



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

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat IV A 7
Mobilitätswende und Sektorkopplung
Herrn Torsten Ferchland
Herrn Frank Bonaldo
Scharnhorststr. 34-37
10115 Berlin

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

Tel. +49 (0) 30 2400867-0
Fax +49 (0) 30 2400867-19
resch@duh.de
www.duh.de

29. Juni 2021

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 11. Juni 2021 zur Zweiten Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)

Sehr geehrter Herr Ferchland,
sehr geehrter Herr Bonaldo,

beigefügt übersenden wir Ihnen die Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe e.V. zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 11. Juni 2021 zur Zweiten Verordnung zur Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV).

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) kritisiert den vorliegenden Referentenentwurf zur Verbrauchskennzeichnung von Pkw aufs Schärfste als Versuch, eine Verbesserung der Verbraucherinformation und damit Lenkung der Verbrauchernachfrage hin zu klimafreundlicheren, saubereren und insgesamt effizienten Fahrzeugen zu konterkarieren.

Die massivste Änderung ist der geplante komplette Wegfall der CO₂-Effizienzklassen. Nachdem die EU dem Wildwuchs mit immer mehr grünen Effizienzklassen für Haushaltsgeräte ein Ende bereitet hatte und sich die Autokonzerne offen über das Wirtschaftsministerium gegen eine wirklich anspruchsvolle Kennzeichnung ausgesprochen hatten, soll nun ausgerechnet beim mit Abstand energieintensivsten Produkt überhaupt auf eine bekannte und leicht zu erfassende und vergleichend bewertende Information der Verbraucher verzichtet werden. Diese ist nach Ansicht der DUH aber unverzichtbare Voraussetzung für eine Lenkung der Verbrauchernachfrage hin zu Produkten, mit denen die Klimaziele erreicht werden können.

Die DUH fordert ein weiterentwickeltes Label, das dem Käufer den Vergleich mit anderen Fahrzeugen in dem von ihm bevorzugten Segment ermöglicht (relative Bewertung). Als Bezugsgröße sehen

wir hierfür die rechteckige Fahrzeugfläche / Schatten (Länge mal Breite) und nicht - wie bisher - die Fahrzeugmasse. Ergänzend sollte das Label Auskunft darüber geben, wie effizient ein Fahrzeugmodell im Vergleich zu der Gesamtflotte ist (absolute Bewertung). Durch die Gegenüberstellung soll verhindert werden, dass Konsumenten die Einstufung innerhalb der Fahrzeugsegmente als Bewertung der absoluten CO₂-Emissionen fehlinterpretieren. Die Effizienzklassen A bis G sollten so definiert werden, dass Fahrzeuge, die den CO₂-Zielwert von 95 g CO₂/km für das Jahr 2021 um mehr als 20 Prozent unterschreiten, von Beginn an in Klasse A eingestuft werden. Fahrzeuge, die den seit 2020 geltenden EU Zielwert von 95 g CO₂/km selbst einhalten sollen hingegen in „C“ eingestuft sein. Nach jeweils drei Jahren sollte eine Anpassung der Effizienzklassen an die linear betrachtete Weiterentwicklung der EU-Zielwerte erfolgen.

Die Geltung der Pkw-EnVKV sollte zudem in ihrem Geltungsbereich auch auf leichte Nutzfahrzeuge und Gebrauchtwagen ausgeweitet werden. Damit sollte der von der Automobilindustrie vorangehenden Bewerbung von hochverbrauchenden leichten Nutzfahrzeugen mit Ladepritsche als Lifestyle-Fahrzeuge entgegengewirkt, gleichzeitig auch Käufern von Fahrzeugen mit einer bereits erbrachten Laufleistung bis zu 50.000 Kilometern oder einem Alter bis zu fünf Jahren eine entsprechende Orientierung gegeben werden.

Auch zur Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen fordert die DUH klarere Informationen für den Verbraucher. Die realen Strom- und/oder Kraftstoffverbräuche gerade von Batterie- und Plug-In-Hybridfahrzeugen müssen deutlich werden. Elektrofahrzeuge sind nicht per se „Nullemissionsfahrzeuge“. Deshalb ist zusätzlich zum Stromverbrauch der korrespondierende CO₂-Wert nach dem jeweils letztjährigen deutschen Strom-Mix anzugeben. Verbraucher benötigen außerdem Informationen zum tatsächlichen kWh-Verbrauch (d.h. inkl. Ladeverluste) und zur realistischen Reichweite von Elektrofahrzeugen bzw. zur rein elektrischen Reichweite und zum Kraftstoffverbrauch bei leerer Batterie von Plug-In-Hybridfahrzeugen.

Bei der Information der Verbraucher in der Werbung bleibt der Referentenentwurf hinter der umzusetzenden EU-Richtlinie 1999/94/EG zurück und verstößt daher gegen EU-Recht.

Nachfolgend bewerten wir die nach Ansicht der DUH notwendigen Änderungen.

1. § 1 Kennzeichnungspflicht

1.1. Ausweitung auf leichte Nutzfahrzeuge und Gebrauchtwagen

1.1.1. Leichte 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, die als solche zugelassen sind. Die Kraftstoffverbrauchs- und Emissionswerte für leichte Nutzfahrzeuge werden nach WLTP erhoben, sie stehen somit für die Verbrauchskennzeichnung zur Verfügung.

Verglichen mit den übrigen EU-Mitgliedstaaten weisen die in Deutschland neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge zudem die höchsten durchschnittlichen CO₂-Emissionen auf. So liegt Deutschland mit durchschnittlich 174 g CO₂/km (NEFZ, nach WLTP sind es sogar 210 g/km) für das Jahr 2019 als einziges Land immer noch 9 Prozent über dem EU-Durchschnitt¹. Dies ist das Ergebnis eines gezielten Angebotes hoch motorisierter Edel-SUVs sowie Doppelkabinen-Pritschenwagen und ihrer Bewerbung als Lifestyle-Fahrzeuge durch die Automobilindustrie. Die Einbeziehung in die Pkw-EnVKV würde einen klaren Anreiz setzen, um zukünftig in diesem Segment eine Verbesserung zu schaffen, und den Verkauf besonders klimaschädlicher Fahrzeuge außerhalb des Geltungsbereichs der Pkw-EnVKV erschweren.

