

Werbung für PKW-Modellreihe bedarf nicht immer einer CO²-Emissionsangabe

Bundesgerichtshof

Urteil vom 24.07.2014

Az.: I ZR 119/13

Tenor

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24.07.2014 durch ... für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 13. Juni 2013 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Tatbestand

Die Beklagte ist die Herstellerin des Fahrzeugs Mercedes-Benz SLK. Sie warb für dieses Fahrzeug in der deutschen Ausgabe der Zeitschrift "falstaff" 03/11 (Juni bis August 2011), ohne dabei Angaben über dessen Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen zu machen.

Die Klägerin ist ein in die Liste qualifizierter Einrichtungen nach § 4 UKlaG eingetragener Umwelt- und Verbraucherschutzverband. Sie verfolgt nach ihrer Satzung unter anderem den Zweck, die aufklärende Verbraucherberatung und den Umweltschutz in Deutschland zu fördern.

Nach Ansicht der Klägerin hat die Beklagte mit der Werbung in der Zeitschrift "falstaff" 03/11 ihrer sich aus der Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung ergebenden Verpflichtung zuwidergehandelt, als Hersteller neuer

Personenkraftwagen sicherzustellen, dass in Werbeschriften für diese Fahrzeuge deren CO₂-Emissionswerte angegeben werden.

Mit ihrer nach erfolgloser Abmahnung erhobenen Klage hat die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte unter Androhung näher bezeichneter Ordnungsmittel zu verurteilen, im geschäftlichen Verkehr zu Zwecken des Wettbewerbs für neue Personenkraftwagen des Mercedes-Benz SLK in Druckschriften zu werben, ohne dabei Angaben über die offiziellen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge (im Sinne des § 2 Nr. 6 Pkw-EnVKV) zu machen;

2. die Beklagte zu verurteilen, der Klägerin Abmahnkosten in Höhe von 214 € nebst Zinsen zu erstatten.

Die Beklagte ist der Klage entgegengetreten. Sie hat geltend gemacht, die Angaben zu den CO₂-Werten seien zumindest nach der Fassung entbehrlich gewesen, in der die Anlage 4 (zu § 5) Abschnitt I Nummer 3 der Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung bis zum 30. November 2011 gegolten habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen (LG Stuttgart, WRP 2012, 751). Die Berufung der Klägerin ist ohne Erfolg geblieben (OLG Stuttgart, GRUR-RR 2014, 71 = WRP 2013, 1231).

Mit ihrer vom Berufungsgericht zugelassenen Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin ihre Klageanträge weiter.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht hat die Klage als unbegründet angesehen. Dazu hat es ausgeführt:

Die beanstandete Werbung sei weder nach §§ 3, 5, 5a UWG noch nach §§ 3, 4 Nr. 11 UWG in Verbindung mit §§ 1, 5 Pkw-EnVKV

unlauter. Die Bestimmungen der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung hinsichtlich der Informationspflichten über den Kohlendioxidausstoß seien zwar Marktverhaltensregelungen im Sinne von § 4 Nr. 11 UWG, deren Verletzung die Interessen der Verbraucher auch spürbar beeinträchtige. Zwischen den Parteien bestehe aber im Grundsatz kein Streit darüber, dass die CO₂-Emissionswerte nicht anzugeben seien, wenn lediglich für eine Fabrikmarke oder für einen Typ geworben werde und auch keine Angaben zur Motorisierung gemacht würden. Das sei nach der insoweit gebotenen formalen Betrachtungsweise vorliegend der Fall.

Diese Betrachtungsweise sei auch nicht im Hinblick darauf zu korrigieren, dass die Regelung in Anlage 4 (zu § 5) Abschnitt I Nummer 3 Pkw-EnVKV nicht unerheblich von der Regelung in Anhang IV Unterabsatz 3 der Richtlinie 1999/94/EG über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen abweiche.

II.

Die gegen diese Beurteilung gerichteten Angriffe der Revision haben keinen Erfolg.

