

Stellungnahme

zum Referentenentwurf des
Bundesministeriums für Justiz und
Verbraucherschutz

*„Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung
der Richtlinie (EU) 2024/1799 zur
Förderung der Reparatur von Waren“*



Der **Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK)** setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die individuelle Straßenmobilität und nachhaltige Entwicklung miteinander verbindet. Das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe ist ein wesentlicher Garant für die technische Sicherheit im Straßenverkehr in Deutschland. Umfangreiche Service- und Reparaturleistungen sind unser tägliches Handwerk und unerlässlich für den sicheren und umweltfreundlichen Betrieb von **70 Millionen** zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern. Mit ca. **470.000 Arbeitsplätzen** sind unsere nahezu **40.000 Betriebe** des Kfz-Gewerbes (Handel, Handwerk, Werkstätten) ein entscheidender Wirtschaftsfaktor.

Ausgangslage

Ziel des vorgelegten Referentenentwurfs ist die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1799 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über gemeinsame Vorschriften zur Förderung der Reparatur von Waren und zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2394 und der Richtlinien (EU) 2019/771 und (EU) 2020/1828 (ABl. L, 2024/1799, 10.7.2024; 2024/90789, 9.12.2024 – nachfolgend: Recht-auf-Reparatur-Richtlinie oder Richtlinie), die am 30. Juli 2024 in Kraft trat. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten der Europäischen Union in ihrem Artikel 22, bis zum 31. Juli 2026 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen und zu veröffentlichen, die erforderlich sind, um der Richtlinie nachzukommen. Vor diesem Hintergrund sind zur Umsetzung der Richtlinie innerhalb des vorgelegten Referentenentwurfs Anpassungen im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) und im Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch (EGBGB) vorgesehen.

Position & Stellungnahme

Der ZDK unterstützt ausdrücklich die mit der Richtlinie (EU) 2024/1799 sowie mit deren Umsetzung in nationales Recht verfolgten Ziele „die vorzeitige Entsorgung brauchbarer Waren, die von Verbrauchern gekauft wurden, zu verringern und die Verbraucher dazu anzuregen, ihre Waren länger zu nutzen“ und eine Reparatur von Waren zu stärken“ sowie „einen nachhaltigen Konsum, eine Kreislaufwirtschaft und den grünen Wandel zu fördern“.

Mehr noch, letztlich **steht** insbesondere das **Kraftfahrzeuggewerbe** genau **für diese Werte und die Verfolgung dieser Ziele**, wie kein Zweites. Das Kraftfahrzeug ist ein Investitionsgut von hohem Wert, weshalb ein Erhalt der Substanz und Funktionsfähigkeit sowohl für den Kunden, insbesondere den Verbraucher von besonderer Bedeutung ist, zum einen um dieses bis zum Lebenszyklusende selbst nutzen zu können und zum anderen auch um den Erhalt als werthaltiges Gut und Gebrauchtware, die einer Weiterveräußerung und mithin -nutzung zugänglich ist, sicherzustellen.

Aus diesem Grunde wird die Ware „Kraftfahrzeug“/„Automobil“ als **komplexes Produkt**, welches aus **vielen verschiedenen Komponenten** besteht (ein durchschnittliches Mittelklasse-Verbrenner-Modell ca. 10.000 Teile), und zudem **einer Reparatur gut zugänglich** ist, **praktisch seit Erfindung des Automobils durch das Kfz-Gewerbe einer regelmäßigen Wartung und Reparatur zugeführt, soweit und solange dies möglich ist**. Fakt ist, dass **regelmäßige Wartung und Reparatur**, insbesondere von Verschleißteilen, **zum bestimmungsgemäßen Gebrauch von Kraftfahrzeugen gehören**. Im Ergebnis gehören somit das Werkstattgeschäft sowie auch der Handel mit Gebrauchtwagen zu den tragenden Säulen des Geschäfts in Autohäusern und Werkstätten; ein Geschäft das nicht zuletzt auch den Verbrauchern und auch dem nachhaltigen, umweltverträglichen Konsum dient.

Vor diesem Hintergrund sollten Regelungen, die die vorzeitige Entsorgung von Waren verhindern und insbesondere die Verlängerung der Nutzungsdauer von Waren fördern sollen, nicht nur bestehende Lücken schließen in denen möglicherweise (noch) eine „Einwegausrichtung“ bzw. „Wegwerfmentalität“ vorherrscht, sondern insbesondere bestehende, **funktionierende (Öko)Systeme, denen bereits eine Reparatur und der Erhalt von Waren sowie die Verlängerung des Lebenszyklus und mehrfache Nutzung** durch mehrere Verbraucher/Endkunden im Wege der Vermarktung von Gebrauchten immanent ist, **fördern respektive beibehalten, zumindest aber nicht gefährden**.

Gerade **mit Blick auf komplexe, zusammengesetzte Produkte**, die aus vielen (abgrenzbaren) Funktionseinheiten bzw. Einzelteilen bestehen, **wie das Kraftfahrzeug bzw. Automobil, überzeugen** die Bestimmungen der Richtlinie und mithin die **Regelungen**, die in Umsetzung dieser für das deutsche Recht im BGB und EGBGB vorgesehen sind, weitgehend **nicht. Vielmehr gefährden die Regelungen**, mit Blick auf die Kfz-Branche und vrs. auch mit Blick auf andere Branchen mit komplexen, hochpreisigen Waren, **die bestehenden Errungenschaften um die Reparatur bzw. v.a. die Weiternutzung und einen langen Lebenszyklus von Waren**, wie dem Kraftfahrzeug, **sogar nachhaltig** und gefährden somit für diesen Bereich die „Erreichung der Ziele der Resolution der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 25. September 2015 „*Transformation unserer Welt: die UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung*“ und sind der Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 12 abträglich, nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherzustellen.

