

Stellungnahme

zum "Vorschlag für eine VERORDNUNG
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND
DES RATES zur Änderung der Verordnung
(EU) 2019/631 hinsichtlich der CO₂-
Emissionsnormen für neue leichte
Nutzfahrzeuge und der Kennzeichnung
von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der
Richtlinie 1999/94/EG"
der EU-Kommission vom 16.12.2025



Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK) setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die individuelle Straßenmobilität und nachhaltige Entwicklung miteinander verbindet. Das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe ist ein wesentlicher Garant für die technische Sicherheit im Straßenverkehr in Deutschland. Umfangreiche Service- und Reparaturleistungen sind unser tägliches Handwerk und unerlässlich für den sicheren und umweltfreundlichen Betrieb von **70 Millionen** zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern. Mit ca. **470.000 Arbeitsplätzen** sind unsere nahezu **40.000 Betriebe** des Kfz-Gewerbes (Handwerk, Werkstätten, Handel) ein entscheidender Wirtschaftsfaktor.

Ausgangslage

Als Teil des sog. „Automotive Package“ hat die EU-Kommission am 16.12.2025 einen „*Vorschlag für eine Verordnung zur Kennzeichnung von Fahrzeugen und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG*“ vorgelegt. Regelungszweck ist nach wie vor die zielführende Versorgung von Verbrauchern mit verlässlichen und vergleichbaren Informationen beim Kauf von Kraftfahrzeugen, um fundierte Kaufentscheidungen treffen zu können und zugleich Kaufentscheidungen zugunsten umweltfreundlicherer, sprich verbrauchs- bzw. emissionsärmerer Pkw zu ermöglichen und idealerweise zu fördern.

Mit dem Vorschlag soll, entsprechend dem Ergebnis, das die Kommission aus der vorangegangenen Evaluierung der Situation basierend auf der Richtlinie 1999/94/EG entnommen hat, im Wesentlichen folgenden Punkten Rechnung getragen werden:

- Zeitgemäße Novellierung der nunmehr mehr als 25 Jahre alten Regelungen, insbesondere vor dem Hintergrund der voranschreitenden Digitalisierung.
- Herbeiführung bzw. Verbesserung der bereits mit Richtlinie 1999/94/EG erstrebten, aber nicht vollständig erreichten, EU-weiten Harmonisierung.
- Vereinheitlichung und Vereinfachung des Zugangs zu und Veranschaulichung der notwendigen Informationen für eine fundierte Kaufentscheidung der Verbraucher entsprechend dem Regelungszweck.

Mit der vorgeschlagenen, eigenständigen Verordnung soll ein europaweit einheitlicher und verbindlicher Rechtsrahmen mit Blick auf die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen für die Mitgliedsstaaten geschaffen und in Konsequenz die Richtlinie 1999/94/EG aufgehoben werden.

Position & Stellungnahme

Der ZDK unterstützt ausdrücklich die Initiative zu einer Novellierung der Regelungen zur Kennzeichnung von Fahrzeugen, deren Bedürfnis sich vor allem aus den Entwicklungen und dem Fortschritt der vergangenen Jahrzehnte sowie auch aus den Potentialen, die bestehenden Regelungen zu verbessern bzw. nachzuschärfen, ergibt, die sich zwischenzeitlich gezeigt haben.

Im Ergebnis begrüßt der ZDK die **Bestrebungen einer europaweiten Harmonisierung** der Rechtslage **basierend auf einer Verordnung**, die die in den Mitgliedsstaaten bestehende deutlich uneinheitliche Regulierung im Hinblick auf die Kennzeichnung von Pkw beendet und zu europaweit gleichen, klaren und eindeutigen Anforderungen führt. Dies deckt sich mit den durch den ZDK auf EU-Ebene sowie auch im Rahmen der Stakeholderbeteiligungen auf nationaler Ebene vom ZDK vorgetragenen Anliegen.

Des Weiteren bewertet der ZDK die folgenden Bestrebungen der EU-Kommission positiv:

- **Fokus auf ein klares und übersichtliches und für in allen Mitgliedstaaten einheitliches Label, auf die wesentlichen Informationen reduziert** und für den Verbraucher leicht zu erfassen (vglb. dem Reifenlabel oder Kennzeichnung von energieverbrauchsrelevanten Produkten), **verbunden mit der Möglichkeit zusätzliche Informationen über eine Produktdatenbank** abzurufen, anstatt in dem Bestreben, möglichst viele Informationen auf einem Label unterbringen zu wollen, den Verbraucher mit einer komprimierten Informationsflut auf einem Label zu überfordern.
- **Vereinfachung für Werbung im Internet** vorzusehen, da hohe Regelungskomplexität, verbunden mit der Komplexität im Internet sowie im digitalen Bereich bspw. mit Blick auf unterschiedlichste Plattformen, Social-Media-Kanäle, Formate, Endgeräte usw. die Herausforderungen an eine regelungskonforme Kennzeichnung in praktischer Hinsicht enorm potenziert, was zu Lasten des Regelungszwecks geht.
- **Die Einbeziehung von Anbietern von Online-Plattformen** über die Fahrzeuge angeboten bzw. verkauft werden als Adressaten und damit die Berücksichtigung, dass nicht allein Hersteller und Händler Einfluss haben und damit Verantwortung tragen für eine zielgerichtete Information von Verbrauchern zur Ermöglichung einer fundierten Kaufentscheidung.

Denn in vielen Fällen ist Ihnen der Einfluss auf die Möglichkeiten zur Kennzeichnung respektive zur Darstellung der Informationen (weitestgehend) entzogen bzw. liegt vielmehr bei Dritten, die aber nicht über die bisherigen Regelungen adressiert wurden. Wobei Online-Plattformen für den Fahrzeugvertrieb nur einen Teilaspekt abbilden; ggf. sollte der Adressatenkreis derjenigen, die Einfluss auf eine rechtskonforme Kennzeichnung haben und dafür Verantwortung tragen sollten, (Bspw. Dienstleister/Betreiber von (Social) Media Kanälen etc. pp.) erweitert und die Verantwortlichkeiten von Händlern und Herstellern entsprechend auf die Bereiche begrenzt werden, auf die diese direkten Einfluss haben.

Mit diesen Aspekten werden nicht zuletzt essenzielle Punkte aufgegriffen, die ebenfalls auf europäischer sowie auf nationaler Ebene, durch den ZDK adressiert wurden.

Mit dem vorgelegten Vorschlag wurde ein wichtiger Impuls in Richtung Ablösung von RL 1999/94/EG und Novellierung und europaweite Vereinheitlichung der Regelungen zur Kennzeichnung von Pkw gegeben, der sinnvolle Ansätze zur Verbesserung der Regelungssituation erkennen lässt. Gleichwohl kann das Bestreben um eine harmonisierte Ausgestaltung der Kennzeichnungsregeln in Gestalt der Verordnung, die sie in dem Vorschlag der EU-Kommission vom 16.12.2025 gefunden hat, nicht sein Ende finden.