1.1.2. 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 oben genannten Fahrleistungs- und Altersgrenzen leiten sich aus den durchschnittlichen Eigenschaften der Gebrauchtwagen ab, die in Deutschland über den Markenhandel verkauft werden. Diese hatten nach DAT-Angaben im Jahr 2017 ein durchschnittliches Alter von 4,4 Jahren und eine durchschnittliche Laufleistung von 50.420 km (2016: 4,4 Jahre und 50.480 km).²

Die Studie zur Vorbereitung der Novellierung der Pkw-EnVKV³ 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. September 2018 vor.

¹ ICCT (2020), European Vehicle Market Statistics 2020/21 (<https://theicct.org/publications/european-vehicle-market-statistics-202021>).

² Deutsche Automobil Treuhand GmbH, DAT Report 2018 / DAT Report 2017

³ „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>).

2. § 3 und 3a (weggefallen) Pkw-EnVKV – Label

2.1. § 3 Abs. 1 (Änderung)

Wer einen neuen Personenkraftwagen ausstellt oder zum Kauf oder Leasing anbietet, „hat dafür zu sorgen, dass“ soll nach Auffassung der DUH geändert werden in „hat sicherzustellen, dass“. Die im Referentenentwurf verwendete Formulierung bleibt sogar noch hinter der Formulierung in der aktuell geltenden Fassung zurück, in der es heißt „hat dafür Sorge zu tragen“. Die bisherige und erst Recht die jetzt festgeschriebene Pflicht zur Kennzeichnung von Neufahrzeugen am Verkaufsort ist zu unbestimmt, da sie keine zeitliche Vorgabe enthält. Es bleibt unklar, in welchem Zeitraum eine Kennzeichnung neu angelieferter Neufahrzeuge erfolgen muss.

2.2. § 3 Abs. 4 Verbot des Hinweises für Gebrauchtwagen

Die DUH fordert die Streichung des Verbots, den Hinweis für gebrauchte Personenkraftwagen zu verwenden. Wir erachten es stattdessen für notwendig, Gebrauchtwagen in die Kennzeichnungspflicht einzubeziehen, sofern für diese WLTP-Werte vorliegen. Dies ist für alle Fahrzeuge mit Erstzulassung ab 1. September 2018 der Fall.⁴ Wie bei Studien und Prototypen (§ 3 Abs. 5 des Referentenentwurfs) sollte zumindest eine freiwillige Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen zulässig sein, für die WLTP-Werte vorliegen.⁵ Uns sind keine wissenschaftlichen Untersuchungen bekannt, dass sich die Verbrauchs- und Emissionswerte durch die Nutzung eines Fahrzeugs verändern. Auch in der Begründung zum Referentenentwurf werden keine entsprechenden Studien genannt.

2.3. Beibehaltung der CO₂-Effizienzklassen zwecks Vergleichbarkeit der Pkw-Modelle

Das EU-Energielabel für energieverbrauchsrelevante Produkte ist für Verbraucherinnen und Verbraucher eine große Hilfe und trägt zur Auswahl energieeffizienterer Produkte bei. Gleichzeitig werden die Hersteller angespornt, durch den Einsatz energieeffizienterer Technologien Innovationen voranzubringen. Der Eurobarometer Sonderumfrage 492 der EU-Kommission zufolge kannten und schätzten 93 % der Befragten im Jahr 2019 das Energielabel für energieverbrauchsrelevante Produkte und 79 % berücksichtigten es bei deren Kauf.⁶

Diese Ergebnisse sind auf die Vermarktung von Pkw am Verkaufsort übertragbar: um eine Vergleichbarkeit der am Verkaufsort angebotenen Neufahrzeuge herzustellen, ist die farbige Effizienzskala mit den Klassen A bis G elementar. Wir fordern daher die Beibehaltung der Einstufung von Neufahrzeugen in Effizienzklassen, jedoch mit u. g. Parametern.

⁴ Vgl. Kapitel 1.1.2.

⁵ Vgl. auch Erwägungsgrund (6) der Richtlinie 1999/94/EG: „Ein am Verkaufsort an gebrauchten Personenkraftwagen angebrachter Hinweis könnte die Entscheidung der Käufer von neuen Personenkraftwagen zugunsten von Fahrzeugen mit niedrigem Verbrauch beeinflussen, da dieses Merkmal bei einem Weiterverkauf des Fahrzeugs berücksichtigt wird.“

⁶ [Eurobarometer on energy | Energy \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurobarometer/)

2.3.1. Einstufung in CO₂-Effizienzklassen

Mit der Einführung des Energielabels für Pkw (§ 3a Pkw-EnVKV) hat der deutsche Gesetzgeber den Versuch einer Einteilung von Pkw in CO₂-Effizienzklassen unternommen. Die Lenkungswirkung der Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen bei verständigen, aufgeklärten Verbrauchern gemäß des EU-Verbraucherleitbildes und die marktsteuernde Wirkung dieser Informationspflichten sollte daher umsichtig gestärkt und ausgebaut werden.

a. Relative Bewertung plus ergänzende Einordnung im Vergleich zur Gesamtflotte

Untersuchungen zu den Entscheidungskriterien beim Fahrzeugkauf nennen die Vorfestlegung auf die Autogröße bzw. das Fahrzeugsegment als wichtigstes Kriterium. Die DUH favorisiert ein Label, das dem Käufer den Vergleich mit anderen Fahrzeugen in dem von ihm bevorzugten Segment ermöglicht (relative Bewertung). Der differenzierte Vergleich innerhalb der Segmente bietet einen Anreiz für Hersteller, deren Effizienz zu steigern.