1. Der Klägerin steht der geltend gemachte Unterlassungsanspruch nach §§ 8, 3, 4 Nr. 11 UWG in Verbindung mit den Bestimmungen der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung ebensowenig zu wie der von ihr insoweit geltend gemachte Anspruch gemäß § 12 Abs. 1 Satz 2 UWG auf Ersatz der Abmahnkosten. Die Beklagte hat mit der von der Klägerin beanstandeten Werbung schon deshalb nicht gegen die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung verstoßen, weil sich diese Werbung anders als die Werbung in der Sache "Gallardo Spyder" (vgl. BGH, Urteil vom 4. Februar 2010 I ZR 66/09, GRUR 2010, 852 = WRP 2010, 1143) nicht wie in § 5 Abs. 1 und Abschnitt I der Anlage 4 der Pkw-EnVKV vorausgesetzt auf ein bestimmtes Personenkraftwagenmodell

bezogen hat.

a) Nach § 5 Abs. 1 Pkw-EnVKV haben Hersteller und Händler, die Werbeschriften verwenden, sicherzustellen, dass dort Angaben über die offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen der betreffenden Modelle neuer Personenkraftwagen nach Maßgabe von Abschnitt I der Anlage 4 dieser Verordnung gemacht werden. Nach diesem Abschnitt I sind für das in der Werbeschrift genannte Fahrzeugmodell Angaben über die offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus zu machen (Nr. 1 Satz 1), wobei die Angaben auch bei flüchtigem Lesen leicht verständlich, gut lesbar und ebenso hervorgehoben sein müssen wie der Hauptteil der Werbebotschaft (Nr. 2). Wird für mehrere Modelle geworben, sind entweder die Werte für jedes Modell anzuführen oder es ist die Spannbreite zwischen den ungünstigsten und den günstigsten offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus anzugeben (Nr. 1 Satz 2). Nach Abschnitt I Nr. 3 der Anlage 4 der Pkw-EnVKV ist eine Angabe der CO₂-Werte nicht erforderlich, wenn nicht für ein bestimmtes Modell, sondern lediglich für die Fabrikmarke geworben wird.

aa) Der von der Klägerin mit dem Klageantrag zu 1 geltend gemachte Verletzungsunterlassungsanspruch ist allerdings nur dann begründet, wenn die beanstandete Werbung der Beklagten auch schon gegen die zum Zeitpunkt ihres Erscheinens im Sommer 2011 geltenden Bestimmungen der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung verstieß und deshalb wettbewerbswidrig war (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteil vom 9. Juni 2011 – I ZR 17/10, GRUR 2012, 188 Rn. 11 = WRP 2012, 975 – Computer-Bild; Urteil vom 25. April 2012 – I ZR 105/10, GRUR 2012, 1279 Rn. 16 = WRP 2012, 1517 – DAS GROSSE RÄTSELHEFT, jeweils mwN). Dementsprechend ist bei der Beurteilung dieses Anspruchs auch die Fassung des Abschnitts I Nummer 3 der Anlage 4 zur Pkw-EnVKV zu berücksichtigen, die bis zum 30. November 2011 gegolten hat. Danach war eine Angabe der CO₂-Werte auch dann nicht erforderlich, wenn lediglich für einen

Typ geworben wurde und keine Angaben zur Motorisierung gemacht wurden. Diese Regelung ist auch für den Anspruch auf Erstattung der Abmahnkosten gemäß dem Klageantrag zu 2 maßgeblich, für den es allein auf die Rechtslage im Zeitpunkt der von der Klägerin ausgesprochenen Abmahnung ankommt (vgl. BGH, GRUR 2012, 188 Rn. 48 – Computer-Bild; BGH, Urteil vom 31. Mai 2012 – I ZR 45/11, GRUR 2012, 949 Rn. 32 = WRP 2012, 1086 – Missbräuchliche Vertragsstrafe, jeweils mwN).

bb) Davon unabhängig bestand und besteht die in § 5 Abs. 1 Pkw-EnVKV bestimmte und in Abschnitt I der Anlage 4 zu dieser Verordnung näher konkretisierte Verpflichtung zur Angabe der offiziellen CO₂-Emissionen sowohl nach der Fassung, in der diese Bestimmungen bis zum 30. November 2011 gegolten haben, als auch nach der Fassung, die seither gilt, nur bei einer Werbung für bestimmte Modelle neuer Personenkraftwagen.