Denn mit Blick auf die Ausgestaltung der Regelungen zur Kennzeichnungspflicht im vorgelegten Verordnungsentwurf und **insbesondere in den Details** besteht aus Sicht des Kfz-Gewerbes und wohl auch aus Sicht der Verbraucher, Hersteller und übrigen Betroffenen, die **Notwendigkeit, in der Ausformulierung der Regelungen konkreter und klarer zu werden und wo nötig nachzuschärfen.**

Gerade im Hinblick auf die praktische Umsetzung bleiben Fragen offen, auch zeigen sich Unklarheiten mit Blick auf diverse Regelungen sowie auch zum Verständnis von Begrifflichkeiten, die eine Überarbeitung verdienen. **Art. 15a und 15b**, die mit Blick auf die Kennzeichnung von Fahrzeugen eingefügt werden sollen, können aus diesseitiger Sicht **gegenwärtig nur die Formulierung von Grundzügen und wesentlichen gesetzgeberischen Anliegen** darstellen und **bleiben derzeit noch hinter dem Anspruch einer konsistenten, abschließenden EU-weiten Regelung zurück.**

Der Anspruch einer europaweit einheitlichen, harmonisierten Gesetzgebung ist jedoch mit der **Verantwortung** verbunden, **klare, präzise und praktikable Regelungen zu treffen und Anforderungen festzulegen**, die dem Adressaten und Rechtsanwender eine **zweifelsfreie und unbürokratische Umsetzung erlauben und** die den **Wettbewerb und** die Versorgung des **Kunden nicht negativ beeinflussen.**

Insgesamt tritt der ZDK dafür ein, dass die Chancen, die eine solche grundlegende Neuregelung bietet, genutzt werden, um **Rechtsklarheit und -sicherheit einheitlich für alle Rechtsanwender in ganz Europa**, insbesondere für Hersteller und Händler als Adressaten, herzustellen. Ausgestaltung und Formulierung der neuen Regelungen sollten in einer Weise erfolgen, die für Rechtsanwender verständlich, eindeutig und mit vertretbarem Aufwand umsetzbar sind. **Das Bestehen und der Umfang der Kennzeichnungspflichten müssen** für diesen **unmissverständlich klar sein.**

Dies dient insbesondere auch dem Interesse des Verbrauchers, der von einer einheitlichen, konsequenten Umsetzung der Vorgaben profitiert, wenn diese für den Rechtsanwender unmissverständlich und unzweideutig sind. Bei allem sollte zudem auch ein Augenmerk auf **Bürokratieabbau und Effizienz** gelegt und auf nicht zwingend nötige oder ineffektive Pflichten verzichtet werden. Eine Konzentration auf wesentliche Anforderungen, die klar formuliert und daher

gut umsetzbar sind, sollte im Vordergrund stehen, nicht eine stete Erweiterung der Pflichten im Rahmen der Kennzeichnung.

Im Interesse der Adressaten bzw. Verpflichteten gemäß der Verordnung und der Rechtssicherheit und Verhältnismäßigkeit der Regelungen sowie auch im Sinne der Verbraucher und mithin der Effizienz der Regelungen sollten die Pflichten zur Kennzeichnung in erster Linie denjenigen als Adressat fokussieren, der direkten bzw. größtmöglichen Einfluss auf die Sicherstellung der Kennzeichnung bzw. Informationsbereitstellung hat und jeden in Betracht kommenden Stakeholder mit Blick auf etwaige Pflichten entsprechend seiner Einflussmöglichkeiten berücksichtigen. So ist insbesondere ein Kernanliegen des ZDK mit Blick auf die „physische Kennzeichnung“ des betreffenden Pkw, dass der Hersteller für die rechtskonforme Erstkennzeichnung am Fahrzeug selbst verantwortlich ist. Eine Pflicht zur Erstkennzeichnung durch den Händler am Fahrzeug selbst und damit eine ausschließliche Pflicht des Händlers zur „physischen Kennzeichnung“ ist vor dem Hintergrund des Zeitpunkts des Einflusses sowie der praktischen Umsetzung weder sachgerecht noch im Interesse der Effizienz der Regelung, d.h. im Interesse einer frühestmöglichen Kenntnisnahme von den betreffenden Angaben durch den Verbraucher. Sinnvoll wäre, wenn die Erstkennzeichnung der betreffenden Fahrzeuge durch die Hersteller ab Werk erfolgt und die Fahrzeuge entsprechend rechtskonform gelabelt werden und sich bereits mit entsprechenden Angaben vom Werk aus „auf den Weg machen“ zum Händler und ohne Zeitverzug alle Verbraucher entsprechend Kenntnis nehmen können.

Einige weitere Punkte sind kritikwürdig und können bereits aufgrund der vorgelegten Ausgestaltung der Verordnung in Ergänzung zu den bereits genannten, allgemeinen Anforderungen an die weitere Arbeit im Rahmen des Prozesses zur Neuregelung angeführt werden.

Wesentliche Problempunkte & Handlungsbedarfe

1. Erweiterung auf Gebrauchtfahrzeuge

In vielerlei Hinsicht ist die **Erweiterung des Anwendungsbereichs auf (gewerblich gehandelte) Gebrauchtfahrzeuge äußerst kritisch zu bewerten**. Die Gründe dafür beginnen mit der **Unklarheit** darüber, wie sich der Gesetzgeber die Einhaltung dessen **konkret in der Praxis** vorstellt, über **schwerwiegende Umsetzungproblematiken bzw. -hindernisse und großen Rechtsunsicherheiten und -risiken**, vor allem für die Adressaten der Verordnung, bis hin zu negativen Auswirkungen in anderen Rechtsbereichen, **belastenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen und** zuletzt auch **Risiken mit Blick auf den Regelungszweck der Verordnung** und die erstrebte zielführende und zutreffende Information des Verbrauchers.

In praktischer Hinsicht ergeben sich mit Blick auf eine Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen zahlreiche Fragen bzw. vielmehr Umsetzungsproblematiken, die zu Rechtsunsicherheiten und -risiken für die Rechtsanwender, namentlich Händler und Hersteller als Adressaten, führen und zudem dem mit der Regelung verfolgten Sinn und Zweck nicht in Einklang stehen.