Die Einstufung in eine relative Skala ist anhand der Bezugsgröße „rechteckige Fahrzeugfläche / Schatten (Länge mal Breite)“ des Fahrzeugs durchzuführen. Die Fahrzeugfläche wird bereits im Zulassungsverfahren erhoben und ist objektiv messbar, schwer manipulierbar und ein gutes Maß für Funktionalität. Die bisherige Einstufung anhand der Bezugsgröße „Fahrzeugmasse“ ist nicht geeignet, dem Verbraucher umfassend und transparent Informationen über ökonomische und ökologische Folgekosten seines ins Auge gefassten Neufahrzeugs zu liefern. Das Fahrzeuggewicht ist zudem anfällig für Manipulationen, bietet keine Anreize zur Leichtbauweise und ist kein Maß für den Nutzen eines Fahrzeugs. Für die grafische Darstellung kann das derzeitige „Effizienzpfeilsystem“ beibehalten werden.

Ergänzend sollte das Label Auskunft darüber geben, wie effizient ein Fahrzeugmodell im Vergleich zu der Gesamtflotte ist (absolute Bewertung). Durch die Gegenüberstellung soll verhindert werden, dass Konsumenten die Einstufung innerhalb der Fahrzeugsegmente als Bewertung der absoluten CO₂-Emissionen fehlinterpretieren. Nach den in der Studie zur Vorbereitung der Novellierung der Pkw-EnVKV aufgeführten Untersuchungen zum Verständnis eines relativen Labels wird dieses von der Mehrheit der Befragten als Bewertung des absoluten CO₂-Ausstoßes missverstanden. Eine ergänzende absolute Einordnung motiviert zudem unmittelbar zum Kauf sparsamer Fahrzeuge, bietet für Hersteller einen Anreiz für Fahrzeug-Downsizing und kann direkt mit finanziellen Anreizen gekoppelt werden, da sich diese auf absolute Emissionen beziehen.

b. Wegfall Klasse A+ und regelmäßige Anpassung an Verschärfung der EU Zielwerte

Die DUH fordert die Abschaffung der Zusatzklasse A+ und regelmäßig alle drei Jahre verbindlich geregelt die Anpassung der Effizienzklassen an die verschärften Zielwerte der EU.

Zusatzklassen verwirren Verbraucher, da diese schon ein A als beste Klasse mit zudem gleichem Grünton empfinden. Ebenso ist die Motivation von Herstellern größer, eine Effizienzsteigerung von der Klasse B zur Klasse A zu erreichen als von A zu A+. Mit deren Abschaffung würde Deutschland dem Beispiel der EU-Effizienzkennzeichnung für Haushaltsgeräte folgen, für die die Rückkehr zur geschlossenen Skala A bis G im August 2017 in Kraft getreten ist.

Um auch künftig Anreize zur Verringerung des Verbrauchs zu setzen und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen, ist es notwendig, die Klasseneinteilung spätestens alle drei Jahre zu dynamisieren und dabei die Anforderungen der Energieeffizienzklassen jeweils um mindestens 10 Prozent zu verschärfen. So können die effizientesten und dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Pkw auch als solche dargestellt werden. Für diejenigen Hersteller, die bereits besonders effiziente Modelle anbieten, würde dies einen zusätzlichen Wettbewerbsvorteil schaffen, weniger effiziente Modelle würden in der Klasse abgewertet.

Ohne eine solche Dynamisierung ermöglicht das Label nur eine unzureichende Differenzierung, wenn alle Fahrzeuge zunehmend positiv bewertet werden.

c. Effizienzunterschiede und Klimawirkung von Batterie- und Plug-In-Hybridfahrzeugen

Die DUH fordert die Einbeziehung des tatsächlichen Stromverbrauchs von Batterie- und Plug-In-Hybridfahrzeugen inklusive Ladeverlusten für die Bewertung der Fahrzeuge. Damit sollen die Hersteller einen Anreiz erhalten, besonders effiziente Laderegeln einzusetzen. Zusätzlich zum Stromverbrauch in kWh/100 km ist der korrespondierende CO₂-Wert nach dem jeweils letztjährigen deutschen Strom-Mix anzugeben, der dann Grundlage für die Einteilung in die jeweilige Effizienzklasse ist.

Aktuell werden alle Batteriefahrzeuge mit 0 g CO₂/km gleichgestellt. Das heißt, Effizienzunterschiede zwischen Elektrofahrzeugen werden nicht sichtbar und deren Klimawirkung bleibt unbeachtet. Strombetriebene Autos sind jedoch nicht per se „Nullemissionsautos“ und dürfen daher nicht automatisch als solche gekennzeichnet werden. Elektromobilität als perspektivisch größter Stromverbraucher kann nicht ohne Vorgaben bleiben.

d. Auswahl der Klassengrenzen

Die DUH fordert, die Klassengrenzen so festzulegen, dass sie einen Anreiz für die Verbesserung der Fahrzeugeffizienz darstellen und damit die Dekarbonisierung des Pkw-Sektors fördern. Zur Einführung sollten Fahrzeuge, die den CO₂-Zielwert von 95 g CO₂/km um mehr als 20 Prozent unterschreiten, in die Klasse A kommen, diejenigen die „nur“ den seit 2020 geltenden EU Zielwert von 95 g CO₂/km einhalten sind in Klasse „C“ einzustufen. Diese Bewertung sollte unabhängig von der Antriebsart des Fahrzeugs erfolgen. Erfreulicherweise gibt es bereits heute Fahrzeuge, die demnach in die Klasse A eingestuft werden könnten.

Ausdrücklich abzulehnen ist die Beschränkung der Klasse A auf Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybride mit hoher elektrischer Reichweite für die ersten Geltungsjahre. Die DUH fordert eine technische Neutralität in der Darstellung der Energieverbräuche/Effizienzen. In der Folge wären schwere SUVs und Limousinen mit 300 kW Verbrennungsmotoren und einer kleinen Plug-In-Batterie und 30 km realer elektrischer Reichweite automatisch in Klasse „A“, obwohl ihr realer Spritverbrauch (Erfahrungswerte bei Plug-In-Hybriden: über 90 % der Fahrleistung erfolgt mit Verbrennungsmotor) diese Fahrzeuge auf einen der hinteren Effizienzplätze katapultieren würde.

