

Herzlich willkommen bei den Euro-News des WFEB!

Themen Ausgabe Nr. 12/2011:

22.06.2011

1. Vorsicht Abmahnfälle: Pkw-Energiekennzeichnung sorgt für Probleme bei Händlern
2. EU-Kommission stärkt Wettbewerb im Kfz-Aftersalesbereich
3. EU-Parlament stimmt für europäisches Vertragsrecht
4. Aufpreis für Luftverschmutzung und Lärm bei Lkw-Maut in der EU

### **Vorsicht Abmahnfälle: Pkw-Energiekennzeichnung sorgt für Probleme bei Händlern**

*Pkw-Energiekennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) sorgt für Klagen vor deutschen Gerichten.*

Die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) hat den WFEB in seiner täglichen Arbeit bereits mehrfach beschäftigt. Am 24. Mai 2011 berichtete der WFEB über die Novellierung der Pkw-EnVKV, über die der Bundesrat voraussichtlich am 8. Juli 2011 entscheiden wird ([Artikel 24.05.2011](#)).

Allerdings sorgt auch die bereits bestehende Version der Verordnung für Probleme unter den Autohändlern. Der WFEB hat bereits darauf hingewiesen, dass es in der Vergangenheit häufig zu Abmahnungen verschiedener Betriebe wegen mangelnder Umsetzung der Pkw-EnVKV gekommen ist.

Aus aktuellem Anlass sollen nun zwei Streitfälle exemplarisch im Zusammenhang mit der Energiekennzeichnung von Pkw vorgestellt werden.

#### 1.) Klage der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH) gegen Automobilhersteller Porsche

Die DUH ist ein gemeinnütziger, bundesweit tätiger Verband, der sich für den Schutz von Umwelt und Natur einsetzt.

Der Vorwurf der DUH:

Die Porsche AG bewarb auf ihrem Internetportal Neufahrzeuge von Porsche-Händlern, ohne die vorgeschriebenen Angaben über Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen aufzuführen. Dies stelle einen Verstoß gegen die Kennzeichnungsvorschriften der Pkw-EnVKV dar.

Nach Überzeugung der DUH haften die Konzerne für die fehlerhafte von den Händlern beworbene Fahrzeuge.

Wie die DUH auf ihrer Website mitteilte, habe Porsche bereits 2007 gegen Kennzeichnungspflichten der Verordnung verstoßen. Nach der letzten Auseinandersetzung zwischen der DUH und Porsche musste der Automobilhersteller 20.000 Euro wegen Verletzung der Kennzeichnungspflicht zahlen, berichtet AUTOHAUS.de

## 2.) Urteil des OLG Koblenz zur Pkw-EnVKV bei Vorführwagen

Eine erfreulichere Nachricht für Kfz-Händler ist die Entscheidung des OLG Koblenz ([AZ: 9 U 518/10](#)) zur Kennzeichnungspflicht bei Vorführwagen.

Im Streitfall ging es um einen im Internet beworbenen Pkw u. a. mit der Beschreibung: „Kombi, Vorführwagen, 80 KW (109 PS), Schaltgetriebe, ESP, EZ: 03/2009, 500Km.“

In der Anzeige tauchten weder Angaben zum Energieverbrauch noch zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen auf. Daraufhin wurde gegen den Händler zwecks Unterlassung einer derartigen Werbung geklagt.

Das Gericht entschied, dass in diesem Fall keine Kennzeichnungspflicht besteht, da der beworbene Pkw kein neues Fahrzeug im Sinne der Verordnung sei. Laut Verordnung gilt als Neufahrzeug ein Pkw, der „(...) noch nicht zu einem anderen Zweck als dem des Weiterverkaufs oder der Auslieferung verkauft wurde“.

Das streitgegenständliche Fahrzeug sei aber bereits einmal zu einem anderen Zweck verkauft worden - nämlich zum Zweck, als Vorführwagen genutzt zu werden, so das Urteil. Als solcher ist er auch schon 500 Km im Straßenverkehr bewegt worden. Konkreter Anlass für den Kauf des Fahrzeugs war also die Absicht, ihn als Vorführwagen zu nutzen, so die Ansicht der Richter.

Gegen das Urteil wurde allerdings Revision beim BGH eingelegt. In diesem Zusammenhang verweisen die Richter auf eine Entscheidung des KG Berlin. Die dortigen Richter entschieden in einem ähnlichen Fall ([AZ: 5 U 115/07](#)), dass „(...) eine zwischenzeitliche, mehrere Monate andauernde Nutzung als Vorführwagen bis zu einem Verkauf an den Verbraucher die Eigenschaft als "neuer Personenkraftwagen" im Sinne der Pkw-EnVKV jedenfalls dann nicht entfallen lasse, wenn das Fahrzeug nur eine geringe Laufleistung von wenigen 100 km aufweise“.