So bezieht die Regelung ohne Einschränkung **sämtliche Gebrauchtfahrzeuge** ein, wobei aber **nicht für alle** auf den Gebrauchtwagenmarkt **verfügbaren Fahrzeuge WLTP-Werte vorliegen**, sondern allenfalls NEFZ-Werte. Das WLTP gilt ab September 2017 für neu typgenehmigte Fahrzeugmodelle, während es ab 01.09.2018 für alle Neuzulassungen verpflichtend wurde und den NEFZ-Zyklus ersetzt. Das heißt, den Händler würde mit Blick auf Fahrzeuge vor diesem Stichtag schon eine Pflicht zur Kennzeichnung treffen, die er nicht erfüllen kann (im Übrigen auch nicht die Hersteller erfüllen könnten).

Des Weiteren ergibt sich für alle diejenigen **Gebrauchtfahrzeuge** ein vergleichbares Problem, die **Veränderungen gegenüber dem OEM-Zustand** während des Gebrauchs bzw. der Nutzungsdauer, z.B. in der Ausstattung, erfahren haben. Bekanntermaßen habe sämtliche Veränderungen, die zu einer Abweichung vom Originalzustand führen, einen Einfluss auf die im Rahmen der Kennzeichnung anzugebenden Parameter, so insbesondere Verbrauch und CO2-Emissionen. Mögen Veränderungen am Motor, wie bspw. Chip-Tuning, oder größere Veränderungen an der Karosserie nicht unbedingt die große Masse von Gebrauchtfahrzeugen betreffen, führen sie dort gleichwohl zum Problem. Aber auch kleine Veränderungen, die im Prinzip den Regelfall bei gebrauchten Fahrzeugen darstellen, wie andere Reifen, andere Reifendimensionen oder Rad-Reifen-Kombinationen, nachgerüstete Anhänger-kupplungen, Schiebedächer oder ähnliches, führen zu Beeinträchtigungen der Werte und damit dazu, dass die ursprünglich zum betreffenden, originalen Neufahrzeug gehörenden Werte für den Gebrauchten nicht mehr stimmen, die tatsächlichen Werte aber nicht (mehr) bestimmbar sind.

Damit würde man von den Normadressaten nicht nur eine Kennzeichnung verlangen, zu der diese mangels valider Werte nicht im Stande sind. Folge wäre auch, dass eine fundierte Information des Verbrauchers aufgrund von zutreffenden Werten nicht möglich wäre.

Eine Verpflichtung zur Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen hingegen, die die Angabe der Ursprungswerte des originalen Neufahrzeugs vorsieht (wie es der vorgelegte Entwurf nahelegt, mangels anderslautender Regelungen), würde vielmehr strenggenommen eine Irreführung des Verbrauchers bedeuten, als ihm eine zutreffende Auskunft über die tatsächlichen Werte des individuellen Gebrauchtfahrzeugs nicht gegeben werden kann, sondern möglicherweise sogar unzutreffende Werte an die Hand gegeben werden. Es würde faktisch zur Angabe von Werten „ins Blaue hinein“ geben, die aber nicht den tatsächlichen Werten für das Fahrzeug entsprechen, was dem Regelungszweck der Verordnung zuwiderliefe. Im nachteiligsten Falle würde sich das Fahrzeug bspw. sparsamer und emissionsärmer darstellen, als es dies tatsächlich ist, bspw. weil größere Reifendimensionen und eine Leistungssteigerung verbaut wurde und den Käufer basierend auf dem

Label zum Kauf verleiten, obwohl es tatsächlich möglicherweise effizientere Alternativfahrzeuge gibt. Der Aussagegehalt der Kennzeichnungspflicht für Gebrauchtfahrzeuge bleibt damit fraglich

Ferner ergibt sich in praktischer Hinsicht für alle Gebrauchtfahrzeuge und damit auch für solche, die sich noch im Originalzustand befinden und bei denen stets mit Originalteilen gearbeitet wurde, die Problematik, dass sich die **für die Kennzeichnung relevanten Werte** wie Verbrauch und Emissionen **während des Lebenszyklus** des Fahrzeugs **im Zuge der Alterung verändern** können und dies auch in aller Regel tun. Damit ergeben sich die gleichen negativen Konsequenzen, wie bereits zuvor für vom Originalzustand abweichende Gebrauchte dargestellt. Die für das konkrete Gebrauchtfahrzeug zutreffenden, tatsächlichen Werte sind nicht verfügbar und die Angabe der Werte für das (originale) Neufahrzeug sind für das Gebrauchte (in sehr vielen Fällen) nicht (mehr) zutreffend.

Neben den bereits geschilderten negativen Auswirkungen ergeben sich, insbesondere für die Händler, **weitreichendere negative Konsequenzen**, die vor allem in **rechtlichen Risiken und dem Verlust von Kundenvertrauen und -zufriedenheit** begründet liegen, wenn und weil damit eine Angabe von aller Voraussicht nach unzutreffenden Werten und damit auch eine Irreführung des Verbrauchers herbeigeführt wird. So ergeben sich insbesondere zivilrechtliche Risiken, konkret Probleme mit Blick auf das Kaufrecht für den Händler. Denn valide Angaben der tatsächlichen Werte eines Gebrauchtfahrzeugs sind dem Händler, entsprechend dem vorstehend Gesagten, nicht möglich und die Werte des betreffenden Kfz im originalen Neuzustand sind in aller Regel nicht mehr zutreffend, da die Fahrzeuge gealtert bzw. nicht mehr im „Werkszustand“ sind. Daraus ergibt sich das begründete **Risiko** (entsprechende Rechtsprechung bestätigt dies) vom Käufer **wegen Sachmangels in Anspruch genommen zu werden** und mithin zu haften, weil die angegebenen Werte in der Werbung, in Inseraten, Angeboten oder im Kaufvertrag unzutreffend sind und von den tatsächlichen Werten abweichen. Dies, obwohl der Händler per Verordnung dazu rechtlich verpflichtet wäre. Einer zielführenden Information über das konkrete Fahrzeug („individual vehicle“), um das es bei Gebrauchten insbesondere geht, die eine fundierte Kaufentscheidung ermöglicht, ist dies abträglich und vielmehr irreführend. Weiter erhöht die Aufnahme von Gebrauchten gerade in Verbindung mit den vorstehenden praktischen Problemen für Händler massiv das Risiko aus Wettbewerbsrecht abgemahnt zu werden.

Darüber hinaus **passt** auch die Aufnahme von Gebrauchten **nicht in die neu eingeführte und grundsätzlich zu begrüßende Gesetzeslogik** der Entschlackung und Vereinfachung des Labels und der Bereitstellung von (ergänzenden) Informationen in einer **Produktdatenbank** für alle durch die Kennzeichnungspflicht betroffenen Fahrzeuge. Mit Blick auf Gebrauchtfahrzeuge ist die **Bereitstellung von Informationen** und vor allem die **Sicherstellung der Aktualität** dieser **in der Produktdatenbank praktisch unmöglich**. Letztlich geht es der Verordnung ja, was durchaus Sinn ergibt, um das betreffende, individuelle Fahrzeug und dessen tatsächliche Werte und nicht um hypothetische Angaben, die nicht (mehr) zutreffend sind. Sonst würde sich eine Anforderung nicht erklären, die im

Falle der Möglichkeit, ein Fahrzeug zu konfigurieren, vorsieht, dem Verbraucher die Auswirkungen sämtlicher konkreter Veränderungen in der Konfiguration auf die zu machenden Angaben anzuzeigen.