2.3.2. Informationen auf dem Label

a. Angaben für Batterie- und Plug-In-Hybridfahrzeuge auf dem Label

Die realen Strom- und/oder Kraftstoffverbräuche gerade von Batterie- und Plug-In-Hybridfahrzeugen müssen deutlich werden. Strombetriebene Autos sind nicht per se „Nullemissionsfahrzeuge“. Deshalb ist zusätzlich zum Stromverbrauch der korrespondierende CO₂-Wert nach dem jeweils letztjährigen deutschen Strom-Mix anzugeben. Verbraucher benötigen außerdem Informationen zum tatsächlichen kWh-Verbrauch und zur realistischen Reichweite von strombetriebenen Fahrzeugen bzw. zur rein elektrischen Reichweite und zum Kraftstoffverbrauch bei leerer Batterie von Plug-In-Hybridfahrzeugen.

Für Batteriefahrzeuge fordert die DUH folgende Angaben:

- Kombiniertes Stromverbrauch in kWh/100 km
- Korrespondierender CO₂-Wert nach dem deutschen Strom-Mix, der dann Grundlage für die Einteilung in die jeweilige Effizienzklasse ist
- Reale Reichweite in km
- Einbeziehung der jeweils gemessenen Energieverluste im Ladevorgang (von bis zu 15 Prozent) in die Angabe des Stromverbrauchs

Für Plug-In-Hybridfahrzeuge fordert die DUH folgende Angaben:

- Kombiniertes Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den Verbrennungsmotor bei Ladungserhaltung (mit leerer Batterie) sowie der korrespondierende CO₂-Wert
- Kombiniertes Stromverbrauch in kWh/100 km bei Entladung (quasi rein elektrischer Betrieb) sowie der korrespondierende CO₂-Wert nach dem deutschen Strom-Mix für den Elektromotor
- CO₂-Gesamtwert (CO₂-Wert Verbrennungsmotor + CO₂-Wert Elektromotor), dient als Grundlage für die Einstufung in die jeweilige CO₂-Effizienzklasse
- Rein elektrische Reichweite in km
- Einbeziehung der jeweils gemessenen Energieverluste im Ladevorgang (von bis zu 15 Prozent) in die Angaben des Stromverbrauchs

Gerade bei Plug-In-Hybridmodellen ist der Prüfzyklus so gewählt, dass sich in der Praxis nicht erreichbare Werte ergeben. Erst die Informationen über die erreichbare Reichweite im rein elektrischen Fahrbetrieb und den Kraftstoffverbrauch bei leerer Batterie ermöglichen dem Nutzer einen differenzierten Vergleich verschiedener Modelle und die Wahl eines zu seinem Nutzungsprofil passenden Fahrzeugs.

b. Darstellung der Kostenersparnisse bzw. Mehrkosten

Wir fordern eine auffällige Darstellung der Kostenersparnisse bzw. Mehrkosten im Vergleich zum Durchschnittsmodell, wie dies beispielsweise auf dem Label in den USA der Fall ist. Laut vorbereitender Studie beeinflussen solche Vergleiche das Kaufverhalten besser als die Angabe der absoluten Kosten.

2.3.3. Umgang mit der Diskrepanz zwischen Herstellerangaben und Realverbrauch

Die DUH fordert, die Angaben über den realen CO₂-Ausstoß auf Basis von Straßentests (RDE) in das Label zu integrieren. Die Daten liegen für alle Fahrzeuge vor.

Die im Pkw-Label angegebenen Strom- und Kraftstoffverbrauchswerte müssen mit dem Verbrauch in der Praxis übereinstimmen. Die Diskrepanz zwischen den offiziellen Werten des Labels und dem Realverbrauch auf der Straße ist von 9 Prozent im Jahr 2001 auf rund 40 Prozent im Jahr 2018 gewachsen (Quelle: ICCT 2019)⁷.

Der Umstieg auf den neuen Prüfzyklus WLTP stellt allein noch keine nachhaltige Lösung dar. Um realitätsnahe CO₂-Werte zu ermitteln, müssen Manipulationen verhindert werden, die nach wie vor auch beim WLTP möglich sind. Die DUH fordert seit fünfzehn Jahren unabhängige behördliche Nachmessungen auch auf Basis von Straßenmessungen und wirksame Sanktionen bei Verstößen. Solange die Angaben der Hersteller ungeprüft übernommen werden, ist mit relevanten Abweichungen zwischen den offiziellen Verbrauchsangaben auf dem Label und dem Verbrauch im Alltagsbetrieb zu rechnen.

Bis Straßentests für CO₂-Emissionen eingeführt werden und die Daten als Grundlage für die Einstufung in die jeweilige CO₂-Effizienzklasse im Label dienen, sollten die offiziellen Verbrauchswerte zum Zwecke der Verbraucherinformation angepasst werden. In den USA ist dies schon lange der Fall. Dort werden die Herstellerangaben, die auf den Messergebnissen von zwei Testzyklen basieren, im Interesse der Verbraucherinformation korrigiert, sodass diese den durchschnittlichen Realverbrauch jedes Fahrzeugmodells besser widerspiegeln:

- Bis zum Modelljahr 2007 wurden die Herstellerangaben mathematisch angepasst. Die Anpassung entsprach einer Erhöhung des offiziellen Kraftstoffverbrauchswertes um etwa 28 %.
- Seit dem Modelljahr 2008 gilt ein neues Verfahren, das die Ergebnisse von drei zusätzlichen Labor-Testzyklen berücksichtigt. D. h. die angepassten Verbrauchswerte basieren auf insgesamt fünf Testzyklen (sogenannte five-cycle method). In der Praxis errechnen aber Autohersteller meist die drei zusätzlichen Verbrauchswerte aus den Ergebnissen der ersten beiden Testzyklen.