Die Richter hoben zudem hervor, dass in der Rechtsprechung Einigkeit darüber herrsche, dass auch Fahrzeuge mit einer Tageszulassung dem Neuwagenbegriff der Pkw-EnVKV unterfallen. Solche Tageszulassungen gelten als „besondere Form des Neuwagengeschäfts“, so die Richter.

Fazit:

Die beiden Streitfälle zeigen deutlich, welches Konfliktpotential die Pkw-EnVKV birgt. Besonders Händler finden sich hier schnell Abmahnungen ausgesetzt. Deshalb gilt es, sich frühzeitig zu informieren und die Werbung den Vorgaben der Verordnung anzupassen. Dies gilt besonders im Hinblick auf die Novellierung der Pkw-EnVKV, die voraussichtlich im Herbst in Kraft tritt. Hier tauchen wiederum neue Vorgaben auf, die es bei der Kennzeichnung von Pkw zu beachten gilt.

## **EU-Kommission stärkt Wettbewerb im Kfz-Aftersalesbereich**

*Kommission geht mit neuer Verordnung gegen Diskriminierung unabhängiger Reparaturbetriebe vor.*

Am 16. Juni 2011 hat die EU-Kommission die [Verordnung \(EU\) Nr. 566/2011](#) veröffentlicht. Darin konkretisiert sie die Informationen, die Fahrzeughersteller den unabhängigen Marktbeteiligten zur Verfügung stellen müssen (Änderungen der [Verordnung \(EG\) Nr. 715/2007](#)). Zum Beispiel sind nun auch Service- und Wartungsaufzeichnungen sowie Standard-Arbeitseinheiten oder Fristen für Reparatur- und Wartungsaufgaben uneingeschränkt zugänglich zu machen. Die Kommission setzt sich hiermit für eine Gleichbehandlung von unabhängigen Marktteilnehmern und autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben ein.

Zu dem Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen präzisiert die Kommission, dass hierunter auch Transaktionsdienste wie Reprogrammierung und technische Unterstützung zu verstehen sind, die auch den unabhängigen Betrieben gegen eine angemessene Gebühr zugänglich sein müssen.

Die Kommission verfolgt das Ziel, den Wettbewerb zwischen autorisierten Betrieben und unabhängigen Marktbeteiligten auf dem Anschlussmarkt zu stärken, um damit im Sinne der Verbraucher zu handeln. Dies wird auch dadurch deutlich, dass durch die Verordnung (EU) Nr. 566/2011 auch eine Änderung der [Verordnung \(EG\) Nr. 692/2008](#) in Kraft tritt. Hier wird u. a. der Zugang unabhängiger Marktteilnehmer zu Reparatur- und Wartungsinformationen zur Voraussetzung für das Erhalten einer Typgenehmigung gemacht.

Die Verordnung (EU) Nr. 566/2011 tritt am 19. Juni 2011 verbindlich und unmittelbar in den Mitgliedstaaten in Kraft.

## **EU-Parlament stimmt für europäisches Vertragsrecht**

Nachdem die EU-Kommission im Rahmen einer Konsultation zu dem Ergebnis kam, dass unter den Teilnehmern ein großes Interesse an der Einführung eines EU-Vertragsrechts besteht ([der WFEB berichtete](#)), hat nun auch das EU-Parlament für ein gemeinsames Vertragsrecht auf europäischer Ebene gestimmt.

Am 8. Juni 2011 sprach sich eine deutliche Mehrheit des Gremiums für die Einführung eines fakultativen EU-Vertragsrechts aus. Damit schlossen sich die Parlamentarier dem Votum des Rechtsausschusses des EU-Parlamentes vom 12. April 2011 an.

Durch ein europäisches Vertragsrecht soll es Unternehmern und Verbrauchern ermöglicht werden, auf freiwilliger Basis innerhalb des EU-Binnenmarktes Vertragsabschlüsse auf Grundlage von EU-weit gültigen Rechtsvorschriften zu tätigen.

Auf dieses Instrument könnten die beteiligten Akteure dann bei grenzüberschreitenden Geschäften zurückgreifen, anstatt das jeweilige Vertragsrecht des entsprechenden Mitgliedstaats anzuwenden.

4

Brüssel erhofft sich dadurch die Beseitigung von Rechtsunsicherheit, die Reduzierung von Transaktionskosten (z. B. Kosten für Anpassung der Geschäfts- und Vertragsbedingungen oder Übersetzungen) und die Schaffung von Vertrauen bei länderübergreifenden Geschäften.

Neben den Verbrauchern sollen hier besonders die kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) gefördert werden. Ihnen soll mit dem europäischen Vertragsrecht die Scheu vor grenzüberschreitenden Geschäften auf dem EU-Binnenmarkt genommen werden. Dadurch erhofft man sich eine Steigerung der Attraktivität des Handels auf dem Binnenmarkt.

