

Stellungnahme des Verbandes der Automobilhändler Deutschlands e.V.

zum Vorschlag der EU-Kommission für eine Änderung der Verordnung 2019/631/EU vom 16.12. 2025

Der VAD vertritt die Interessen der über 6.000 Autohändler in Deutschland. Die deutschen Autohändler sorgen mit über 300.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dafür, dass Deutschland mobil bleibt. Viele Millionen Verkaufsgespräche im Jahr sorgen dafür, dass unsere Mitglieder den Autokunden besser kennen als jeder andere.

Elektromobilität ja – aber ohne Zwang

Der VAD hat den Vorschlag der EU- Kommission auf Basis der Erfahrungen seiner Mitglieder eingehend analysiert. Die deutschen Autohändler unterstützen das Ziel der EU, Klimaschutz erfolgreich zu machen. Die Autohändler setzen sich jeden Tag dafür ein, die immer noch verbreitete Skepsis vieler Kunden gegenüber Elektroautos auszuräumen.

Der Kunde will von seinem neuen Elektroauto überzeugt werden. Zwang geht nach hinten los. Der Vorschlag der Kommission wird dem Hochlauf der Elektromobilität deswegen nicht helfen. Aus Sicht des VAD handelt es sich um eine Mogelpackung. Das faktische Verbrennerverbot 2035 wird durch neue, eng gefasste und komplexe Kompensationsanforderungen nur getarnt. Der Vorschlag simuliert Technologieoffenheit. Er lässt sinnvolle Alternativen zu rein batterieelektrischen Fahrzeugen nicht zu.

Energiekennzeichnung völlig neu gestalten: relevant, aktuell und rechtssicher

Die Integration der Energiekennzeichnungs-Richtlinie in die neu gefasste CO2- Verordnung ist grundsätzlich richtig. Auf diese Weise können alle Vorgaben gebündelt und aufeinander abgestimmt werden. Außerdem ist es gut, das Instrument der Richtlinie durch eine Verordnung zu ersetzen, um strengere nationale Anforderungen („Gold-plating“) auszuschließen.

Analoge bunte Pfeile abschaffen – Abmahnindustrie trockenlegen – „Klimadatenbank“ schaffen

Die gegenwärtige Kennzeichnung hat ihr Ziel verfehlt. Unsere Erfahrung aus vielen tausend Beratungsgesprächen jeden Tag ist klar: Die Kennzeichnung in ihrer gegenwärtigen Form ist für den Verbraucher unnütz. Die Informationen sind in den seltensten Fällen entscheidungsrelevant, wenn sie denn überhaupt aktiv zur Kenntnis genommen werden. Anstatt dessen hat die bisherige Regelung eine bizarre Abmahnindustrie entstehen lassen, die Rechtsunsicherheiten schamlos zum eigenen Profit ausnutzt - zu Lasten der Automobilhändler und des Kunden.

Der VAD tritt daher dafür ein, das gegenwärtige Label komplett abzuschaffen und diese Regelungsmaterie völlig neu zu fassen. Der VAD fordert die EU daher dringend dazu auf, den Holzweg einer kleinteiligen physischen Kennzeichnung am point of sale und des ellenlangen „Kleingedruckten“ auf Anzeigen, Plakaten etc. zu verlassen und mit der Zeit zu gehen: durch eine moderne, ausschließlich digitale Information. Das ist gelebter Bürokratieabbau - und nutzt den Kunden, den Händlern und nicht zuletzt dem Klima, weil der Verbraucher endlich relevante Informationen in einer Form an die Hand bekommt, die für seine Entscheidung nützlich ist.

Im Einzelnen:

- 1. Für echte Technologieoffenheit** (Zu Art. 1 ff.- Anpassung des EU- Flottengrenzwerts 2035 und zur Kompensation verbleibender CO2 Emissionen durch „Nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe bzw. durch „Grünen Stahl“ sowie durch „Super-Credits“ für kleine „Null-Emissions-Fahrzeuge“).

Die von der EU- Kommission vorgeschlagene Anpassung ist eine Mogelpackung. Technologieoffenheit wird behauptet, aber nicht geschaffen. Daher schlägt der VAD vor, die Vorgaben zur Kompensation zu

streichen und die Neufassung darauf zu beschränken, das CO2-Minderungsziel für 2035 auf 90% festzusetzen (Art. 1b).