⁷ <https://theicct.org/publications/laboratory-road-2018-update>

3. § 5 Pkw-EnVKV – Werbung

3.1. Angaben in Werbeschriften und elektronischen Medien

Für konventionelle Fahrzeuge fordert die DUH folgende Angaben in der Werbung:

- Drei der fünf WLTP-Werte für den Kraftstoffverbrauch: innerstädtisch, Autobahn und kombinierter Wert
- Kombiniertes Wert für die CO₂-Emissionen
- CO₂-Effizienzklasse⁸

Für Elektrofahrzeuge fordert die DUH folgende Angaben in der Werbung:

- Kombinierte Wasserstoff- oder Stromverbrauch (inkl. Ladeverluste)
- Korrespondierender CO₂-Wert nach dem deutschen Strom-Mix
- CO₂-Effizienzklasse auf Grundlage des CO₂-Werts nach dem deutschen Strom-Mix
- Elektrische Reichweite

Für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge fordert die DUH folgende Angaben in der Werbung:

- Kombiniertes Kraftstoffverbrauch für den Verbrennungsmotor bei Ladungserhaltung (mit leerer Batterie)
- Kombiniertes Stromverbrauch bei Entladung (quasi rein elektrischer Betrieb inkl. Ladeverluste)
- CO₂-Gesamtwert (CO₂-Wert Verbrennungsmotor + CO₂-Wert Elektromotor nach dem deutschen Strom-Mix)
- CO₂-Effizienzklasse
- Elektrische Reichweite

3.1.1. Anlage 4 Abschnitt I (Werbeschriften)

a. Keine Spannbreitenangaben in Werbungen für mehrere Modelle

Die DUH fordert die Streichung der Ausnahmeregelung, dass bei der Bewerbung mehrerer Modelle die Angabe der Spannbreiten zwischen ungünstigsten und günstigsten Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Werten genügt.

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

Das folgende Beispiel verdeutlicht den nichtssagenden Charakter von Spannbreitenangaben:

⁸ Zur DUH-Forderung der Beibehaltung sinnvoll ermittelter CO₂-Effizienzklassen siehe Kapitel 2.3.



Hyundai i10
1,0 / 63 kW (86 PS)

- Klimaanlage
- Radio/CD mit MP3-Funktion
- Bordcomputer
- Zentralverriegelung



Hyundai i20
1,2 / 62 kW (84 PS)

- Klimaanlage
- Radio/CD mit MP3-Funktion
- Bordcomputer
- Zentralverriegelung m. Funk



Hyundai ix35
1,6 / 99 kW (135 PS)

- Klimaautomatik
- Radio/CD mit MP3-Funktion
- elektr. Fensterheber
- Zentralverriegelung m. Funk

Hyundai i40 CW
1,6 / 99 kW (135 PS)

- Klimaanlage
- Radio/CD mit USB und AUX
- Bluetooth
- Geschwindigkeitsregelanlage



Hyundai i30
1,4 / 73 kW (99 PS)

- Klimaanlage
- Radio/CD mit MP3-Funktion
- elektr. Fensterheber
- Zentralverriegelung m. Funk

Unverbindl. Preisempfehlung **11.849,- €**

Eintauschprämie² **2.350,- €**

Unser Aktionspreis³
9.499,- €

Unverbindl. Preisempfehlung **15.219,- €**

Eintauschprämie² **2.730,- €**

Unser Aktionspreis³
12.489,- €

Unverbindl. Preisempfehlung **23.049,- €**

Eintauschprämie² **4.050,- €**

Unser Aktionspreis³
18.999,- €

Unverbindl. Preisempfehlung **24.109,- €**

Eintauschprämie² **7.120,- €**

Unser Aktionspreis³
16.989,- €

Unverbindl. Preisempfehlung **17.549,- €**

Eintauschprämie² **4.550,- €**

Unser Aktionspreis³
12.999,- €



* 5 Jahre Fahrzeug-Garantie ohne Kilometerbegrenzung und 5 Jahre Mobilitäts-Garantie mit kostenlosem Pannendienst (gemäß deren jeweiligen Bedingungen). 5 kostenlose Sicherheits-Checks in den ersten 5 Jahren gemäß Hyundai Sicherheits-Check-Heft. Für Taxen und Mietfahrzeuge gelten modellabhängige Sonderregelungen. Abbildungen zeigen Sonderausstattung: Druckfehler und Irrtümer vorbehalten. *2) Bei Inzahlungnahme Ihres Gebrauchtwagens, Erstzulassung vor mindestens sechs Monaten und derzeit auf Sie oder eine im gleichen Haushalt lebende Person zugelassen, erhalten Sie zum Inzahlungnahmepreis eine Eintauschprämie für Ihren Gebrauchtwagen, die im genannten Preis bereits enthalten ist. nur eine Eintauschprämie pro Angebot. Eine Barauszahlung ist nicht möglich. *3) inklusive Überführung



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

Die mit der Pkw-EnVKV umzusetzende EU-Richtlinie 1999/94/EG schreibt in Anhang IV vor, dass

1. die Angaben gut lesbar und nicht weniger hervorgehoben als der Hauptteil der Werbebotschaft sein sollen und
2. die Angaben auch bei flüchtigem Lesen leicht verständlich sein sollen.

Die Regelung im Referentenentwurf, die Verbrauchs- und Emissionswerte an das untere Ende von Werbeanzeigen zu drängen und in Schriftgröße 9 pt darzustellen, bleibt deutlich hinter der europäischen Richtlinie zurück und verstößt damit gegen EU-Recht. Denn die Angaben kämen dann häufig erst weit entfernt vom Hauptteil der Werbebotschaft noch unterhalb der Adress- und Kontaktdaten, Sonderkonditionen zu Finanzierung und Leasing, Garantiebedingungen, Serviceleistungen, Inzahlungnahme von Gebrauchtwagen, Prämien etc.