So stellt insbesondere die **Verlängerung der Verjährung von Ansprüchen wegen eines Mangels künftig um 12 Monate, für den Fall**, dass Verbraucher im Rahmen der Nacherfüllung die **Nachbesserung** statt der Ersatzlieferung wählt, ein **Szenario** dar, **welches insbesondere** den Gebrauchtwagenhandel und den **Gebrauchtwagenmarkt zu Lasten von Verbrauchern und auch der Autohäuser**, verbunden mit hohem Schadenspotential, **ernsthaft bedroht**.

Zunächst einmal passt die **pauschale Anpassung der Regelungen zum Sachmangelhaftungsrecht** und mithin bereits der Anpassungen innerhalb der Warenkaufrichtlinie **nicht zu den im Zuge des Gesetzgebungspakets** und des zugehörigen Gesetzgebungsverfahrens **zum sog. Recht auf Reparatur getroffenen Wertungen und Entscheidungen**, da dieses an bestimmte Produktgruppen anknüpft, Kraftfahrzeuge, konkret auch Automobile, jedoch bewusst nicht erfasst sind.

Zu den Produkten die entsprechend erfasst sind zählen insbesondere Haushaltswaschmaschinen und -wäschetrockner, Geschirrspüler und Kühl-/Gefriergeräte, Staubsauger und elektronische Displays (Fernseher, Monitore), Mobiltelefone und Tablets u.ä.. Dies aus gutem Grund, denn es handelt sich mithin um Waren die grundsätzlich eine andere, deutlich niedrigere Investitionshöhe besitzen und für die ein anderer Grad an Reparaturvolumen am Gesamtaufkommen der Geräte im Verhältnis zu Kraftfahrzeugen besteht und bei denen ein Wegwerfen bei einem Defekt vergleichsweise sehr häufig vorkommt. Demgegenüber ist sogar die **Reparatur von Kraftfahrzeugen, so vor allem dem Automobil**, nicht nur im Interesse des Verbrauchers und mithin des nachhaltigen Konsums, sondern **wird** vielmehr **in aller Regel erreicht. Gleiches gilt für eine Weiteräußerung oder -nutzung von Kraftfahrzeugen als Gebrauchtfahrzeuge**, bspw. im Wege des Verkaufs nach Auslaufen eines Leasingvertrags oder nach Inzahlungnahme usw.. Diese Möglichkeiten müssen im Interesse von Verbraucher und Umweltschutz gefördert werden bzw. zumindest erhalten bleiben.

Dem widerspricht es, dass über die **Anpassungen im Kaufrecht bzw. konkret im Bereich der Ansprüche wegen Sachmangel undifferenziert und pauschal sämtliche Produktgruppen adressiert** werden und dies vor allem dann, wenn die **Folgen gerade bei komplexen aus etlichen Bauteilen bzw. Einzelteilen zusammengesetzten Waren**, wie dem Kraftfahrzeug, dem **Sinn und Zweck der Regelungen** und mithin den **gesetzgeberischen Zielen zuwiderlaufen**, weil die Notwendigkeit einer differenzierten Regelung übersehen wurde.

Denn allein eine Verlängerung der Verjährung respektive des Haftungszeitraums um weitere 12 Monate bei erfolgter Nachbesserung für die gesamte Ware würde dazu führen, dass sich bei komplexen, aus mehreren Funktionseinheiten und (abgrenzbaren) Einzelteilen zusammengesetzten Produkten, wie Kraftfahrzeugen/Automobilen (aber auch vglb. Waren) ohne erkennbaren sachlichen Grund und ohne konkrete Rechtfertigung mit Blick auf die Wertungen des Gesetzgebers, bei einem Defekt an einer neuen Ware, bspw. aufgrund einer aufgefallenen/defekten Rückleuchte (möglichweise gar nur einer Glühbirne oder Sicherung!) der Haftungszeitraum für das gesamte Automobil um die vollen 12 Monate verlängern würde, was den Händler bis zum letzten Tag des ursprünglichen Haftungszeitraums einem enormen Risiko aussetzt mit entsprechenden Ansprüchen konfrontiert zu sein.

Ungeachtet der Frage, ob es am Ende bei einem Schaden auf Seiten des Händlers bleibt, steht diese **Konsequenz außer Verhältnis**, vor allem wenn und weil

- **Kraftfahrzeuge** eigentlich, wie dargelegt, **bewusst und aus guten Gründen aus dem Anwendungsbereich der Regelungen zum „Recht auf Reparatur“ herausgelassen wurden** sowie auch deshalb, weil
- eine Verlängerung des Haftungszeitraums um weitere 12 Monate **als milderes und vor allem sachlich zu begründendes Mittel auf das jeweilige defekte Teil**, bspw. die Rückleuchte, **begrenzt werden kann und sollte**.

