

BVfK eV | Bundeskanzlerplatz 5 | 53113 Bonn

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Referat IVA5

Chausseestr. 23, 10115 Berlin

10115 Berlin

03.02.2026

Vorab per E-Mail an: [REDACTED]; buero-iva5@bmwe.bund.de

Registernummer: R004381

Bundesverband freier Kfz-Händler e.V.

Impact Assessment der Europäischen Kommission in Bezug auf das Pkw-Label, insbesondere die Ausweitung der Kennzeichnungspflicht auf Gebrauchtfahrzeuge

Sehr geehrte Damen und Herren,

sehr geehrter [REDACTED],

der *Bundesverband freier Kfz-Händler* (BVfK e.V.) ist eine der bedeutenden Stimmen des Kfz-Handels in Deutschland und gemeinsam mit seinem Partnerverband *European Association of independent Vehicle Traders* (EAIVT) auch in Europa. Derzeit sind im BVfK mehr als 1.000 Kfz-Handelsunternehmen organisiert, darunter sowohl Neu- als auch Gebrauchtwagenhändler sowie Fahrzeugvermittler.

Seit über 25 Jahren leistet der BVfK Pionierarbeit und setzt dabei hohe Maßstäbe an sich und seine Mitglieder, wozu insbesondere das regelmäßige Erreichen bedeutender Meilensteine zur Verbesserung und Stabilisierung der Rahmenbedingungen für das Branchensegment zählt. Zu den Grundsätzen der Verbandsarbeit zählt immer die erfolgreiche Suche einer größtmöglichen Schnittmenge von Verbraucher- und Unternehmerinteressen. Wir sind uns dabei auch immer der Mitverantwortung für das

Wohlergehen der Natur und Umwelt, wie auch der gesamten Automobilwirtschaft bewusst. Nähere Informationen sind unter www.bvfk.de verfügbar und können bei Bedarf gerne angefordert werden.

Dies vorangeschickt bedanken wir uns für die Gelegenheit, zu den kürzlich bekanntgewordenen Plänen zur Novelle der Energieverbrauchskennzeichnung Stellung nehmen zu dürfen, wenngleich es die im Vergleich zum Umfang der übermittelten Unterlagen sehr kurze Stellungnahmefrist erforderlich macht, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren. Die geplante EU-Verordnung, welche die Richtlinie 1999/94/EG und damit mittelbar die Pkw-EnVKV ablösen soll, stellt einen tiefgreifenden Systemwechsel dar. Erstmals sollen auch Gebrauchtfahrzeuge umfassend und verpflichtend einer einheitlichen Energie- und Emissionskennzeichnung unterliegen. Dies betrifft unsere Mitglieder in besonderem Maße.

Im Folgenden möchten wir daher aus Sicht des markenungebundenen Gebrauchtwagenhandels auf zentrale Risiken, offene Rechtsfragen und praktische Umsetzungsprobleme hinweisen.

1. Zusammenfassende Bewertung aus Sicht des Gebrauchtwagenhandels

Wir unterstützen ausdrücklich das Ziel der Europäischen Kommission, Verbraucherinnen und Verbraucher transparent und vergleichbar über Energie- und Klimaeigenschaften von Fahrzeugen zu informieren. Auch eine Harmonisierung der bislang fragmentierten nationalen Regelungen kann grundsätzlich zu mehr Rechtssicherheit beitragen, insbesondere dann, wenn künftig eine Vereinfachung des bis dato den Verbraucher überfordernden Labels in Verbindung mit einer einheitlichen zentralen Datenbank angedacht ist.

Gleichzeitig verlagert die geplante Verordnung erhebliche regulatorische Lasten erstmals in großem Umfang auf den Gebrauchtwagenhandel – einen Markt, der durch hohe Heterogenität, begrenzte Datenverfügbarkeit und vergleichsweise geringe Margen geprägt ist. Eine Kennzeichnung von Gebrauchtfahrzeugen hat für die Zielgruppe kaum einen Mehrwert, da die Individualität der Fahrzeuge aufgrund ihres Alters, Verschleißzustands und etwaiger Modifikationen keinen Rückgriff auf einheitliche Verbrauchs- und Emissionswerte zulässt.