- a. Die Mehrfachanrechnung (Faktor 1,3) bestimmter, kleiner batterieelektrischer Fahrzeuge wird dadurch entwertet, dass sie unter den Vorbehalt noch nicht festgelegter „Made in EU“ Kriterien gestellt wird. Wegen der Dominanz von in China gefertigter Batterien ist aber unklar, ob es überhaupt in relevanten Mengen Fahrzeuge geben wird, die von dieser Privilegierung profitieren. Derzeit werden kleine BEV kaum in der EU hergestellt, weil die Faktorkosten, insbesondere die Energiekosten, in Europa im Vergleich zu China zu hoch sind. Die Kommission sollte hier ansetzen, anstatt sich mit opaken Kriterien dem Vorwurf des Protektionismus auszusetzen.
 - b. Die Kompensation des nach Art. 1b. ab 2035 noch zulässigen „Rests“ von 9,5g CO2 wirft erhebliche Probleme auf. Niemand wird in die Herstellung von „Grünem Stahl“ oder „E-Fuels“ investieren, wenn die Abnahmeverlumina nicht verlässlich abgeschätzt werden können. Umgekehrt werden die Hersteller diese Kompensationen nicht nutzen können, wenn die Kapazitäten für „Grünen Stahl“ oder „E-Fuels“ nicht verlässlich vorgehalten werden. Damit ist diese vermeintliche Öffnung zum Scheitern verurteilt.
- 2. Neustart bei der Kennzeichnung: Für relevante, aktuelle und rechtssichere Informationen: Für eine echte „Klima-Datenbank“ (zu Art. 15a i.V. m. Annex IIIa):**

Die aktuelle Energieverbrauchskennzeichnung gem. Richtlinie 1999/94/EG und der deutschen PKW-EnVKV nützt dem Kunden nichts, schadet den Autohändlern und füllt die Kassen der Abmahnvereine.

Was will der Kunde wissen? Viele Kunden interessieren sich für den Energieverbrauch (Kraftstoff/Strom) eines Fahrzeugs. Einige Kunden auch für den CO2-Fußabdruck über den Lebenszyklus. Diese Informationen müssen jedoch eingeordnet werden, weil sie nur relevant sind, wenn sie in Bezug auf die Spezifika des jeweiligen Fahrzeugs und in Bezug auf das

Fahrprofil des Kunden gesetzt werden. Das leistet die Kennzeichnung nicht.

Der VAD schlägt deswegen vor, einen völligen Neustart zu wagen – für relevante, aktuelle und rechtssichere Informationen. Das kann eine Datenbank leisten, die alle relevanten Informationen fahrzeugspezifisch und aktuell bereitstellt („Klimadatenbank“).

Dies könnte wir folgt aussehen:

- a. Die aktuelle Kennzeichnung wird vollständig abgeschafft.
Insbesondere die im Detail vorgeschriebenen, im Verkaufsraum physisch vorzuhaltenen Informationen werden vom Kunden in der Praxis nicht wahrgenommen. Der Kunde versteht in der Regel den Informationsgehalt ohne Erläuterung seitens des Verkaufspersonals nicht. Die Komplexität des labels führt dazu, dass es nach den jahrelangen Erfahrungen unserer Mitglieder de facto nicht entscheidungsrelevant ist. Das gilt auch für die sehr detaillierten Informationen im „Kleingedruckten“ auf Anzeigen und ähnlichen Materialien.
- b. Anstelle der bisherigen Kennzeichnung und des „Kleingedruckten“ tritt eine online-Datenbank, die alle relevanten Informationen übersichtlich fahrzeugbezogen zur Verfügung stellt – die „Klima-Datenbank“. Die Datenbank kann frei recherchiert, unterschiedliche Fahrzeugtypen können transparent verglichen werden. Der Kunde bekommt die Möglichkeit, die Parameter mit den für ihn relevanten Fahrprofilen zu korrelieren. Die Daten werden direkt vom Hersteller eingestellt, aktuell gehalten und ggfs. erweitert. Die DAT unterhält im Auftrag von VDA und VDIK bereits eine Datenbank, auf die aufgesetzt werden kann.
- c. Beim Händler oder auf Anzeigen und Werbematerialien wird der Zugang durch gut sichtbar angebrachte QR-Codes gewährleistet. Für Kunden ohne eigenes mobiles Endgerät kann der Zugang im Autohaus über ein zentrales Terminal im Verkaufsraum gewährleistet werden. Damit bekommt der Verkäufer ein für den

Verkaufsprozess relevantes tool an die Hand. Die Zeit des toten Papiers geht zu Ende.

- d. Auf diese Weise wird verhindert, dass Abmahnvereine weiter versuchen, Regelungslücken zum eigenen finanziellen Vorteil zu instrumentalisieren und bei den Autohändlern Kosten zu verursachen, die dem Kunden nicht zugutekommen. Die Richtigkeit und Relevanz der Informationen in der Datenbank kann von jedermann jederzeit geprüft und von der EU-Kommission unmittelbar gewährleistet werden. Auf diese Weise bekommen die Kunden endlich die Informationen, die sie brauchen.

Gerne stehen wir mit der Expertise und Erfahrungen unserer Mitglieder für Gespräche und Erläuterungen zur Verfügung.