Die **Praxis** würde sich anderenfalls mit absolut **lebensfremden und rechtlich befremdlichen Konsequenzen** konfrontiert sehen. Denn **wäre die Rückleuchte einzeln verkauft worden, hätte sich die Haftungsverlängerung auch nur auf diese bezogen**. Im Übrigen würde diese Wertung zu dem **absurden Ergebnis** führen, dass als „Kit-Cars“/Bausätze, [also in Einzelteilen] verkaufte Autos [zum Selbstzusammenbau oder zum Zusammenbauen lassen durch Dritte], obwohl es sich um dasselbe Produkt handelt, **anderen rechtlichen Regelungen unterlägen** als solche, die ab Werk fertig zusammengebaut verkauft werden.

Daher kommt eine Ausdehnung des Haftungszeitraums jedenfalls über die jeweils vom Mangel betroffenen Bestandteile aus vorstehend genannten Gründen **nicht in Betracht**.

Noch **dramatischer** wären diese **Folgen für den Handel mit gebrauchten Kraftfahrzeugen** und den gesamten Gebrauchtwagenmarkt, denn eine Regelung, die bei der Verlängerung des Haftungszeitraums auch gebrauchte Waren mit einbezieht und mithin gebrauchte Kraftfahrzeuge, würde den **Handel mit diesen weitestgehend unwirtschaftlich und zum unkalkulierbaren Risiko für die betreffenden Händler** machen und **dürfte** jedenfalls den **Handel mit Gebrauchtfahrzeugen ab einem gewissen Alter zum Erliegen bringen**. Denn entsprechend dem vorstehend skizzierten Beispiel, würde das dazu führen, dass bei einem Defekt an einer Rückleuchte eines gebrauchten Pkw (bspw. nur aufgrund der Sicherung), der 4 Jahre alt ist, noch einen Wert von 25.000 Euro hat und damit noch etliches an Lebenszyklus vor sich hätte (aktuelles Durchschnittsalter des Pkw-Bestands in Deutschland: 10,6 Jahre!) der Händler mit etlichen tausend Euro für weitere 12 Monate im Risiko stünde (bspw. im Schnitt mehrere tausend Euro bei einem Motorschaden), obwohl das gegenständliche, defekte Teil, möglicherweise nur wenige hundert Euro (im Falle einer kompletten Rückleuchte) oder sogar nur wenige Euro (im Falle von Sicherungen o.ä.) Wert hat und problemlos abgegrenzt betrachtet werden kann.

Dies ist im Übrigen **Ausfluss einer bereits sehr fortgeschrittenen und bereits sehr weit entwickelten Reparierbarkeit beim Kraftfahrzeug, die man mit dieser pauschalen Regelung ebenso gefährdet, wie die Ermöglichung eines zweiten, dritten etc. Betriebszyklus eines Pkw als Gebrauchtwagen**. Überdies würde die bestehende Verkürzungsmöglichkeit der Haftungsdauer auf ein Jahr würde faktisch aufgehoben.

Darüber hinaus würde bzw. wird im Umkehrschluss die Differenzierung mit Blick auf die Produktgruppen beim Recht auf Reparatur ad absurdum geführt, wenn im Bereich der Sachmangelhaftung dann doch wieder undifferenziert alle Arten von Produkten adressiert werden. Aus diesseitiger Sicht sollte das grundsätzlich unterstützenswerte Ziel der Richtlinie (EU) 2024/1799 nicht durch eine nicht zu Ende gedachte und undifferenzierte Betrachtung bei Formulierung der Bestandteile dieser gefährdet werden, sondern vielmehr ist im Wege der Umsetzung dieser auf eine zweckgerichtete rechtliche Ausgestaltung der Fokus zu legen, der den vielgestaltigen Interessen von Verbrauchern, Kfz-Gewerbe sowie sonstigen Stakeholdern gerecht wird. Dafür sehen wir Spielräume.

Jedenfalls sollte mit allen Mitteln vermieden werden, dass ein Gesetzentwurf für den deutschen Rechtsraum die formulierten Ziele aus Rechtsetzungsakten der Europäischen Union sowie der Vereinten Nationen in bestimmten Branchen unterläuft bzw. sogar konterkariert.

Ein weiterer **wesentlicher Aspekt des Gesetzgebungszwecks** resultierend aus der Richtlinie 2024/1799 ist das **Streben nach einer reparaturfreundliche(re)n Produktgestaltung** und dies ist aus Sicht des Kfz-Gewerbes, gerade vor dem Hintergrund vorstehender Ausführungen, ein zu begrüßender Weg hin zu Ressourcenschonung, Senkung von Umweltbelastungen und nachhaltigem Konsum und Kreislaufwirtschaft.

Dieser Faktor wird aber ebenfalls mit Blick auf das Kraftfahrzeug und andere sehr komplexe und aus vielen, abgrenzbaren Funktionseinheiten und Einzelbestandteilen bestehende, insbesondere hochpreisige Produkte **über etliche der vorgesehenen Regelungen, so v.a. diejenigen im Bereich der Sachmangelansprüche bzw. -haftung falsch abgebildet und wird** vielmehr **zu Nachteilen, für** die durch die Richtlinie 2024/1799 und den Referentenentwurf **angestrebten Verbraucher- und Umweltschutzanliegen führen**. Die dies bezweckenden Regelungen müssen an der richtigen Stelle und in der richtigen Weise ansetzen und dürfen vor allem die Spezifika der Produkte/Waren sowie der Branche nicht außer Acht lassen, vor allem wenn und weil bereits unterschiedliche Grade der Reparierbarkeit, unterschiedliche Komplexitäten der Produkte sowie des Reparaturvolumens im Verhältnis zum Volumen der umgesetzten Produkte vorliegen.

