraucherinformation gerecht zu werden, empfiehlt der Bvfk, die Pflichtinformationen nach bestehender Verordnung vorübergehend durch einen erläuternden Zusatz zu ergänzen.

Dieser könnte z.B. lauten:

„Die vorstehenden Angaben zu Kraftstoffverbrauch und Emissionen wurden wegen der in Deutschland noch nicht umgesetzten EU-Regelungen nicht nach dem aktuellen und wirklichkeitsnäheren WLTP-, sondern nach dem veralteten NEFZ-Verfahren ermittelt. Die so dargestellten Werte weichen i.d.R. bei Anwendung des WLTP-Verfahrens bei den Angaben zur Schadstoffemission und zum Kraftstoffverbrauch noch oben und zur Reichweite nach unten ab.“

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie sich mit unseren Argumenten und Vorschlägen kurzfristig befassen und insbesondere mitteilen könnten, ob Sie eine auf dem Vorschlag des Bvfk basierende alternative Empfehlung bezüglich des Umgangs mit dem Fehlen der nach dem WLTP-Verfahren ermittelten Verbrauchs- und CO₂-Werte aussprechen könnten.

Mit freundlichen Grüßen



Ansgar Klein

Geschäftsführender Vorstand