Stattdessen dürfe sich das ohnehin schon ausufernde Abmahnwesen zu Lasten des Handels und damit mittelbar auch zu Lasten der Verbraucher ausweiten. Einzelne Umweltverbände erzielen durch Abmahnungen insbesondere im Bereich der Pkw-EnVKV Gewinne in Millionenhöhe. Wird die Kennzeichnungspflicht auf Gebrauchtfahrzeuge ausgeweitet, dürften sich die Einnahmen der Abmahnvereine drastisch erhöhen. Die damit verbundenen allgemeinen Risiken schlagen sich letztendlich in höheren Kaufpreisen und verzerrten Marktverhältnissen wieder, während der tatsächliche Nutzen für den Verbraucher kaum spürbar ist.

Im Einzelnen:

2. Besondere Risiken der Gebrauchtwagenkennzeichnung im Detail

a. Datenqualität

Gebrauchtfahrzeuge unterscheiden sich hinsichtlich der Datenverfügbarkeit und Datenqualität fundamental von Neufahrzeugen. Typgenehmigungsdaten liegen Händlern häufig nicht oder nur unvollständig vor. WLTP-Werte, Effizienzklassen und Ausstattungsvarianten sind bei älteren Fahrzeugen oft nicht eindeutig rekonstruierbar. Bei Importfahrzeugen bestehen zusätzliche Unsicherheiten hinsichtlich der Vergleichbarkeit der Daten.

Das Risiko fehlerhafter oder unvollständiger Kennzeichnung wird damit auf den Händler verlagert – obwohl dieser regelmäßig nicht Ursprung der Daten ist.

b. Haftungs- und Abmahnrisiken

Die verpflichtende Darstellung eines EU-Labels für Gebrauchtfahrzeuge birgt erhebliche wettbewerbs- und haftungsrechtliche Risiken. Bereits geringfügige Abweichungen (z. B. falsche Effizienzklasse, nicht aktualisierte Werte) können als irreführende geschäftliche Handlung gewertet werden und werden schon jetzt in erheblichem Ausmaß geahndet. Dabei legen die Abmahnmahner häufig unverhältnismäßig hohe Streitwerte zugrunde und nutzen nach diesseitigen Beobachtungen explizit die Unerfahrenheit kleiner Betriebe aus. Für geringfügige Versehen werden teils existenzvernichtende Vertragsstrafen gefordert. Auch kleinere Börsen- und Schnittstellenbetreiber rücken in den Fokus. Wir haben bereits mehrfach erlebt, wie diese sich unter anderem aus Reputationsgründen dazu gehalten sehen, sich schützend vor ihre Kunden zu stellen, und damit einhergehend die Bereitschaft zeigen, stellvertretend für betroffene Kunden immense Strafzahlungen zu leisten. Markenungebundene Händler und Plattformbetreiber sind dabei besonders abmahngefährdet, da sie nicht auf zentrale Herstellerdatenbanken zurückgreifen können. Es droht somit eine Ausweitung der Abmahnwellen zulasten kleinerer Betriebe.

Da die Schaffung einer harmonisierten Verordnung nach diesseitigem Verständnis zum Wegfall der bislang geltenden Pkw-EnVKV führen dürfte, besteht – sollte eine Gebrauchtwagenkennzeichnungspflicht tatsächlich für unvermeidbar gehalten werden – zumindest das ganz dringende Bedürfnis, Ausnahmevorschriften in das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb zu integrieren, etwa in Form von Regelbeispielen zu § 13a Abs. 3 UWG. Es dürfte sich in den allermeisten Fällen um offensichtliche Bagatellen handeln. Wenn das Spielfeld der Abmahnvereine nun zu Lasten des Handels derart umfangreich ausgeweitet wird, so müssen die drohenden Risiken zumindest an anderer Stelle angemessen eingeschränkt werden.