So ist aus Sicht des Kfz-Gewerbes zu konstatieren, dass der vorgelegte Referentenentwurf in großem Maße den Handel belastet und insbesondere mit Blick auf gebrauchte Waren sogar den Gebrauchtwagenmarkt und mithin die Reparaturvolumina bedroht, obwohl der **Handel weder Einfluss auf die Konstruktion noch auf die Reparaturfähigkeit und Ersatzteilversorgung der Produkte** hat. Diese Konsequenz **für gebrauchte Waren** ist vor allem auch deshalb **kritikwürdig, weil** sie mithin **für solche gebrauchten Waren greift, für die** die gemäß der Richtlinie 2024/1799 formulierten **Anforderungen an die Reparierbarkeit im Zeitpunkt ihrer Herstellung noch nicht galten**.

Wesentliche Problempunkte & Handlungsbedarfe

Zum Ganzen nehmen wir gerne im Detail, wie folgt, Stellung:

1. Reparierbarkeit als Tatbestandsmerkmal des Sachmangels | § 434 BGB

Die **Verankerung der Reparierbarkeit** einer Sache **im Kaufrecht**, wie dies im Rahmen des § 434 Abs. 3 S. 2 BGB vorgesehen ist, nachdem künftig auch die Reparierbarkeit zur **üblichen Beschaffenheit einer Sache** gehört und bei der Beurteilung der Sachmangelfreiheit maßgeblich ist, ist **kritikwürdig, geht an der Intention**, die mit der Regelung sowie originär der Richtlinie 2024/1799 verfolgt wird, **vorbei und adressiert** an dieser Stelle in aller Regel **die Falschen**.

Denn die Regelungen des Kaufrechts treffen in belastender Weise grundsätzlich den Handel bzw. den Händler, der in aller Regel nicht gleich dem Hersteller ist, was insbesondere im Kfz-Handel sowohl mit Neufahrzeugen, vor allem aber bei Gebrauchtwagen der Fall ist. Und auch wenn Kraftfahrzeuge, wie dargelegt, Waren sind, die bereits einen hohen Grad an Reparierbarkeit aufweisen und die Reparatur für Kraftfahrzeuge den Regelfall darstellt, solange diese noch irgendwie (wirtschaftlich vertretbar) möglich ist, ist dieser Ansatz in der Sache verfehlt.

Der **Händler hat** nämlich **grundsätzlich keinerlei Einfluss auf die technische Konstruktion, Reparierbarkeit und/oder Ersatzteilverfügbarkeit eines Pkw bzw. Kraftfahrzeugs**, anders als beispielsweise auf die Menge.

Zum einen wird mit Blick auf Gebrauchtwagen bzw. -wagen mithin eine Anforderung an ein Produkt gestellt, welche zum Zeitpunkt der Produktion und Fertigstellung noch nicht vorgegeben war, womit strenggenommen nachträglich im ungünstigsten Falle etwas grundsätzlich Unmögliches verlangt wird. Zum anderen haben Händler aber auch unabhängig vom Herstellungszeitpunkt einer Ware grundsätzlich nachträglich keine Möglichkeit Einfluss auf die Reparierbarkeit einer Ware zu nehmen respektive diese sogar herzustellen oder zu verändern.

Allein derlei Konsequenzen zeigen, dass der Gesetzentwurf nicht zu Ende gedacht zu sein scheint, aber erhebliche negative Konsequenzen auf das Kfz-Gewerbe, die Automobilbranche, aber auch andere Branchen haben wird. Der **richtige Ansatz hinsichtlich der Ausgestaltung von Produkten und einem Hinwirken auf reparierbare und nachhaltige Waren sind** im Gegensatz dazu vielmehr **Regelungen, die direkt die Hersteller adressieren und entsprechende Vorgaben machen**. Dies würde Belastungen von Beteiligten fernhalten, deren Einfluss auf das Produktdesign entzogen ist. Auch verkennt diese Vorgehensweise gerade den bewusst differenzierten Ansatz beim Recht auf Reparatur, der nur auf ausgewählte Warengruppen fokussiert.

Ein wesentlicher **Treiber für Rechtsunsicherheit**, gerade im Kfz-Gewerbe, ist die **Frage nach der Beurteilung, wann und inwiefern eine Ware**, so v.a. ein Kraftfahrzeug, im Sinne der genannten Vorschrift das **Beschaffenheitsmerkmal der Reparierbarkeit erfüllt**. Das dürfte gerade mit Blick auf das Hinzutreten von elektronischen Komponenten in das ursprünglich „mechanische Produkt“ Kfz und die Verknüpfung mit Computern bis hin zu softwarebasierten Fahrzeugplattformen und Elektrofahrzeugen, die deutlich mehr abhängig sind von Elektronik- und IT-Bauteilen, bisweilen schwer zu beurteilen sein und in Praxis zu Unsicherheiten und Risiken und in der Rechtsprechung zu Herausforderungen führen. Mithin dürfte eine sichere Aussage zur Subsumtion unter das Tatbestandsmerkmal für verschiedenste Branchen, so insbesondere für das Kfz-Gewerbe, extrem schwierig werden und jedenfalls bis zu einer gefestigten höchstrichterlichen Rechtsprechung zu Nachteilen für alle Beteiligten, inklusive den Verbrauchern führen.