Das Oberlandesgericht Oldenburg führt in einer Entscheidung zur notwendigen Gleichrangigkeit der Umweltinformationen mit dem Hauptteil der Werbebotschaft aus (Hinweisbeschluss vom 4.4.2018, Az. 6 U 178/17):

„Der Europäische Gesetzgeber verfolgt mit der Regelung über die Pflichtangaben die Zielsetzung, die Verbraucher für die Verbrauchs- und Emissionswerte von Personenkraftwagen zu sensibilisieren und die Kenntnis dieser Werte mit zur Grundlage einer etwaigen Kaufentscheidung des jeweiligen Verbrauchers zu machen. [...]

Ein Text, der in einer Fußnote abgedruckt ist, ist jedoch weniger hervorgehoben als der betreffende Haupttext. Es ist gerade der Sinn einer Fußnote, eine ergänzende Information außerhalb des eigentlichen Textes zu geben, die der Leser nur wahrnimmt, wenn er dies möchte und den Lesefluss des jeweiligen Haupttextes dafür unterbricht.“

Laut einer Erhebung der Statista GmbH liegt das Durchschnittsalter der privaten Halter bei Neuzulassungen von Personenkraftwagen in Deutschland im gesamten Zeitraum von 2009 bis 2019 über 50 Jahren, Tendenz steigend.⁹ In diesem Alter ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass eine Lesehilfe benötigt wird. Angaben in einer Schriftgröße 9 Punkt sind daher zu klein.

Darüber hinaus fehlt im Referentenentwurf die Anforderung der Richtlinie 1999/94/EG, dass die Angaben auch bei flüchtigem Lesen leicht verständlich sein müssen. Die Regelung ist auch aus diesem Grund unionsrechtswidrig. Hierzu führte das Landgericht Braunschweig aus (Urteil vom 1.8.2014, Az. 21 O 2564/13):

„Die Angaben müssen auch bei flüchtigem Lesen leicht verständlich sein. Abzustellen dabei ist nicht auf den „durchschnittlich angemessen und situationsbedingt informierten Durchschnittsverbraucher“, der sonst im Bereich des unlauteren Wettbewerbs maßgeblich ist [...] Vielmehr ist nach richtlinienkonformer Auslegung der Pkw-EnVKV der Adressat der „flüchtige“ Leser (BGH, GRUR 2010, 852 ff.) [...] Die Zahlenkolonne ist für den flüchtigen Durchschnittsleser aus sich heraus auch nicht verständlich, weil die isolierte Angabe der Zahlenwerte ohne übersichtliche Erläuterung ohne besonderen Informationsgehalt bleibt.“

Es genügt nicht, dass der angesprochene Verbraucher zufällig auf die Pflichtangaben stößt. Er soll auch beim flüchtigen Lesen eindeutig, klar und gleichrangig mit dem Hauptteil der Werbebotschaft über den Verbrauch des Fahrzeugs und dessen Emissionen informiert werden, um beim Kauf des neuen Fahrzeugs diesen Gesichtspunkt von Anfang an in seine Kaufentscheidung mit einbeziehen zu können. Die DUH fordert daher die Beibehaltung der bisherigen Formulierung in der derzeit noch geltenden Fassung zuzüglich Aufnahme der durchaus sinnvollen Regelung, dass die Verbrauchswerte bei mehrseitigen Werbeschriften auf jeder Seite aufgeführt werden müssen.

Die DUH schlägt eine Angleichung der Vorgaben für die Pkw-Werbung an die europaweit geltenden Vorschriften für die Tabakwerbung nach der Richtlinie 2014/40/EU vor. Aufgrund der Gefährlichkeit der Abgase von Pkw bietet sich eine vergleichbare Lösung zum Hinweis auf die Gesundheitsrisiken, aber auch den Umweltverbrauch (kraftstoffverbrauchsbedingte CO₂-Emissionen) an.¹⁰

Vier Beispiele zur Veranschaulichung (nicht verkleinert):

⁹ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/215576/umfrage/durchschnittsalter-von-neuwagenkaeufnern/>

¹⁰ Zur Gewährleistung der Sichtbarkeit gesundheitsbezogener Warnhinweise und zur Maximierung ihrer Wirkung werden in den EU-Vorgaben zur Tabakwerbung Regelungen zu den Abmessungen gesundheitsbezogener Warnhinweise getroffen. Gemäß dem hierzu ergangenen Durchführungsbeschluss EU 2015/1842 der Kommission über die technischen Spezifikationen für das Layout, die Gestaltung und die Form der kombinierten gesundheitsbezogenen Warnhinweise für Rauchtobakerzeugnisse müssen diese 65 Prozent der äußeren Vorder- als auch der äußeren Rückseite einer Packung einnehmen. Darüber hinaus werden dort ganz konkrete Vorgaben für die Farbzusammensetzung der Warnhinweise gemacht. Diese Vorgaben könnten auf die Pkw-Werbung übertragen werden.



Exklusives Leasingangebot

SEAT Alhambra Leasing

296,91 € mtl.

für 36 Monate bei 10.000 km Laufleistung p.a.



SEAT Alhambra FR-Line Automatik

- 110 kW (150PS), 6-Gang, Benzin
- 7-Sitzer
- Deep Schwarz Metallic
- Alcantara/Lederoptik in Grau/Schwarz
- Ausstattungslinie FR-Line

Ausstattungs-Highlights:

- Navigations-Paket
- Gepäckraum-Paket
- Keyless Entry
- Bordcomputer mit 6,5 Zoll Bildschirm
- Telefonbedienung inkl. Musik Streaming

Bitte beachten Sie:

Dieses Angebot ist freibleibend und gilt nur solange der Vorrat reicht. Sofern nicht anders ausgewiesen, verstehen sich die angegebenen Preise inkl. MwSt. Die Konditionen können sich jederzeit ändern. Neuwagen für den deutschen Markt mit aktueller Serienausstattung (kein EU-Import). Die detaillierten Bedingungen für dieses Angebot erfahren Sie bei Ihrem örtlichen Ansprechpartner. Die monatliche Brutto rate von 296,91 € gilt für eine Laufzeit von 36 Monaten bei 10.000 km Laufleistung und versteht sich ohne Sonderzahlung. Ihr Leasingpartner ist die Mobility Concept GmbH (Grünwalder Weg 34, 82041 Oberhaching), Bonität vorausgesetzt.