Die Sinnhaftigkeit einer Erweiterung des Anwendungsbereichs,

- deren Einhaltung bereits **aus praktischen Gründen kaum umgesetzt werden kann**,
- die dem **Verbraucher für die Entscheidung keinen Mehrwert**, v.a. vor dem Hintergrund des Regelungsanliegens der Verordnung, bietet, sondern ihn **vielmehr** mit Informationen versorgt, die für das betreffende Fahrzeug nicht (mehr) zutreffend sind und mithin **mit Blick auf die Kaufentscheidung eher verwirren und**
- die **zu weitergehenden rechtlichen Risiken führt** und im Extremfall sogar Möglichkeiten zum „gold plating“ durch auf bestimmte Regelungen und Verstöße spezialisierte und auf Massenabmahnungen ausgerichtete Institutionen unter Ausnutzung der rechtlichen Unsicherheiten mit sich bringt,

begegnet im Ergebnis starken Zweifeln und ist daher abzulehnen.

Ergänzend sei angemerkt, dass sich, ausweislich des Ergebnisses der öffentlichen Konsultation, wie in den Unterlagen zum Verordnungsentwurf durch die EU-Kommission dargelegt (Explanatory Memorandum, Ziff. 3. S. 5), lediglich die Verbraucherorganisationen für eine Erweiterung auf Gebrauchtfahrzeuge aussprachen, weshalb man mit der Aufnahme der Gebrauchtfahrzeuge, insbesondere vor dem Hintergrund der aufgezeigten Konsequenzen und Problematiken, zu guter Letzt der Forderung einer Stakeholdergruppe ein einseitig (übermäßig) großes Gewicht gegeben hat. Dies, obwohl die Vorteilhaftigkeit der Regelung für Verbraucher, wie gezeigt, fraglich ist.

Im Übrigen erklärt sich auch nicht, warum hier eine Kennzeichnungspflicht aufgenommen werden sollte, wohingegen dies grundsätzlich bei anderen Kennzeichnungspflichten, wie dem Reifenlabel (VO 2020/740) oder dem Label für energieverbrauchsrelevante Produkte (Richtlinie 2010/30/EU) nicht der Fall ist.

2. Hinzufügung spezifischer Informationen zur Kennzeichnung von gebrauchten BEV & PHEV

Die Regelung nach der der Händler, zusätzlich zu dem Fahrzeuglabel den potenziellen Käufer eines gebrauchten Null-Emmissions-Fahrzeugs/BEVs oder PHEVs über den **State of Health/(Alterungs-)Zustand der Antriebsbatterie entsprechend** der auf dem **Fahrzeugdisplay** verfügbaren **Informationen** (gemäß Annex VI Verordnung 2025/1707) zu informieren hat (Art. 15a Ziff. 1. Abs. 3) trifft ebenfalls auf **Bedenken im Praktischen**.

Denn zunächst einmal sind **nicht für alle** auf dem Markt befindlichen **Fahrzeuge „State of Health Daten“ über den Zustand der Antriebsbatterie auf dem Fahrzeugdisplay** des betreffenden Fahrzeugs verfügbar. Zudem schreibt die Verordnung 2025/1707 nicht vor, dass bei allen Fahrzeugen der State of Health (SoH) der Antriebsbatterie unmittelbar auf dem Fahrzeugdisplay angezeigt werden muss. Stattdessen regelt die Durchführungsverordnung (EU) 2025/1707 vor allem, welche Daten über On-Board-Monitoring-Systeme (OBM), On-Board Fuel/Energy Consumption Monitoring (OBFCM) und den Umweltpass (EVP) erhoben, gespeichert und übermittelt werden müssen, darunter auch Daten zur Dauerhaltbarkeit („Durability“) von Batterien.

Im Übrigen dürfte der State of Health einer Batterie eines gebrauchten Elektrofahrzeugs kein Faktor sein, der einen Verbraucher zu einer Entscheidung für diese Antriebsart und für einen verbrauchsarmen und emissionsarmen oder gar emissionsfreien Pkw bewegt, sondern allenfalls bei der Entscheidung zwischen zwei Fahrzeugen einen Ausschlag geben, wobei die Entscheidung für die Technologie und in aller Regel auch das Modell bereits gefallen sein dürfte.

Eine **Erhöhung der Pflichtangaben** führt jedoch, gerade bei gebrauchten Fahrzeugen für den Händler **zu rechtlichen Risiken, erhöhtem, manuellem Aufwand**, da diese Information wiederum nicht über eine Produktdatenbank und digitale, direkte Verarbeitung ausgewiesen werden kann **und eine erhöhte Fehleranfälligkeit**.

3. Erweiterung auf leichte Nutzfahrzeuge

Die **Erweiterung des Anwendungsbereichs auf leichte Nutzfahrzeuge** („light commercial vehicles“, „vans“) ist allein vor dem Hintergrund **fraglich**, da sie **auf Hersteller- und Händlerseite zu erheblichen Mehraufwänden sowie auch Risiken** durch Labelling bei Angebot, Verkauf, Leasing und Werbung führt, da eine **komplett neue Fahrzeugklasse inkludiert** wird, **deren praktische Relevanz und Volumen für das B2C-Geschäft keine starke Rolle** spielt. Letztlich fokussieren die Regelungen der Verordnung zur Kennzeichnungspflicht jedoch auf gewerblich gehandelte Fahrzeuge an Verbraucher.

4. Unklarheiten in der Umsetzung der Kennzeichnung - Fehlen konkreter Regelungen zu Art und Weise sowie Ort und Dauer der Angabe/Darstellung

Basiernd auf den **sehr rudimentären Regelungen** in dem neu vorgesehenen **Art. 15a „Obligations of manufacturers and distributors regarding vehicle labelling“** sind **Details in puncto Art und Weise sowie Ort und Dauer der Angaben im Rahmen der Kennzeichnung**, beim Angebot zum Verkauf bzw. Leasing sowohl am point-of-sale, als auch im Internet und vor allem in der Werbung **weitgehend**

unklar, wie die grundsätzlich formulierten Anforderungen an die Sicherstellung der Kennzeichnung umzusetzen sind.

Eine **Umsetzung der Verordnung in Ihrer jetzigen Form** würde für die genannten Umstände zu **erheblichen Rechtsunsicherheiten** und unterschiedlichen Auffassungen hinsichtlich der Frage nach den Anforderungen an eine Erfüllung der Kennzeichnungspflichten führen.