2. Verlängerung der Verjährungsfrist für Sachmangelansprüche bei Nachbesserung | § 475e Abs. 5 BGB

Ungleich **kritischer** ist die Regelung zu sehen, die als **neuer Abs. 5 in § 475e BGB** vorgesehen ist. Danach wird in dem Falle, dass Nacherfüllung gemäß § 439 durch Nachbesserung geleistet wird, die Verjährungsfrist von Sachmangelansprüchen nach Durchführung der Nachbesserung einmalig um 12 Monate verlängert. **Leider bleibt** im Referentenentwurf **offen, ab wann dann die zusätzliche Verjährungsfrist von 12 Monaten zu laufen beginnt**, zumal die Anzeige eines Mangels nicht zwingend unmittelbar nach dem Bekanntwerden des Mangels bei Verbraucher erfolgt.

Nicht nur steht die **Regelung** sowie auch diejenige in der Richtlinie 2024/1799, auf der diese beruht, wie bereits zuvor ausgeführt, **im krassen Widerspruch zu den Wertungen, die der Gesetzgeber auf EU-Ebene im Rahmen des Gesetzespakets zum „Recht-auf-Reparatur“ zum Ausdruck gebracht hat** durch eine Beschränkung der Regelungen, die Hersteller verpflichten, Verbrauchern Reparaturen für ihre Produkte zu ermöglichen bzw. anzubieten, auf ganz bestimmte Produkte bzw. Produktgruppen. Wie dargelegt sind die **Hersteller diejenigen, die Einfluss auf die Zusammensetzung und Konstruktion von Waren** haben und mithin auch auf die Reparierbarkeit. Auf Händler dieser Waren, die nicht zugleich Hersteller sind, trifft das nicht zu. Vor diesem Hintergrund ist es **konsequent, auch die Regelungen zur Anpassung der Sachmangelhaftung einzuschränken**.

Auch würde eine undifferenzierte Anwendung der Regelung auf alle Produkte und Produktgruppen, vor allem eine Anwendung auf komplexe, aus vielen Einzelteilen bestehende Produkte, wie Kraftfahrzeugen, vor allem wenn und weil sie bereits einen hohen Grad an Reparierbarkeit aufweisen, weil Einzelteile bzw. Bauteile in Stand gesetzt oder ersetzt werden können, zu einer Überdehnung der bisher in Deutschland bereits geltenden Rechtslage, die dem Regelungszweck der EU-Richtlinie 2024/1799 entspricht, führen. Denn **nach gegenwärtiger Rechtslage ist in bestimmten Fällen von einer Verlängerung der Verjährungsfrist im Hinblick auf das spezifische Bauteil** auszugehen, sofern der Verkäufer zum Ausdruck bringt, in Anerkennung einer gewährleistungsrechtlichen Verpflichtung tätig zu werden (§ 212 Abs. 1 BGB). Dies ist aber **in vielen Fällen, gerade im Kfz-Gewerbe, der Fall**, da man um **Kundenorientierung** bemüht ist **und den Nutzen aus der Reparierbarkeit der Produkte zugunsten der Verbraucher zieht**.

Vor allem aber ist hinsichtlich der vorgesehenen Verlängerung der Verjährungsfrist der Blick auf die **Folgende** zur richten, **die insbesondere für Gebrauchtfahrzeuge und den Handel mit diesen** zu praxisfernen und **unverhältnismäßige Konsequenzen** führen würde, die **dem erklärten Ziel von Richtlinie 2024/1799 und dem Referentenentwurf zuwiderlaufen**. Wie im zuvor genannten Beispiel aufgezeigt, würde schon die Nachbesserung an einem abgrenzbaren, untergeordneten und niederpreisigen Bauteil mithin zu einer Verlängerung der Verjährung für das ganze Produkt führen. Wie dargelegt, wird dadurch das rechtliche und somit v.a. auch wirtschaftliche Risiko des Händlers enorm und v.a. unverhältnismäßig erhöht.

Gerade bei Kraftfahrzeugen ist zu berücksichtigen, dass diese aus einem **hochkomplexen technischen System** bestehen **mit vielen tausend mechanischen, elektrischen und softwarebasierten Komponenten** und dass **diese auch unterschiedlich altern und beansprucht werden**. Eine Gleichbehandlung mit einfachen Produkten (wie z.B. Haushaltsgeräten) verkennt, die systematische Vernetzung vieler einzelner Bauteile, eine hohe Zahl potenzieller, voneinander unabhängiger Fehlerquellen sowie die Tatsache, dass eine Nachbesserung regelmäßig nur einen sehr eng abgegrenzten Mangel betrifft. Eine pauschale Verlängerung der Sachmängelhaftung für das gesamte Fahrzeug ist daher schon aus technischer Sicht nicht sachgerecht. Der Händler würde damit für Bauteile haften, die nicht repariert, nicht geprüft und möglicherweise neu entstandenem Verschleiß unterliegen. Die **pauschalen Anpassungen im Sachmängelhaftungsrecht** führen so zu einer nicht sachgerechten und **vor dem Hintergrund des Zwecks der Gesetzgebung ungerechtfertigten und unverhältnismäßigen Gleichbehandlung von einfachen, teilweise sogar nicht zusammengesetzten Waren und hochkomplexen Warengruppen**.