Kraftstoffverbrauch: kombiniert: 6,9 - Innerorts: 8,2 - außerorts: 6,1 l/100 km - CO₂-Emission (kombiniert): 157 g/km - Effizienzklasse: B

DER NEUE RANGE ROVER EVOQUE

LÄSST SELBST DIE
ZUKUNFT ALT AUSSEHEN.



ABOVE & BEYOND



3 JAHRE GARANTIE
MAX. 100.000 KM GEMÄSS
GARANTIEBEDINGUNGEN

AB MTL. 399,- €*

Der neue Range Rover Evoque bringt seinen unverwechselbaren Charakter jetzt noch stärker zum Vorschein – durch ein Design, das seinesgleichen sucht. Neben seiner Optik begeistert er mit ausgereifter Technik und modernster Technologie. Ein echter Range Rover eben.

Entdecken Sie den neuen Range Rover Evoque jetzt bei uns.

WOLTMANN

Henri-Dunant-Straße 6 · 28329 Bremen
T. 0421 / 468 90-0 · landrover@woltmann-gruppe.de
www.woltmann-gruppe.de

Ein Betrieb der Woltmann Off Road GmbH & Co. KG

LEASINGANGEBOT

**Range Rover Evoque 2.0i D150 (Automatik)
(Diesel) 110 kW (150 PS)**

Monatliche Leasingrate	399,- €*
Barpreis	42.500,- €
Leasingsonderzahlung	0,- €
Laufzeit	48 Monate
Gesamtfahrleistung	40.000 km
Sollzinssatz p. a. gebunden	-1,64 %
Effektiver Jahreszins	-1,63 %
Gesamtbetrag	19.152,- €

  @woltmanngruppe

*Ein Leasingangebot, vermittelt für die Land Rover Bank, eine Zweigniederlassung der FCA Bank Deutschland GmbH, Salzstraße 138, 74076 Heilbronn. In den Monatsraten sowie dem Gesamtbetrag ist eine GAP-Plus+-Versicherung (Differenzkaskoversicherung) der AXA enthalten. Diese unterliegt nicht der MwSt. Die Vermittlung erfolgt unabhängig. Widerrufsrecht nach § 495 BGB für Verbraucher. Kraftstoffverbrauch Range Rover Evoque 2.0i D150 (Automatik) (Diesel) 110 kW (150 PS) in l/100 km: 6,6 (innerorts), 5,1 (außerorts), 5,6 (komb.); CO₂-Emissionen in g/km: 149. CO₂-Effizienzklasseklasse: B. Abb. zeigt Sonderausstattung

Kia-Qualitätsversprechen

7 Jahre

- Kia-Herstellergarantie*
- Kia-Navigationskarten-Update**
- Kia-Mobilitätsgarantie*



The Power to Surprise



Kia Ceed SW 1,6

Kurzzulassung

99 kW/135 PS

UNSER PREIS

€ 18.960,-

(inkl. Fracht u. Zulassung)

- Navigation
- Rückfahrkamera
- Klimatronic
- Sitzheizung
- beheizb. Lenkrad
- Tempomat
- Nebelscheinwerfer
- Parkwarner hi.

Ihr Preisvorteil: **5.470,-****

Kia Sportage 1,6

Kurzzulassung

97 kW/132 PS

UNSER PREIS

€ 22.900,-

(inkl. Fracht u. Zulassung)

- Rückfahrkamera
- Sitzheizung v+h
- beheizb. Lederlenkrad
- Navigation
- LED-Tagfahrlicht
- 17" Alu-Felgen
- Bluetooth-Freisprechanlage
- Klimatronic

Ihr Preisvorteil: **4.380,-****

Super günstige Finanzierung möglich, auch ohne Anzahlung

KRACK

www.kia.de

**Reinh.-Rube-Straße 3
Nähe real,- Göttingen
Telefon 05 51 / 50 31 17-0**

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung und kann vom Angebotsmodell abweichen.

* Die Garantiefrist der Werksgarantie ist mit der Zulassung des Fahrzeuges bereits in Gang gesetzt worden. Gemäß den jeweils gültigen Hersteller- bzw. Mobilitätsgarantiebedingungen und den Bedingungen zum Kia-Navigationskarten-Update. Einzelheiten erfahren Sie bei uns.

1 UVP der Kia Motors Deutschland GmbH.

2 Kraftstoffverbrauch in l/100 km. Nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (VO/EG/715/2007 in der aktuellen Fassung) ermittelt
Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: innerorts: 7,4 - 8,6; außerorts: 5,6 - 5,7; kombiniert: 6,4-6,7; CO₂ 148 - 156

VW Multivan 6.1 Family

2,0 | TDI 110 kW (150 PS) 6-Gang



Kraftstoffverbrauch l/100km: innerorts 7,6; außerorts 5,3; kombiniert 6,1; CO₂-Emission kombiniert 162 g/km
Abbildung kann vom Angebot abweichen.

Nur bis zum
30.06.2021!

Lackierung: Pure Grey, Ascot Grey, Kirschrot (weitere Lackierungen gegen Aufpreis möglich)

Ausstattungen: Klimaanlage, Multifunktions-Lederlenkrad, 2 Drehsitze mit Armlehnen in der 2. Sitzreihe, Rückfahrkamera, Sitzheizung vorne, Radio „Composition Colour“, DAB+, App Connect (Apple CarPlay, Android Auto), Multifunktionsanzeige „Plus“, Berganfahrassistent, Außenspiegel elektr. einstell- und beheizbar, Stahlfelgen in 16 Zoll u.v.m

Angebot für Privatkunden und Gewerbekunden¹:

Fahrzeugpreis:	EUR 44.785,65
Nettodarlehensbetrag:	EUR 39.676,72
Anzahlung:	EUR 0,00
Gesamtbetrag:	EUR 14.352,00
Sollzinssatz (gebunden)p.a.:	2,84%
Effektiver Jahreszins:	2,84%
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Laufzeit:	48 Monate

Monatliche Leasingrate **EUR 299,00¹**

Alle Werte inkl. gesetzlicher Mehrwertsteuer

Auf Wunsch können sie Ihren Multivan nach Leasingende erwerben.