So beschränkt sich die Verordnung im vorliegenden Vergleichsstadium lediglich auf die Anforderung, dass die Händler an ihren Verkaufsstellen („Point-of-Sale“) sicherzustellen haben, dass an oder in der Nähe des jedes Fahrzeugs, das dort zum Verkauf oder zum Leasing angeboten wird, ein Fahrzeugkennzeichen gemäß Anhang IIIa Teil 2 gut sichtbar und vollständig lesbar Fahrzeugs angebracht oder angezeigt ist. Das Fahrzeuglabel muss, die in Anhang IIIa Teil 2 genannten Angaben enthalten, die dem Fahrzeug entsprechen, auf das es sich bezieht und darf nicht verändert oder anders dargestellt sein.

Mit Blick auf die Werbung ist ausschließlich geregelt, dass die Hersteller und Händler sicherzustellen haben, dass in allen Werbematerialien im Zusammenhang mit dem Verkauf oder Leasing einzelner Fahrzeuge das Fahrzeuglabel gemäß Anhang IIIa Teil 2 für jedes Fahrzeug angegeben ist, auch für Fahrzeuge, die im Internet zum Verkauf oder Leasing angeboten werden.

Unklar bleibt bzw. nicht näher geregelt ist, darüber hinaus **vor allem für die Werbung, Angebote, die nicht am Point-of-Sale** erfolgen und **insbesondere im Internet**:

- **Wo** das **Label** anzuzeigen bzw. die notwendigen Angaben zu machen sind (**Ort**),
- **wann** das **Label** anzuzeigen bzw. die notwendigen Angaben zu machen sind (**Zeitpunkt**),
- in welcher **Art und Weise** zu kennzeichnen ist, sprich welche Darstellungen der Kennzeichnungspflicht genügen
- und bspw. bei bewegten Bildern, Filmen u.ä. im Internet oder TV, die **Dauer der Anzeige**.

Der pauschale Verweis auf „die einschlägigen Leitlinien der VO EU/2017/1369“ in Teil 2 lit. c des Annex IIIa mit Blick auf das Format dürfte zudem kaum weiterhelfen, denn solange es keinen delegierten Rechtsakt i.S.d. Art. 16 VO EU/2017/1369 gibt, besteht in der Praxis zwar Spielraum, dem jedoch Grenzen gesetzt sind (EuGH Beschl. V. 05.10.2023 – C-761/22).

Ohne weitere, konkretere und vor allem präzise und leicht verständliche sowie einfach umzusetzende Regelungen zur Kennzeichnung bei Angebot zum Verkauf oder zum Leasing sowie zur Werbung lässt die Regelung **Raum für Rechtsunsicherheiten** und vor allem auch **für unterschiedliche Auslegung** und Handhabung und damit für eine Handhabung, die **möglicherweise nicht europaweit einheitlich** erfolgt. Wie notwendig gerade in dieser Hinsicht klare und präzise Regelungen sind, zeigen die Fälle in der nationalen Praxis und die Rechtsprechung dazu. Letztlich potenziert gerade die Komplexität der Anforderungen sowie die mannigfaltigen Möglichkeiten beim Angebot von und der

Werbung für Fahrzeuge, gerade in der Werbung und insbesondere im Internet, aber auch im TV und in Printmedien sowie die Vielzahl an möglichen Endgeräten, die Notwendigkeit differenzierter und eindeutiger Regelungen. Eine eindeutige Harmonisierung läge sonst nicht vor.

5. Produktdatenbank & Werbung, v.a. im Internet [vereinfachtes Label / „Klassen-Pfeil“]

Grundsätzlich begrüßt der ZDK, wie bereits dargelegt, die mit der Einführung einer Produktdatenbank beabsichtigte, einhergehende Vereinfachung des Labels und der darauf befindlichen Angaben, v.a. auch im Interesse größerer Übersichtlichkeit und leichterer Erfassbarkeit der wesentlichen Angaben.

Gleichwohl ergeben sich vor dem Hintergrund der bis jetzt im Vorschlag zur Verordnung enthaltenen **Regelungen zur Produktdatenbank noch Frage- und Problemstellungen**, die **im Interesse der Rechtssicherheit und -klarheit zu lösen** sind.

Ein **Problem** für die Umsetzung des vorgelegten Verordnungsentwurfs stellt die darin vorgesehene **Übergangszeit bis zur Fertigstellung der Produktdatenbank** (12 Monate nach in Kraft treten der Verordnung durch die EU-Kommission) dar.

Denn diese führt dazu, dass die **Produktdatenbank als einem zentralen Bestandteil des Gesetzgebungsentwurfs nicht funktionsfähig und abrufbar** ist. Beispielsweise wäre so unklar, wie mit der Regelung umzugehen ist, die die, ebenfalls begrüßte, Erleichterung für die Werbung im Internet herbeiführen soll, nämlich der Verzicht auf die Anzeige des vollen Labels zugunsten eines „klickbaren“ „Klassen-Pfeils“ (Annex IIIa Teil 2 lit. b – simplified vehicle label – „class arrow“) auf dem die Produktdatenbank verlinkt ist. Sprich strenggenommen wäre die vereinfachte Darstellung möglich, nicht jedoch eine Verlinkung. Es gäbe mithin eine **Phase, in der eine Rechtsunsicherheit herrscht**.

In dem Zusammenhang ist die Übergangsphase, sprich der **fehlende Gleichlauf zwischen Inkrafttreten der Verordnung und Fertigstellung der Produktdatenbank**, auch aus dem Grunde ungünstig, als die Einzelheiten zum Aufbau und zur Funktionsweise noch per Durchführungsakten festgelegt werden sollen, was die konkrete Bewertung der Regelungen der Verordnung und auch eine **Klarheit über den Umgang mit deren Anforderungen auf einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten verzögern** würde.

Auch ist **unklar**, wie damit umzugehen ist, **wenn Produktdatenbank, aus welchen Gründen auch immer, nicht erreichbar ist**. Es sollte eine Klarstellung erfolgen nach der dies den durch die Verordnung Verpflichteten, insbesondere den Händlern und Herstellern nicht zum Nachteil gereicht, also einer Erfüllung Ihrer Kennzeichnungspflichten nicht entgegensteht.

Im Übrigen greift die Vereinfachung der Kennzeichnungspflicht etwas zu kurz und die Begrenzung lediglich auf das Internet dürfte zu eng sein. Denn vergleichbare TV- bzw. Film-Werbung und Bild-

Werbung außerhalb des Internets würde dann ein volles Label verlangen. Jedenfalls würde die Zufälligkeit, wo die betreffende, möglicherweise exakt gleiche Werbung gezeigt bzw. vom Verbraucher aufgenommen wird (ob Internet, TV, Kino, Print etc.), darüber entscheiden, ob ein volles Label anzuzeigen ist oder ein „Klassen-Pfeil“ ausreicht.