Im Herbst will die Kommission konkrete Vorschläge vorlegen, wie ein fakultatives EU-Vertragsrecht im Einzelnen aussehen soll.

### Kommentar:

Wie bei vielen Maßnahmen der EU-Organe zeigt sich auch beim EU-Vertragsrecht das Spannungsverhältnis zwischen nationalstaatlichen Normen, hier die 27 unterschiedlichen Vorschriften der Mitgliedstaaten im

Vertragsrechts, und dem europäischen Projekt, einheitliche Vorgaben für zentrale Bereiche des Binnenmarktes zu entwickeln.

Gerade KMU leiden unter der Rechtsunsicherheit, die durch das Nebeneinander der verschiedenen nationalstaatlichen Regelungen im Vertragsrecht entsteht.

Eine über die Nationalstaaten hinausgehende Regelung auf europäischer Ebene würde neben der Senkung von Transaktionskosten vor allem Rechtssicherheit schaffen.

Rechtssicherheit hat für Unternehmen einen hohen Stellenwert. Sie ist Grundlage für Unternehmen, um grenzüberschreitend aktiv zu werden. Ohne diese Sicherheit schrecken viele Unternehmen vor Geschäften auf dem EU-Binnenmarkt zurück. Langfristig trägt ein europäisches Vertragsrecht damit zur Stärkung des Binnenmarktes bei.

Die Tatsache, dass das anvisierte Modell eines europäischen Vertragsrechts in seiner Anwendung auf Freiwilligkeit basiert, zeigt, dass es weiterhin schwierig bleibt, vor allem in sensiblen Bereichen nationalstaatliche Vorschriften und Kompetenzen aufzugeben und diese durch europäische Normen zu ersetzen. Dennoch ist die Einführung eines gemeinsamen Vertragsrechts in Europa ein Schritt in die richtige Richtung.

## **Aufpreis für Luftverschmutzung und Lärm bei Lkw-Maut in der EU**

*Brüssel: EU-Parlament erzielt Einigung im Streit um Änderungen der Lkw-Maut in der Union.*

Das Europäische Parlament hat am 7. Juni 2011 nach langem Hin und Her für die Novellierung der Mautregeln in der EU gestimmt ([der WFEB berichtet](#)).

Erstmals können Luftverschmutzung und Lärm zusätzlich zu den Straßennutzungsgebühren in den Lkw-Mautpreis einbezogen werden.

Lkw sollen mit einer Zuzahlung von durchschnittlich 3 bis 4 Cent pro Fahrzeugkilometer bedacht werden.

Bezogen wird dieser Aufpreis auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen. Mitgliedstaaten, die Mautgebühren generell erst ab einem Fahrzeuggewicht von 12 Tonnen erheben, können die neuen Regelungen entsprechend anwenden. Allerdings müssen sie diese Ausnahmen gegenüber der Kommission begründen.

Einen Anreiz für die Speditionen, ihre Lkw-Flotten zu erneuern, gibt die Freistellung emissionsarmer Fahrzeuge (Euro 5 bis 2013 und Euro 6 bis 2017) von den Zuzahlungen.

Um für ein verbessertes Verkehrsmanagement in Stauzonen zu sorgen, können die Mitgliedstaaten für maximal fünf Stunden pro Tag erhöhte Tarife von bis zu 175 % ansetzen. Damit soll ein Anreiz für die Spediteure geschaffen werden, Stauzeiten zu meiden. Ein von der Kommission erstelltes Handbuch mit Tarifen und Anwendungszeiten aller Mautstrecken der EU soll Transportunternehmen die kostengünstige und umweltschonende Zeit- und Routenplanung erleichtern.

Kritikpunkt an dieser umwelt- und verkehrspolitisch durchaus sinnvollen Regelung ist, dass die neuen Maßnahmen für die EU-Länder nicht zur Pflicht werden. Bei einer Entscheidung zur Anwendung dieser Maßnahmen haben die Länder zudem zwei Jahre Zeit, diese umzusetzen.

Besonders die Grünen im EU-Parlament zeigten sich enttäuscht. Die Richtlinie sei bis zur Unkenntlichkeit verwässert worden, die Regelung eine „herbe Enttäuschung“, sagte Michael Cramer, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen-Fraktion. Außerdem werde der Schienenverkehr benachteiligt, zitiert die dpa.

Die Zustimmung des Ministerrates in 2. Lesung ist nur noch Formsache.

### **Der WFEB bei Facebook**

Besuchen Sie den WFEB doch auch auf Facebook und erhalten Sie so bequem die neusten Mitteilungen zum Geschehen auf dem EU-Binnenmarkt. Die Facebookseite des WFEB finden Sie [hier](#).