Die **Regelung setzt vielmehr Anreize**, bei **Geltendmachung von Gewährleistungsansprüchen konsequent abzulehnen und deutlich häufiger den Rechtsweg zu beschreiten**, um sich nicht per se einer unverhältnismäßigen Ausdehnung der Verjährungsfrist ausgesetzt zu sehen. Bei der Anzeige eines Defekts bzw. einer Mangelanzeige wird es voraussichtlich zu einer strikten Begrenzung auf die Arbeiten im Rahmen einer etwaig (noch) bestehenden Herstellergarantie kommen und wo diese nicht greift, dürfte es eine Tendenz zu Reparaturen allenfalls aus Kulanz und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht kommen, um die weitreichenden Konsequenzen einer Überdehnung der Haftung im Sachmangelrecht zu vermeiden.

Damit würde der bisherige Umgang mit derlei Fällen im Interesse der Verbraucher, so wie sie gegenwärtig gehandhabt wird, eine Handhabung, die gerade auch zu den Entscheidungen über die Verlängerung der Frist für das jeweilige Bauteil geführt haben, aller Voraussicht nach beseitigt.

Weiter haftet der Händler basierend auf dieser Regelung bei komplexen Produkten, wie dem Kraftfahrzeug, über den konkreten, abgrenzbaren Mangel hinaus.

Es dürften sich **weitreichende, deutlich negative Konsequenzen für die (Automobil-)Wirtschaft, den Handel (mit Kraftfahrzeugen), den Verbraucher sowie** auch die mit der Gesetzgebung verfolgten **Umweltaspekte** ergeben; um nur einige zu skizzieren:

- **Kaum kalkulierbares Haftungsrisiko für den Händler**, vor allem bei Gebrauchtfahrzeugen und kaum kalkulierbare Rückstellungen.
- **Verzerrungen im (Automobil-)Markt**, vor dem Hintergrund, dass Händler im Verhältnis zu den Herstellern unverhältnismäßig benachteiligt werden, obwohl letztere allein über die technische Gestaltungshoheit über das Produkt haben. Dies bei schon bestehendem „Machtgefälle“ gerade im Bereich des Kfz-Markenhandels.

- **Spürbare Erhöhung des Preisniveaus bzw. Steigerungen der Kosten für Produkte bzw. von Garantie-/Gewährleistungs-/Versicherungskosten**, um die wirtschaftlichen Nachteile und erheblichen Risiken der Regelung, soweit überhaupt möglich, aufzufangen.
- **Anreize Gebrauchtfahrzeuge schneller auszusortieren und nicht mehr in den Gebrauchtwagenhandel zu geben**, sei es aufgrund des Alters oder selbst bei jüngeren Gebrauchtfahrzeugen (bspw. Leasingrückläufern) wegen hoher Laufleistung oder wegen unklarer Wartungshistorie usw.
Dies führt mithin dazu, **diese schneller zu Lasten der Umwelt zu verschrotten** oder zumindest zu Lasten der Verbraucher in Deutschland und der EU in andere Märkte zu geben und damit **im worst case sogar den (bei Kfz bereits langen) Lebenszyklus zu verkürzen**.
- **Verringerung der Produktkomplexität und Variantenreichtum zum Nachteil der Verbraucher** [bzw. strenggenommen wäre der Vertrieb von Bauteilen bzw. nicht zusammengesetzten Waren ohne erkennbaren Grund rechtlich vorteilhafter (wie bereits erwähnt, Stichwort: Bausatzfahrzeuge/„Kit Cars“)], wobei gerade Fahrzeuge mit hohem Elektronikanteil, wie v.a. softwarebasierte Fahrzeuge, Elektrofahrzeuge, wie BEV oder PHEV u.ä. besonders unter den Regelungen leiden dürften, da die Fehleranfälligkeit und Risiken, insbesondere für den Händler noch stärker zum Problem werden und eine größere Abhängigkeit vom Hersteller besteht, der eigentlich für die Produkte verantwortlich zeichnet.

Darüber hinaus ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass Händler unmittelbar gegenüber dem Verbraucher haften und diese mit den vorgelegten Regelungen massiv stärker belastet werden, wohingegen der **Regress gegenüber Hersteller, die ausschließliche Verantwortung für die Produkte hat, in vielerlei Hinsicht stark begrenzt** ist. Hemmende Faktoren sind hier bspw. die nicht deckungsgleichen Regelungen der Haftung gegenüber Verbrauchern im Vergleich zu der Haftung zwischen Unternehmern, Beweissituation, aber auch das „Machtgefälle“ und wirtschaftliche Abhängigkeiten gerade im Bereich der Markenhändler.

Mit der vollständigen Ausdehnung der Verjährungsfrist für Sachmangelansprüche auf das gesamte Produkt, sprich das gesamte Kraftfahrzeug, puffert der Händler als Unternehmer nicht mehr länger etwaige Risiken im Verhältnis zum Hersteller, ohne den Mangel verursacht oder Einfluss darauf zu haben und haftet mithin nicht mehr nur für den konkreten, abgrenzbaren Mangel, sondern darüber hinaus.