Im Übrigen kann ein im bzw. über das Internet gezeigter Werbefilm/-beitrag, da über das Internet bereitgestellt und abgerufen demnach strenggenommen die Verwendung des „Klassen-Pfeils“ erlauben, aber dennoch für den Verbraucher nicht klickbar sein, auch wenn er auf der Website als klickbar hinterlegt ist, schlicht weil der Werbefilm öffentlich vorgeführt wird, auf einer Lein- oder LED-Wand, im Kino oder auf einem Display, welches kein „Touch-Screen“ ist. Denkbar wäre als Vorschlag, dass der Verpflichtete den „Klassen-Pfeil“ nicht nur „klickbar“ gestalten, sondern auch mit einem QR-Code versehen kann, mit dem man auf die weitergehenden i.R. des Labelling erforderlichen Daten gelangen kann. Das ermöglicht zum einen und das ist ein Anliegen des Kfz-Gewerbes, die technisch gegebenen Möglichkeiten zur Vereinfachung des Labellings auch auf andere Medien (TV/Film, Bild, etc.) und über andere Kanäle als nur das Internet (stationäre Leinwände, LED in Einkaufszentren etc. pp.) auszudehnen und dem Verbraucher auch die Möglichkeit zu geben via QR-Code-Scan (ohne Notwendigkeit auf einen Link klicken zu müssen) und dennoch umfassend zu informieren. Zum anderen trägt sie der Entwicklung im Digitalen Rechnung und dürfte die Effizienz der Regelungen im Interesse des Regelungszwecks verbessern, da sie voraussichtlich sogar das Interesse des Verbrauchers erhöht, die dahinterliegenden Informationen abzurufen und ein QR-Code macht offensichtlicher „auf sich aufmerksam“, als ein hinter ein Symbol gelegter Link.

Da die **Einrichtung und Pflege der Produktdatenbank im ausschließlichen Verantwortungsbereich der EU-Kommission sowie die Eingabe und Aktualisierung der darin befindlichen Daten im ausschließlichen Verantwortungs- und Einflussbereich der Hersteller** ist, ist in Konsequenz der zuvor formulierten Position und Stellungnahme aus Sicht des Kfz-Gewerbes eine **klarstellende Regelung zu fordern, nach der die Händler, aber auch etwaige sonstige adressierte bzw. zu adressierende Stakeholder als Verpflichtete** (so z.B. die Online-Plattformen) **keine Verantwortung für die Erreichbarkeit der Datenbank und/oder die inhaltliche Richtigkeit der darin enthaltenen Angaben** tragen und dafür auch nicht haftbar gemacht werden können.

6. Service Provider von Online-Fahrzeug-Verkaufsplattformen

Wie bereits erwähnt, begrüßt der ZDK die Berücksichtigung des Einflusses auf und der Verantwortlichkeiten von Stakeholdern neben der ausschließlichen Fokussierung auf Hersteller und Händler. Denn Hersteller und Händler haben in bestimmten Bereichen (Online-Verkaufsplattformen, aber eigentlich auch Social-Media- und Kommunikationskanäle, Werbeplattformen etc. pp.) keinen

Einfluss auf die Ausgestaltung des Front-End/das Layout und die Möglichkeit zur Kennzeichnung und Platzierung der Angaben.

In dieser Hinsicht sollte **in Fällen, in denen Herstellern und Händlern eine rechtskonforme Kennzeichnung von Fahrzeugen nicht ohne Weiteres „by design“ des betreffenden Web-Auftritts, der Internetseite und den dortigen Funktionalitäten möglich ist, der Dienstleister bzw. Betreiber für die Sicherstellung der Ermöglichung verantwortlich sein und dem nutzenden Hersteller oder Händler daraus kein Nachteil entstehen, sofern und soweit ihm ein entsprechender Einfluss entzogen ist.**

Auch dürfte die Beschränkung auf „service provider“/Online-Plattformen, die den Verkauf von Fahrzeugen ermöglichen („allows the selling of vehicles“) aus bereits im Rahmen der Stellungnahme ausgeführten Gründen zu kurz greifen.

7. „Werbematerial“ mit Möglichkeit zur Konfiguration - Fahrzeug-Konfiguratoren

Das mit der **Regelung in Art. 15a Ziffer 2. letzter Unterabsatz** verfolgte Ansinnen der EU-Kommission ist durchaus nachvollziehbar und im Interesse einer umfassenden Aufklärung des Verkäufers im Falle der Konfiguration von Neuwagen (nur dort ergibt die Regelung Sinn) über die Konsequenzen von Entscheidungen bezüglich einzelner Positionen im Zuge der Zusammenstellung eines Pkw.

Gleichwohl ist eine **differenziertere und klarere Regelung angezeigt und insbesondere eine Verpflichtung anhand der Einflussmöglichkeiten und Verantwortlichkeiten für den Konfigurator sowie die darin hinterlegten Daten** zu fordern.

Letztlich darf die **Verpflichtung zur rechtskonformen Ausgestaltung des Konfigurators und der Fahrzeugkennzeichnung ausschließlich bei dem Anbieter bzw. Betreiber des Konfigurators** liegen. **Nicht** jedoch kann es eine **Verpflichtung desjenigen** sein, der auf den Konfigurator verweist, diesen verlinkt oder ähnliches sein, dafür zu sorgen und einzustehen, dass die Ausgestaltung des Konfigurators und das darin enthaltene Labelling rechtskonform erfolgt und die darin enthaltenen Werte korrekt sind.

Letztlich hat ausschließlich der Betreiber Einfluss auf die Ausgestaltung und für das Einspielen der betreffenden Werte. Die Hoheit über die Korrektheit der Werte für das Labelling sowie die Bereitstellung der betreffenden Informationen ist wiederum Sache der Hersteller.

Anderenfalls würden bspw. Händlern, die auf Konfiguratoren der Hersteller verweisen und dazu teilweise per Händlervertrag verpflichtet sind, weil sie bspw. den „Marketingbaukasten“ und die Marketing-Tools der Hersteller verpflichten müssen, um nicht gegen vertragliche Pflichten zu verstößen und Ihren Vertrag zu riskieren, Pflichten auferlegt, die für sie nicht erfüllbar sind.

So sollte klargestellt werden, dass Fehler in einem (Online-)Konfigurator eines Dienstleisters/Dritten, auf den verwiesen wird, bspw. der auf der Website eines Händlers verlinkt ist, keinen Verstoß des Händlers begründen, sondern ausschließlich des Dienstleisters/Dritten.