c. Enormes Risiko gewährleistungsrechtlicher Inanspruchnahmen

Aus Sicht unserer Mitglieder ist besonders kritisch, dass die Kennzeichnungsangaben zivilrechtlich als vereinbarte Beschaffenheit des Fahrzeugs interpretiert werden könnten. Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen auf einem Pkw-Label können als „öffentliche Äußerung“ oder sogar als „vereinbarte Beschaffenheit“ im Sinne des § 434 BGB qualifiziert werden. Damit erhalten diese Werte einen verbindlichen Charakter für einen sich anbahnenden Kaufvertrag. Seit der Reform des Kaufrechts zum 1. Januar 2022 hat sich die Haftungssituation für Händler noch verschärft. Ein Fahrzeug ist nur dann mangelfrei, wenn es sowohl den subjektiven Anforderungen (vertragliche Vereinbarung) als auch den objektiven Anforderungen (übliche Beschaffenheit, öffentliche Äußerungen) entspricht.

Das Pkw-Label mit konkreten Verbrauchs- und Emissionswerten prägt die objektive Erwartungshaltung des Käufers maßgeblich. Sollten die auf dem Label angegebenen Werte im realen Betrieb oder bei einer Nachprüfung auf dem Prüfstand nicht reproduzierbar sein, könnte dies einen Sachmangel nach § 434 i.V.m. § 437 BGB begründen. Besonders problematisch ist dies bei Plug-in-Hybriden und älteren Fahrzeugen, deren reale Nutzung regelmäßig stark vom Normwert abweicht. Der individuelle Verschleißzustand, aber auch Modifikationen des Fahrzeugs wie beispielsweise eine andere Bereifung, dürften eine Reproduzierbarkeit der Werte nur in Ausnahmefällen ermöglichen. Die Aussagekraft der Werte ist demzufolge gering.

Ein einfacher Hinweis darauf, dass es sich bei den Werten um solche handelt, die bei Neufahrzeugmessungen entstanden sind, dürfte indes nicht ausreichen. § 476 BGB fordert in Umsetzung der Warenkaufrichtlinie vielmehr eine ausdrückliche und gesonderte Vereinbarung nebst vorvertraglicher Aufklärung. Der Handel ist mit derartigen Vereinbarungen mitunter immens überfordert, da es an gesetzlichen Klarstellungen und Erkenntnissen aus der Rechtsprechung fehlt.

3. Einheitliches EU-Label: Erleichterung mit Einschränkungen

Ein einheitliches EU-Label kann langfristig zu Vereinfachungen führen, insbesondere durch den Wegfall nationaler Sonderregelungen sowie die einheitliche Darstellung in Online- und Offline-Vertriebskanälen. Begrüßenswert ist auch der Ansatz, den unmittelbar wahrnehmbaren Label-Inhalt zu vereinfachen und Zusatzinformationen hinter einem QR-Code zu verbergen, dessen Inhalte zentral verwalteten Datenbanken entstammen. Das würde den Prozess für den Handel grundsätzlich vereinfachen. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass kurz- und mittelfristig die Herausforderungen überwiegen. Es wird Schulungsbedarf für Mitarbeiter geben, eine Anpassung von IT-Systemen, Online-Inseraten und Verkaufsprozessen wird nötig sein und es dürfte womöglich zu einer parallelen Anwendung alter und neuer Regelungen in Übergangsphasen kommen. Insbesondere kleinere Betriebe verfügen nicht über die personellen und technischen Ressourcen, um diese Umstellung kurzfristig zu bewältigen.

Nach den derzeit bekannten Planungen soll die neue Verordnung relativ kurzfristig nach Inkrafttreten anwendbar sein. Es fehlt derzeit auch an einer Einschränkung hinsichtlich des Gebrauchtwagenalters. Streng genommen dürfte jegliches Gebrauchtfahrzeug unter die Kennzeichnungspflicht fallen. Hinzu kommt, dass die geplante zentrale Datenbank innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten geschaffen werden muss. Außerdem ist derzeit keine Haftungsprivilegierung von Händlern erkennbar, die Fahrzeugbörsen und Werbeportale nutzen. Was geschieht beispielsweise, wenn Verlinkungen zur Datenbank vorübergehend nicht funktionieren? An einer vergleichbaren Regelung wie in Teil II Nr. 4 der Anlage 4 zu § 5 Pkw-EnVKV fehlt es bislang. Sie ist aber zwingend notwendig, um den Handel nicht über Gebühr zu gefährden.