Torsten Scholz

Tel: 05191 9822-430

 0173 3987464

torsten.scholz@autohaus-winkelmann.de



Enrico Meyer

Tel: 05191 9822-422

enrico.meyer@autohaus-winkelmann.de

Unsere Verkäufer sind gerne für Sie da! Melden Sie sich telefonisch oder per WhatsApp zur Terminvereinbarung.

1. Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Ermittler gemeinsam mit dem Kunden die für den Leasingvertrag nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Das Angebot gilt für private und gewerbliche Einzelkunden. Überführungspauschale und Zulassungskosten berechnet der ausliefernde Betrieb separat. Abbildung zeigt ggf. Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher. Stand 04/2021. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.



WINKELMANN AUTOMOBIL-Handelsgesellschaft mbH
Lüneburger Str. 62-72
29614 Soltau
www.autohaus-winkelmann.de



Werkzeuge

3.1.2. Anlage 4 Abschnitt II (Werbung gemäß § 5 Absatz 2)

a. Keine Spannbreitenangaben in elektronischen Werbungen für mehrere Modelle

Durch den Verweis auf Anlage 4 Abschnitt I Nr. 1 würden Spannbreitenangaben erstmals auch für Werbung in elektronischen Medien ausreichend sein, wenn für mehrere Modelle geworben wird. Damit schwächt der Referentenentwurf den Nutzen der Verbraucherinformationen erheblich. In der Folge wären beispielsweise für Ergebnislisten von Online-Fahrzeugsuchen pauschale Spannbreitenangaben für sämtliche Fahrzeuge zulässig, die den Nutzern keine Informationen zu den konkreten Werten der einzelnen Modelle bieten.

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 »

Die DUH fordert deshalb die Streichung der Ausnahmeregelung, dass bei der Bewerbung mehrerer Modelle die Angabe der Spannbreiten zwischen den höchsten und niedrigsten Werten genügt.

b. Deutlichkeit und Verständlichkeit der Angaben

Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass sich immer mehr Verbraucherinnen und Verbraucher in den digitalen Medien über Produkte und deren Eigenschaften informieren. Die Vorschriften bei der Bewerbung von Pkw in digitalen Medien dürfen daher nicht hinter den Vorgaben für Werbeschriften zurückstehen.

Die Formulierung des Referentenentwurfs, dass die Angaben in elektronischem Werbematerial „auch bei flüchtigem Blick gut erkennbar sein“ sollen, weicht jedoch von der Vorgabe für Werbeschriften ab. Der Gesetzgeber beabsichtigt hier eine Differenzierung, deren Sinn sich nicht erschließt. Die Pflichtangaben müssen demnach nicht lesbar, sondern nur erkennbar sein?

In einer Urteilsbegründung des Landgerichts Hamburg vom 11. August 2020 zu einer widerrechtlichen Internetwerbung eines Pkw-Händlers heißt es wie folgt:

„Die Pflichtangaben befinden sich am unteren Rand des Fotos von den jeweils beworbenen Pkw und sind dabei in derart kleiner Schrift gehalten, dass sie selbst bei genauem Hinsehen nur schwer zu erkennen sind. Eine gute Lesbarkeit, wie sie von der Verordnung verlangt wird, kann unter diesem Gesichtspunkt nicht gewährleistet werden. Außerdem fällt die Sichtbarkeit der Pflichtangaben so hinter der Hauptwerbepotschaft, welche in deutlich größerer Schrift oberhalb des Fotos zu finden ist, deutlich zurück. Hier ändert auch der Umstand nichts, dass sich die Angaben durch ihre weiße Schrift vom dunkel gehaltenen Foto abheben, denn auf den Fotos befinden sich ebenfalls in weißer Schrift andere Werbepotschaften. Diese sind um ein vielfaches größer als die Pflichtangaben, teilweise zusätzlich mit großen Symbolen versehen und lenken sofort den Blick des Betrachters auf sich und daher weg von den Pflichtangaben (...)“

(Zitat in 9 Punkt Schriftgröße)

Dabei ging es u. a. um die folgende Facebook-Werbung:

 12. Februar um 17:42 - 

600 PS Sofort verfügbar! 🔥
BMW M5 Aktion! ab €755 (netto) / Monat, Sofort verfügbare Jahreswagen.
OHNE ANZAHLUNG, jetzt zuschlagen!

- ✔ 0€ Anzahlung
- ✔ Leasingfaktor 0,70
- ✔ Sofort verfügbar!... Mehr anzeigen



M5 ab 755€ netto / Monat
0€ Anzahlung - jetzt leasen!

Angebot beanspruchen

Die DUH fordert deshalb die Beibehaltung der Regelung zur Form der Pflichtangaben gemäß derzeit noch geltenden Fassung der Pkw-EnVKV („Die Angaben müssen auch bei flüchtigem Lesen leicht verständlich, gut lesbar und nicht weniger hervorgehoben sein als der Hauptteil der Werbebotschaft.“).

4. § 7 Pkw-EnVKV - Ordnungswidrigkeiten

Der Referentenentwurf enthält in seiner derzeitigen Fassung keine ausreichend konkreten Vorgaben für die behördliche Marktüberwachung zur Einhaltung der Vorgaben der Pkw-EnVKV. Das EnVKG und die Marktüberwachungsverordnung (EU) 2019/1020 legen den Rahmen der Marktüberwachung und die Sanktionierung von Verstößen fest. Doch fehlen im Referentenentwurf konkrete spezifische Vorgaben für die Anzahl der durchzuführenden Kontrollen.

Deutsche Umwelthilfe e.V., 29. Juni 2021



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer



Dorothee Saar
Leiterin Verkehr und
Luftreinhaltung



Agnes Sauter
Leiterin
Ökologische Marktüberwachung