Diese Regelung stimmt mit der in Art. 6 Abs. 1 und Anhang IV der Richtlinie 1999/94/EG enthaltenen Regelung überein. Nach Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie 1999/94/EG stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass alle Werbeschriften die offiziellen spezifischen CO₂-Emissionswerte der betreffenden Personenkraftwagenmodelle gemäß Anhang IV dieser Richtlinie enthalten. Diese in Anhang IV Unterabsatz 1 Satz 1 der Richtlinie wiederholte Bestimmung wird in Anhang IV Unterabsatz 1 Satz 2 Nr. 1 und 2 der Richtlinie dahingehend konkretisiert, dass die entsprechenden Angaben zumindest gut lesbar, nicht weniger hervorgehoben als der Hauptteil der Werbebotschaft und bereits bei flüchtigem Lesen leicht verständlich sein sollten.

b) Nach § 2 Nr. 15 Pkw-EnVKV ist "Modell" im Sinne dieser Verordnung die Handelsbezeichnung eines Fahrzeugs, bestehend aus Fabrikmarke, Typ sowie gegebenenfalls Variante und Version eines Personenkraftwagens. Diese Definition stimmt in der Sache mit der in Art. 2 Nr. 11 der Richtlinie 1999/94/EG enthaltenen Begriffsbestimmung überein, wonach der Ausdruck "Modell" die Handelsbezeichnung der Fabrikmarke, des Typs und

gegebenenfalls der Variante und Version eines Personenkraftwagens bezeichnet. Nach den im zweiten Rechtszug nicht angegriffenen Feststellungen des Landgerichts gibt es von dem mit der von der Klägerin beanstandeten Werbeschrift beworbenen Personenkraftwagen "Mercedes-Benz SLK" etwa mit dem "SLK 200?", dem "SLK 250?" und dem "SLK 350?" mehrere Varianten bzw. Versionen und damit auch mehrere Modelle. Eine Verpflichtung zur Angabe der gemäß § 5 Abs. 1 und Abschnitt I der Anlage 4 der Pkw-EnVKV zu machenden Angaben hätte für die Beklagte danach nur dann bestanden, wenn sie etwa für das Modell "Mercedes-Benz SLK 200?" geworben hätte. Das ist in der angegriffenen Werbung nicht der Fall, die nur allgemein das Fahrzeug "Mercedes-Benz SLK" zum Gegenstand hat, ohne ein konkretes Modell im Sinne der Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung anzuführen.

c) Dem Vorstehenden steht nicht entgegen, dass nach § 2 Nr. 6 Pkw-EnVKV in Verbindung mit Art. 2 Nr. 6 der Richtlinie 1999/94/EG dann, wenn unter einem Modell mehrere Varianten und/oder Versionen zusammengefasst sind, der Wert für die CO₂-Emissionen dieses Modells auf der Grundlage der Variante oder Version mit den höchsten offiziellen CO₂-Emissionen innerhalb dieser Gruppe anzugeben sind (aA OLG Frankfurt, Urteil vom 10. Mai 2012 6 U 81/11, juris Rn. 13 f. im Hinblick auf die seit 1. Dezember 2011 geltende Fassung der Pkw-Energieverbrauchs-kennzeichnungsverordnung). Diese beiden Bestimmungen sind gemäß § 2 Nr. 16 Pkw-EnVKV in Verbindung mit Art. 2 Nr. 12 der Richtlinie 1999/94/EG auf die Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger bezogen (vgl. BGH, GRUR 2010, 852 Rn. 18 – Gallardo Spyder).

Nach Art. 2 Spiegelstrich 7 der Richtlinie 70/156/EWG in der durch die Richtlinie 92/53/EWG geänderten Fassung bedeutet "Typ" eines Fahrzeugs, dass es sich um Fahrzeuge derselben Fahrzeugklasse handelt, die sich zumindest hinsichtlich der in

Anhang II B dieser Richtlinie aufgeführten Merkmale nicht unterscheiden (Satz 1), wobei ein Fahrzeugtyp aus mehreren Varianten und Versionen bestehen kann (Satz 2; EuGH, Urteil vom 13. Juli 2006 C83/05, Slg. 2006, I6799 Rn. 5 Voigt [insoweit nicht in NJW 2006, 2539]). Für die Fahrzeugklasse M 1, das heißt für Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrer (vgl. Anlage II A 1 der Richtlinie 70/156/EWG), umfasst eine Variante eines Fahrzeugtyps gemäß Anlage II B 1 Unterabsatz 2 Spiegelstrich 5 und 6 Fahrzeuge innerhalb eines Typs, bei denen die Unterschiede in der Motorleistung nicht mehr als 30% betragen, das heißt die höchste Leistung die niedrigste um nicht mehr als das 1,3-fache übersteigt und die Unterschiede im Hubraum nicht mehr als 20% betragen, das heißt der größte Hubraum den kleinsten um nicht mehr als das 1,2-fache übersteigt.