Aus Sicht des Gebrauchtwagenhandels sind insbesondere diese Umstände nicht akzeptabel. Wir halten für zwingend erforderlich:

- lange Übergangsfristen für Gebrauchtfahrzeuge, insbesondere für Fahrzeuge, die vor Inkrafttreten der Verordnung erstmals zugelassen wurden;
- eine stufenweise Einführung, ggf. zunächst nur für jüngere Gebrauchtfahrzeuge;
- eine Haftungsprivilegierung für Händler, die nachweislich auf bereitgestellte oder öffentlich zugängliche Daten zurückgreifen.
- Ein Inkrafttreten erst mit Schaffung einer einheitlichen Datenbank

II. Fazit und Forderungen des Gebrauchtwagenhandels

Zusammenfassend bitten wir das Bundesministerium, sich im weiteren EU-Gesetzgebungsverfahren insbesondere für folgende Punkte einzusetzen, sollte eine Gebrauchtwagenkennzeichnung nicht mehr gänzlich abzuwenden sein:

- Klare Abgrenzung zwischen Informationspflicht und zugesicherter Beschaffenheit im Zivilrecht.
- Haftungsbegrenzung für Händler bei Verwendung offizieller oder bereitgestellter Daten.

- Ausreichende, realistische Übergangsfristen für den Gebrauchtwagenhandel.
- Praktikable Lösungen für ältere Fahrzeuge und Importfahrzeuge.
- Flankierende Leitlinien zur wettbewerbs- und abmahnrechtlichen Einordnung.
- Schaffung von Bagatellgrenzen und Haftungsprivilegien

Der markenungebundene Gebrauchtwagenhandel ist ein zentraler Pfeiler der individuellen Mobilität in Deutschland und Europa. Eine Überregulierung dieses Marktes gefährdet nicht nur zahlreiche mittelständische Existenzen, sondern auch bezahlbare Mobilität für breite Bevölkerungsschichten. Wir sprechen uns grundsätzlich klar gegen eine Kennzeichnungspflicht für Gebrauchtfahrzeuge aus. Der praktische Nutzen für Verbraucher ist schlichtweg nicht erkennbar. Es wird eine Erwartungshaltung geschürt, die nicht erfüllt werden kann, dafür sind Gebrauchtfahrzeuge in mehrerlei Hinsicht zu individuell, um von einheitlichen Verbrauchs- und Emissionswerten ausgehen zu können.

Stattdessen wird eine freiwillige Gebrauchtwagenkennzeichnung befürwortet. Dies wurde bislang mit Erfolg in zwei EU-Mitgliedsstaaten umgesetzt, im Übrigen wurde auf eine Gebrauchtwagenkennzeichnung seitens der Mitgliedsstaaten komplett verzichtet. Wir stehen einer sachgerechten, praxistauglichen Ausgestaltung der neuen Kennzeichnungsregelungen offen gegenüber und bieten unsere Mitwirkung im weiteren Gesetzgebungsprozess ausdrücklich an, bitten jedoch den erkennbaren Nutzen ins Verhältnis zu den drohenden Risiken zu setzen. Hier wird es umfangreicher Detailarbeit und einer sorgfältigen Betrachtung und Abwägung aller drohenden Risiken bedürfen, um den zwingend notwendigen Gebrauchtwagenhandel nicht zum Erliegen zu bringen. Das wäre ein Bärendienst für den Verbraucher.

In Anbetracht der Kürze der Zeit zur Stellungnahme und des derzeit enorm erhöhten Arbeitsaufkommens auf mehrerlei Ebenen behalten wir uns vor, auf spezifische Aspekte nach ausführlicherer Betrachtung nochmals gesonderter einzugehen in der Hoffnung, damit angehört zu werden.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Giebler

BVfK-Rechtsabteilung