Nicht eindeutig ist, ob mit der Regelung lediglich („echte“) Online-Fahrzeug-Konfiguratoren erfasst sein sollen oder generell auch Webseiten oder sonstige digitale Inhalte mit Informationen zum neu bestellbaren Fahrzeug, in dem die einzelnen Komponenten der Ausstattung separat beschrieben werden. Auch hierüber ließe sich ein Fahrzeug zusammenstellen, mithin konfigurieren, was im Nachgang, auf welchem Wege auch immer, bestellt werden kann. Eine Klarstellung sollte auch in dieser Hinsicht vorgenommen werden.

8. Begriffsunklarheiten – Unschärfen in Definition und Abgrenzung

Aus dem vorgelegten Verordnungsentwurf ergeben sich des Weiteren auch **(rechtliche) Unsicherheiten mit Blick auf die verwendeten Begrifflichkeiten**. Teilweise sind diese **stellenweise inhaltlich unklar bzw. unpräzise verwendet und teilweise werden vermeintlich inhaltsgleiche, aber anderslautende Begrifflichkeiten verwandt**, ohne das klar wird, ob und wenn ja welche unterschiedliche Bedeutung gewollt ist, etc. pp.

Zum Beispiel auf welches „**Fahrzeug**“ sich die jeweilige Regelung bzw. konkret das jeweilige Label bezieht bzw. beziehen muss, wenn in den einzelnen Klauseln unterschiedliche, teils nicht definierte Begriffe verwendet werden, bspw. „each vehicle“, „individual vehicle“, „corresponding to the vehicle to which it refers“, „specific vehicle“.

So definiert der Verordnungsvorschlag zwar in Art. 3 lit. r) ein „**Fahrzeugmodell**“ als "eine Gruppe von Fahrzeugen, die demselben Typ, derselben Variante und derselben Version gemäß Anhang I Teil B der Verordnung EU/2018/858 angehören." Er bezieht sich nachfolgend jedoch nur unzureichend auf diese Definition.

In Art. 15a Abs. 1 Unterabs. 1 heißt es, dass an **jedem „Fahrzeug“** ein Energielabel angebracht werden muss. Weiter regelt Art. 15a Abs. 2 Unterabs. 1, dass in allen Werbematerialien im Zusammenhang mit dem Verkauf oder Leasing "**einzelner Fahrzeuge**" das Label anzugeben ist.

Was mit "**einzelnen Fahrzeug**" gemeint ist (in der englischen Fassung heißt es "**individual vehicle**"), bleibt unklar. Erst im nachfolgenden Absatz führt die Kommission dann zur Bewerbung mehrerer "Modelle" aus und gibt an, dass dann die Spanne anzugeben sei. Die konkrete Regelung ist hinsichtlich der Anforderung insoweit unklar, dass in Betracht kommt, dass bei jeder Bewerbung eines Fahrzeugs zumindest eine Spanne anzugeben ist, unabhängig davon, ob in der Werbung eine bloße Baureihe oder ein konkretes Modell beworben wird. Jedenfalls bleiben die Details für die Umsetzung „im Dunklen“,

wenngleich die Ermöglichung der „Spannbreitenwerbung“ dem Grunde nach zu einer Vereinfachung in der Werbung führen könnte, was zu begrüßen wäre.

Gleiches gilt für den **Adressaten des Labels**, bei dem es sich dem Sinn und Zweck der Verordnung nach um einen **Verbraucher** (so z.B. Erwägungsgrund (15) und (17)) handeln muss. Gleichwohl verwendet der recht kurze Regelungstext in den wenigen Regelungen auch hier etliche, dem nicht entsprechende bzw. nicht unbedingt gleichbedeutende Begrifflichkeiten, wie „consumers“, „potential buyer“, „end-users“, „vehicle buyers“.

9. Sanktionen – Sache der Mitgliedsstaaten!

Art. 15b des Verordnungsentwurfs zufolge (Article 15b „Obligations of Member States regarding vehicle labelling“), sind die **Mitgliedsstaaten für die Einrichtung und Ausgestaltung der Marktüberwachung, aber auch für die Festlegung von Regeln zur Sanktionierung und Durchsetzung der Regelungen der Verordnung verantwortlich**. Die Sanktionen sollen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Dies ist **vor dem Hintergrund des Anliegens** und der Sinnhaftigkeit einer **europaweiten Vollharmonisierung** des Rechts der Fahrzeugkennzeichnung **inkonsistent**, lässt weite Spielräume und **wird**, entsprechend der Erfahrungen unter der Richtlinie 1999/94/EG, **zu einem sehr volatilen Regelungsbild über die Mitgliedsstaaten hinweg führen**.

Konsequenterweise sollte die Rechtsfolgenseite ebenfalls einer Harmonisierung unterliegen und gleiche Verhältnisse in den Mitgliedsstaaten sicherstellen. Letztlich können auch Unterschiede in den Sanktionen zu Unterschieden im Grad der Umsetzung der Regelungen der Verordnung in der Praxis führen, auch wenn die Anforderungen dieselben sind.

Fazit / Forderungen des Kfz-Gewerbes

Im Ergebnis unterstützt der ZDK die Gesetzgebungsinitiative und begrüßt die Modernisierung sowie die Harmonisierung des Rechtsrahmens. Der ZDK befürwortet ausdrücklich den Richtungswechsel hin zu einer EU-weiten, einheitlichen Fahrzeugkennzeichnung.

Positiv hervorzuheben sind folgende Aspekte des Verordnungsentwurfs:

- Ein einheitliches, klares und reduziertes Fahrzeuglabel nach Vorbild anderer Energiekennzeichnungen.
- Der vereinfachte Zugang zu Informationen über eine zentrale EU-Produktdatenbank.
- Die Einbeziehung von weiteren Stakeholdern mit Einfluss auf und Verantwortung für eine zielführende und sachgerechte Information der Verbraucher i.S. der Kennzeichnungspflichten, so die Online-Plattformen, auf denen ein Fahrzeugverkauf möglich ist.
- Die Chance zur Schaffung klarer, effizienter und einfacher Vorschriften, die Rechtssicherheit für alle Beteiligten schaffen.

Allerdings müsse der Verordnungsvorschlag deutlich nachgeschärft werden, um Praxisnähe, Verständlichkeit, Rechtssicherheit und Verhältnismäßigkeit sicherzustellen. Die Regelungen sollten nicht am Regelungszweck vorbeigehen bzw. bei begrenztem Einfluss auf die Ziele der Verordnung nicht zu unverhältnismäßigem Aufwand, unnötiger Bürokratie, rechtlichen Risiken oder gar einer irreführenden Informationslage führen.