Dem **Verbraucher verbleibt, auch ohne eine Ausdehnung der Verlängerung der Verjährungsfrist auf das gesamte Kraftfahrzeug/Produkt**, im Übrigen auch noch der **Schutz durch die Hemmung der Gewährleistungsfrist für die Dauer der Reparatur**, zu der seit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/771 eine **Ablaufhemmung von vier Monaten nach Auftreten des Mangels** zugunsten des Verbrauchers wirkt (§ 475e Abs. 3 BGB). Vor dem Hintergrund, der mit der Verlängerung der Verjährungsfrist einhergehenden Belastungen und Risiken für den Unternehmer verbietet, sich diese in einer vom konkreten Mangel losgelösten und pauschal auf das gesamte Produkt bezogenen

Weise, da sie im Vergleich zu den gegebenen Verbraucherschutzvorschriften unverhältnismäßig ist und gerade für das Kraftfahrzeug am Regelungszweck vorbeigeht.

Im Ergebnis ist die **geplante Verlängerung der Verjährungsfrist für Sachmangelsprüche** aus Sicht des Kfz-Gewerbes und damit einhergehende **Erstreckung auf das gesamte Fahrzeug** technisch **unangemessen, unverhältnismäßig und rechtssystematisch kritikwürdig**, wird zu **weitreichenden negativen Folgen zum Nachteil der (Automobil-)Wirtschaft, des Handels, der Verbraucher und zuletzt auch der Umwelt** führen.

3. Informationspflicht zum Wahlrecht im Rahmen der Nacherfüllung & zur Verjährungsfristverlängerung bei Nachbesserung | § 475 Abs. 4 BGB

Die in § 475 Abs. 4 BGB vorgesehene Verpflichtung des Unternehmers, den Verbraucher vor Nacherfüllung gemäß § 439 BGB über das Wahlrecht zwischen Nachbesserung und Nachlieferung sowie die in § 475e Abs. 5 BGB vorgesehene Verlängerung der Verjährungsfrist zu informieren, ist nach geltendem Recht teilweise sinnlos und teilweise fragwürdig.

Jedenfalls für sämtliche Gebrauchtwaren ergibt diese Regelung faktisch aufgrund der gegebenen Rechtslage **keinen Sinn**, was im besonderen Maße für Kraftfahrzeuge gilt. Denn bei diesen **besteht** ein solches **Wahlrecht** des Käufers **aufgrund der Individualität einer gebrauchten Sache in aller Regel nicht** bzw. wenn überhaupt, dann nur höchst eingeschränkt. Denn dem Grunde nach müsste ein **identisches mangelfreies Fahrzeug** verfügb./lieferbar sein, so dass im **Handel mit Gebrauchtfahrzeugen** die Nachlieferung eines gleichwertigen, mangelfreien Ersatzfahrzeugs aufgrund der Individualität (Modell, Motorisierung, Antrieb, Farbe, Laufleistung, Alter etc.pp.) **typischerweise nicht möglich** ist.

Den Unternehmer dennoch zu verpflichten, über ein Wahlrecht aufzuklären, das in der konkreten Vertragssituation tatsächlich nicht besteht, würde eine **für den Verbraucher nicht sinnvolle bzw. vielmehr sogar irreführende Information ohne Mehrwert darstellen**, die **zugleich ein Haftungs- und Abmahnrisiko** begründet.

Weiter ist **zu berücksichtigen, dass** das grundsätzliche **Wahlrecht des Verbrauchers gemäß § 439 Abs. 4 BGB** durch den Verkäufer **eingeschränkt sein kann**, wonach der Verkäufer die vom Käufer gewählte Art der Nacherfüllung unbeschadet des § 275 Abs. 2 und 3 verweigern kann, wenn sie nur mit unverhältnismäßigen Kosten möglich ist. Der Anspruch des Käufers beschränkt sich in diesem Fall auf die andere Art der Nacherfüllung. **Unter Umständen kann der Verkäufer darauf basierend sogar beide Arten der Nacherfüllung verweigern (§ 439 Abs. 4 S. 3, 2. HS BGB)**. Vor diesem Hintergrund würde eine entsprechende Information, wie sie gegenwärtig im Referentenentwurf als Pflicht vorgesehen ist, ebenfalls Bedenken begegnen, zumal sie dann ebenfalls für den Verbraucher verwirrend, nicht hilfreich und auch nicht im Interesse des Regelungsziels wäre.

Darüber hinaus ist auch **unklar, zu welchem Zeitpunkt die betreffende Information erfolgen soll**. Nahe liegend wäre frühestens der Zeitpunkt einer Mangelanzeige durch den Verbraucher, klar geregelt ist dies indes nicht.

Eine Einschränkung der Informationspflicht ist vor allem auch deshalb angezeigt, weil der Verbraucher grundsätzlich schon, insbesondere infolge des im Jahre 2022 in Kraft getretenen Gesetzes zur Umsetzung der Warenkaufrichtlinie (2019/771), seitens des Handels mit ausgedehnten und umfangreichen Informationen zu versorgen ist, die jedoch für den Bereich des Kfz-Handels durch weitere Informationspflichten resultierend aus Pkw-Kennzeichnung, Informationspflichten rund um Leasing, Finanzierung und ggf. auch Versicherung noch erweitert sind und den durchschnittlichen Verbraucher schlichtweg vielmehr überfordern.