Damit übereinstimmende Bestimmungen sind in Art. 3 Nr. 17 in Verbindung mit Anhang II A Unterabsatz 3 und Anhang II B 1 Unterabsatz 2 Spiegelstrich 5 und 6 der Richtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge enthalten. Diese Bestimmungen sind gemäß Art. 49 Abs. 2 und der Entsprechungstabelle im Anhang XXI der Richtlinie 2007/46/EG, die nach ihrem Artikel 50 am 29. Oktober 2007 in Kraft getreten ist, an die Stelle der entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG getreten. Danach können bei einem Fahrzeugtyp wegen Unterschieden in der Motorleistung oder im Hubraum auch in unterschiedlichem Umfang CO₂-Emissionen auftreten. Diesem Umstand trägt die in § 2 Nr. 6 Pkw-EnVKV in Verbindung mit Art. 2 Nr. 6 der Richtlinie 1999/94/EG enthaltene Regelung Rechnung. Diese Vorschriften lassen aber keinen Rückschluss darauf zu, was unter einem Modell im Sinne von § 5 Abs. 1 und Abschnitt I der Anlage 4 der Pkw-EnVKV zu verstehen ist.

2. Die Revision hat die Ansicht vertreten, Abschnitt I Nr. 3

der Anlage 4 zur Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung gehe insoweit über die Richtlinie 1999/94/EG hinaus, als sie abweichend von Anhang IV Unterabsatz 3 dieser Richtlinie die Angabe der CO₂-Werte auch dann für entbehrlich halte, wenn nicht für ein bestimmtes Modell, sondern lediglich für die Fabrikmarke geworben werde. Dem kann nicht zugestimmt werden.

Der Anhang IV der Richtlinie 1999/94/EG knüpft an die in Art. 6 Abs. 1 dieser Richtlinie enthaltene Regelung an, die ihrerseits eine auf bestimmte Personenkraftwagenmodelle bezogene Werbung voraussetzt. Die in ihrem Unterabsatz 3 enthaltene Bestimmung, wonach der Kraftstoffverbrauch nicht angegeben werden muss, wenn in der Werbeschrift lediglich auf die Fabrikmarke und nicht auf ein bestimmtes Modell verwiesen wird, dient insoweit lediglich der Klarstellung. Sie rechtfertigt daher nicht den Umkehrschluss, dass in einem solchen Fall die CO₂-Emissionen angegeben werden müssen. Dies gilt umso mehr deshalb, weil nicht ersichtlich ist, welcher Wert oder Wertebereich in einem solchen Fall angegeben werden sollte.

3. Die von der Klägerin beanstandete Werbung verstößt nach den vorstehenden Ausführungen nicht gegen Informationspflichten, die die Beklagte nach dem Unionsrecht zu erfüllen hatte. Sie ist daher auch nicht als irreführend im Sinne von § 5a Abs. 2 und 4 UWG anzusehen.

4. Nach allem ist eine Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union nach Art. 267 Abs. 3 AEUV nicht veranlasst. Die richtige Anwendung der im Streitfall in Rede stehenden unionsrechtlichen Bestimmungen ist derart offenkundig, dass insoweit kein Raum für vernünftige Zweifel besteht (vgl. EuGH, Urteil vom 6. Oktober 1982 287/81, Slg. 1982, 3415 Rn. 13 bis 16 = NJW 1983, 1257 C. I.L.F.I.T.; Urteil vom 11. September 2008 C428/06, Slg. 2008, I6747 = EuZW 2008, 757 Rn. 42 f. UGT Rioja u.a.).

III.

Danach hat das Berufungsgericht die Klage im Ergebnis zu Recht als unbegründet angesehen. Die Revision der Klägerin ist daher mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.