Ziel im weiteren Gesetzgebungsverfahren muss sein:

- Eindeutige, klare und einfach umsetzbare Vorgaben für alle Marktteilnehmer,
- Pflichten ausgerichtet an den Einflussnahmemöglichkeiten bzw. Verantwortungsbereichen,
- klare, eindeutige und leicht verständliche Regelungen und Definitionen,
- Ermöglichung der Vollharmonisierung durch detailliertere und differenziertere Vorgabe sowie auch in puncto Marktüberwachung und Sanktionen und
- eine vereinfachte, digital unterstützte Kennzeichnungslogik, die den realen Vertriebsstrukturen gerecht wird.

Der Gesetzgeber ist gefordert, rechtssichere, praktikable und technologisch umsetzbare Vorschriften, die den unterschiedlichen Rollen und Einflussmöglichkeiten von Herstellern, Händlern und sonstigen Marktteilnehmern gerecht werden, zu formulieren. Die Klarheit, Umsetzbarkeit und Verhältnismäßigkeit der Regelungen sind entscheidend, um sowohl den Verbraucherschutz als auch die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilwirtschaft wirksam zu gewährleisten.

Nur so kann die neue Verordnung sowohl den Interessen der Verbraucher als auch der Automobilbranche und allen anderen Stakeholdern dienen und die angestrebte Vollharmonisierung im Binnenmarkt tatsächlich erreichen.

Zentrale Kritikpunkte und Forderungen

1. Kennzeichnungspflicht für Gebrauchtfahrzeuge

- Die Einbeziehung gewerblich gehandelter Gebrauchte ist praktisch nicht umsetzbar, da vielfach keine WLTP-Werte existieren oder diese durch Alterung und Umbauten unzutreffend werden.
- Folge kann sein: Nicht-Umsetzbarkeit der Vorschriften, Fehlinformations- und Irreführungsrisiken, zivilrechtliche Haftungsgefahren.
- **Forderung:** *Beschränkung der Kennzeichnungspflicht auf neue Pkw.*

2. Information über Batteriezustand (State of Health) bei gebrauchten BEV/PHEV

- Eine Displayinformation ist nur teils verfügbar, weshalb die Anforderung in vielen Fällen durch die Verpflichteten nicht erfüllt werden kann.
- Im Übrigen wäre diese Information für Kaufentscheidungen wohl nur bei der Frage relevant, welchem der verfügbaren Modelle/Fahrzeuge mit Batterie der Vorzug gegeben wird (naturgemäß dasjenige mit dem besseren Batteriezustand), nicht jedoch im Gesamtvergleich der Gebrauchten.
- **Forderung:** *Beschränkung der Label-Pflicht auf neue Fahrzeuge, so dass eine SoH-Angabepflicht für Gebrauchte entfällt.*

3. Keine Ausdehnung auf leichte Nutzfahrzeuge (Vans)

- Diese sind im B2C-Markt von geringerer Relevanz, die Regelung verursacht im Gegensatz dazu unverhältnismäßigen Zusatzaufwand sowie rechtliche Risiken.
- **Forderung:** *Beibehaltung des Fokus auf Pkw.*

4. Klare Definitionen und Konkretisierung der Umsetzungspflichten

- Mangelnde Regelungen zu Ort, Form, Dauer und Zeitpunkt der Kennzeichnung – insbesondere in Online- und Printwerbung – schaffen Rechtsunsicherheit.
- **Forderung:** *Detaillierte Vorgaben zur Anwendung vor allem in Werbung und im Internet und die eindeutige Definition und konsistente Verwendung zentraler Begriffe.*

5. Produktdatenbank / Digitale Vereinfachung („Klassen-Pfeil“)

- Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme der Datenbank verursacht Rechtslücke und -unsicherheiten.
- Details zur Datenbank sind unklar und sollten parallel mit der Verordnung feststehen.
- Verantwortlichkeit für die Produktdatenbank, deren Verfüg-/Abrufbarkeit und deren Inhalte nicht eindeutig eingegrenzt.
- **Forderung:** *Klare Regelungen zur und Einsatzbereitschaft der Produktdatenbank parallel zum Inkrafttreten der Verordnung; ausschließliche Verantwortlichkeit und Haftung für die Erreichbarkeit und den Inhalt der Produktdatenbank bei der EU-Kommission und den Herstellern; Ergänzung um QR-Code-Option für den „Klassen-Pfeil“ für alle Medienkanäle.*

6. Verantwortung der Service-Provider/ Online-Plattform-Betreiber

- Händler und Hersteller haben grundsätzlich keinen Einfluss auf Front-End-Darstellung oder Systemfunktionen und mithin die rechtskonforme Ausgestaltung der Kennzeichnung.
- **Forderung:** *Pflichten müssen dem jeweiligen Einflussbereich folgen – Plattformbetreiber sind in die Verantwortung zu nehmen. Dritte, wie bspw. Händler, sollen nur insofern und insoweit verpflichtet sein, wie dieser Einfluss auf die Möglichkeiten zur Kennzeichnung haben.*

7. Fahrzeug-Konfiguratoren

- Verantwortung für korrekte Darstellung und Kennzeichnung darf ausschließlich beim Betreiber des Konfigurators liegen, nicht beim darauf verweisenden Dritten.
- **Forderung:** *Klare Abgrenzung der Verantwortlichkeiten und Verpflichtung zur rechtskonformen Ausgestaltung des Konfigurators und der Kennzeichnung sowie der darin gemachten Angaben trifft ausschließlich den Betreiber des Konfigurators. Formulierung ist im Hinblick auf das Begriffsverständnis, ob lediglich „echte“ Online-Konfiguratoren erfasst sind bzw. welche „Werbemittel“ erfasst sind, die eine Konfiguration erlauben, zu konkretisieren.*

8. Harmonisierung der Regelungen zur Marktüberwachung und den Sanktionen auf EU-Ebene

- Nationale Unterschiede würden die gewünschte Vollharmonisierung unterlaufen.
- **Forderung:** *EU-weit einheitliche Regelungen zur Marktüberwachung und zu den Sanktionen zur Vermeidung einer „Teilharmonisierung“ sowie von Wettbewerbsverzerrungen.*

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über die Hauptstadtrepräsentanz in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Bundesbehörden, Bundestag und Bundesrat sowie Entscheidungsträgern von Verbänden und Institutionen. Er vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein eigenes ZDK-Büro in Brüssel, den europäischen Dachverband Automotive Mobility Europe (AME) und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten, haben 468.000 Beschäftigte, 235 Innungen, 11 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach des ZDK. Die Autohäuser und kfz- sowie Karosserie-Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 98.000 Auszubildende aus und erzielen einen Umsatz von 224 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der in Mobilität in Deutschland.

KONTAKT

Christian Hansen

Ass. iur., LL.M., MBA | Abteilung *Recht, Steuern, Tarife*

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK)
Markgrafenstr. 35
10117 Berlin

Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

Telefon: +49 (0) 228 9127 225
E-Mail: hansen@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

