



ZENTRALVERBAND DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Präsident

An die Bundesministerin
für Wirtschaft und Energie
Frau Katherina Reiche
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Scharnhorststr. 34 - 37
10115 Berlin

E-Mail: kontakt@bmwe.bund.de

06.02.2026

Sehr geehrte Frau Bundesministerin Reiche,

der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) vertritt die Interessen von 40.000 überwiegend mittelständischen und eigentümergeführten Betrieben mit rund 468.000 Beschäftigten in Deutschland. Daher haben wir uns sehr gerne mit unserer Expertise und Marktkennntnis am Stakeholderdialog zum Verordnungsentwurf der EU-Kommission 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 beteiligt.

Unsere Stellungnahme vom 03.02.2026 haben wir an das Referat IVA5 in Ihrem Hause gesandt, dennoch möchte ich Sie auf die für uns wesentlichen Kritikpunkte dieses Verordnungsentwurfes hinweisen, der nach wie vor Lücken lässt und damit professionellen Abmahnorganisationen Tür und Tor öffnet, ohne dass es einen messbaren Mehrwert für Verbraucherinnen und Verbraucher gibt.

Im Grundsatz unterstützen wir die **Bestrebungen zur Modernisierung sowie die Harmonisierung des Rechtsrahmens**. Der ZDK befürwortet ausdrücklich den Richtungswechsel hin zu einer EU-weiten, einheitlichen Fahrzeugkennzeichnung.

Ein wesentliches Anliegen ist es uns, dass im Interesse der Adressaten der Verordnung, der Rechtssicherheit und Verhältnismäßigkeit der Regelungen sowie auch im Sinne der Verbraucher und mithin der Effizienz der Regelungen die Pflichten zur **Kennzeichnung in erster Linie denjenigen in die Pflicht** nehmen sollten, 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. Vor diesem Hintergrund ist ein Kernanliegen des ZDK mit Blick auf die „physische Kennzeichnung“ des betreffenden Pkw, dass der **Hersteller für die rechtskonforme Erstkennzeichnung am Fahrzeug selbst**

ab Werk verantwortlich ist. Eine Pflicht zur Erstkennzeichnung durch den Händler am Fahrzeug 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.

An dieser Stelle möchten wir ergänzend zu der detaillierten Stellungnahme (**Anlage**) noch auf wesentliche Risiken hinweisen, die insbesondere für den deutschen Markt und den deutschen Rechtsraum mit Blick auf die Regelungen zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen bestehen respektive verschärft werden.

Aufgrund der Tatsache, dass sich die Vorschriften auf gebrauchte Kraftfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge erweitert, bei teilweise **nicht gegebener bzw. nicht ausreichender Datenverfügbarkeit und Datenqualität**, verschärft sich das bereits unter Geltung der Pkw-EnVKV bestehende **Haftungs- und Abmahnrisiko** stark. Besondere Brisanz bekommt dieser Umstand dadurch, dass wir in Deutschland anders als in anderen EU-Mitgliedsstaaten und hier insbesondere die **Automobilbranche mit** professionell agierenden **Abmahnvereinen konfrontiert** sind, die gerade die **Vorschriften zur Kennzeichnung von Pkw für eigene Zwecke finanziell ausnutzen**.

Das zeigt sich an der systematischen Überwachung von Autohäusern und Online-Tracking in Verbindung mit standardisierten Abmahnungsmechanismen und dem Fokus auf vertragsstrafenbewehrte Unterlassungserklärungen inkl. drohender hoher Vertragsstrafensummen sowie dem Betreiben in Richtung unverhältnismäßig hoher Streitwerte. Das mittelständische Kfz-Gewerbe, das lediglich Händler und eben nicht Hersteller von Neufahrzeugen ist, ist speziell ist davon besonders betroffen.

Darüber hinaus ergibt sich mit Blick auf die Erweiterung auf Gebrauchtfahrzeuge gerade für den deutschen Rechtsraum ein **nicht unerhebliches zivilrechtliches Haftungsrisiko**, welches insbesondere auch den **Markt für Gebrauchtwagen empfindlich beeinträchtigt**, was auch für Verbraucher negative Folgen haben wird.

Denn die **Angaben auf dem Label** können zivilrechtlich als **vereinbarte Beschaffenheit** des Fahrzeugs gemäß § 434 BGB interpretiert werden bzw. dürfte dies letztlich der Fall sein. **Konsequenz** wäre, dass ein **Händler aus** einem auf dieser Basis geschlossenen **Kaufvertrag für derlei Angaben gegenüber dem Käufer einzustehen** hat und seit der Schuldrechtsreform im Jahre 2002 haben sich die Regularien in puncto Haftung für den Händler als Verkäufer noch verschärft.

Wenn die angegebenen Werte für das betreffende gebrauchte Fahrzeug der **Überprüfung** auf dem Prüfstand **nicht standhalten**, insbesondere wenn die Werte für Gebrauchte eben aufgrund von Alter, Verschleiß, Veränderungen nicht mehr zutreffend sind, läge ein **Sachmangel i.S.v. §§ 434 i.V.m. 437 BGB** vor. Denn es sind allenfalls die **WLTP-Werte** für Neufahrzeuge frühestens ab September 2017 verfügbar und dies auch **nicht für alle Fahrzeuge auf dem Gebrauchtmart**. Für Letztere wäre für den Händler gänzlich unklar, wie er mit den Anforderungen der Verordnung im Hinblick auf Gebrauchtwagen verfahren soll. Er würde sich aus diesem Marktsegment zurückziehen und dieser Verkäufe dem „grauen Markt“ ohne Garantieleistungen überlassen.

Vor diesem Hintergrund appellieren wir an Sie, sehr geehrte Frau Bundesministerin, sich im Gesetzgebungsverfahren für die Formulierung rechtssicherer, praktikabler und technologisch umsetzbarer Vorschriften einzusetzen, die den unterschiedlichen Rollen und Einflussmöglichkeiten von Herstellern, Händlern und sonstigen Marktteilnehmern gerecht werden. Nur so kann die Verordnung sowohl den Verbraucherinteressen als auch der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilwirtschaft dienen und die angestrebte Vollharmonisierung im Binnenmarkt erreichen.

Über die Einladung zu einem persönlichen Gespräch würde ich mich sehr freuen, um Ihnen detailliert die Auswirkungen zu erläutern. In der **Anlage** finden Sie eine Zusammenfassung unserer Hauptkritikpunkte an dem Verordnungsentwurf.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Peckruhn', with a stylized flourish at the end.

Thomas Peckruhn
(Präsident)