Ob **mit einer derartigen Regelung** insgesamt das **gewünschte Ziel erreicht würde**, die vom Gesetzgeber gewünschten **Anreize zu setzen** und damit einen entsprechenden Beitrag zu nachhaltigem Konsum und Umweltschutz zu leisten, **darf** mithin **bezweifelt werden**.

Erstens ergibt die entsprechende Information für Gebrauchsgüter wenig Sinn, sondern stiftet vielmehr Verwirrung ohne Mehrwert. Zweitens sind mit Blick auf neue Waren, die vorgenannten Aspekte zu berücksichtigen, die zu einer Verteuerung von Waren und Leistungen rund um diese, zu verkürzten Lebenszyklen und einer Entscheidung für Neuware, anstatt dem Handel mit und die Nutzung von gebrauchten Waren zu fördern usw.. Eine damit einhergehende **Informationspflicht könnte vielmehr auf Kundenseite gar andere Anreize setzen, nämlich vielmehr wirtschaftliche, die dem eigentlich Gesetzgebungszweck abträglich sind**.

Denn **für Verbraucher würde es** mithin **attraktiv, noch kurz vor Ablauf der regelmäßigen Verjährungsfrist für Sachmängelansprüche noch Mängel zu suchen und zur Anzeige zu bringen**, seien sie auch noch so geringfügig und dies vor allem bei hochpreisigen und komplexen Produkten, **um sich über das Vehikel der Verlängerung (möglicherweise sogar unberechtigt) für das gesamte Produkt eine ausgedehnte Verjährungsfrist zu verschaffen**, was zumindest dann abzulehnen ist, wenn es sich um einen abgrenzbaren und unabhängig von der gesamten Ware behebbaren Mangel darstellt.

Eine entsprechende **Informationspflicht** würde ein derartiges Vorgehen aller Voraussicht nach befördern und **dürfte**

- **zu einer steigenden Zahl von Mängelrügen führen** (obwohl die Produkte grds. immer besser und zuverlässiger werden),
- **zu zusätzlichem Aufwand, Bürokratie und Rechtsstreitigkeiten für den Handel führen** und
- insgesamt das **rechtliche, wie wirtschaftliche Risiko für den Handel erhöhen**.

Dies, obwohl man für sich auf Bundes-, wie auch auf EU-Ebene den Bürokratieabbau als Ziel gesetzt hat sowie des Abbaus von Regulatorik, der Potenzierung von Pflichten mit beschränktem Wirkungsgrad und mithin unverhältnismäßigem Umsetzungs- bzw. Erfüllungsaufwand im Interesse von einer überschaubaren Zahl von klaren, effizienten und verhältnismäßigen Regelungen und zugunsten einer Reduzierung von Komplexität in Rechtsetzung und Verwaltungsprozessen.

Fazit/Forderungen des Kfz-Gewerbes

Die im vorgelegten Referentenentwurf vorgesehenen **Änderungen im Kaufrecht im BGB und EGBG, insbesondere mit Blick auf** die im Rahmen der **Sachmangelhaftung** vorgesehenen Regelungen:

- Zur Reparierbarkeit als Merkmal der üblichen Beschaffenheit einer Kaufsache.
- Zur pauschalen Verlängerung der Verjährungsfrist für Sachmangelansprüche bei Nachbesserung.
- Zur Informationspflicht des Händlers gegenüber dem Verbraucher betreffend das Wahlrecht i.R.d. Nacherfüllung zwischen Nachlieferung und Nachbesserung i.V.m. dem Hinweis auf die Verlängerung der Verjährungsfrist bei Nachbesserung.

Sowie die entsprechenden dem zugrunde liegenden Regelungen der Richtlinie (EU) 2024/1799 sind im Ergebnis missglückt und stellen sich **in Widerspruch zu im Rahmen des Gesetzgebungspakets zum „Recht-auf-Reparatur“ getroffenen gesetzgeberischen Wertungen**, sind **in vielerlei Hinsicht der Erreichung der mit der Richtlinie und dem Gesetzgebungsentwurf sowie weiteren Rechtsakten der EU sowie der Vereinten Nationen klar formulieren Zielsetzungen und führen zu einseitigen, unverhältnismäßigen Belastungen insbesondere des (Kfz-)Handels.**

Im Ergebnis würden sie, wie dargelegt, bei Umsetzung zu **untragbaren Folgen zu Lasten des Handels, der Verbraucher und auch der Umwelt** führen und dies unter Verkennung der tatsächlichen Einflussmöglichkeit und Verantwortlichkeit auf Produktgestaltung und -konstruktion, die originär bei den Herstellern liegt.

Zudem werden dabei zulasten aller Beteiligten, so v.a. auch der Hersteller, sämtliche Produkte „über einen Kamm geschert“ und ohne sachlichen Grund und ohne erkennbaren Mehrwert alle Waren den pauschalen Regelungen unterworfen, unabhängig davon, ob sie neu sind oder gebraucht, komplex oder simpel, rein mechanisch oder elektronisch oder gar hybride hochkomplexe technische Systeme, ob sie „Cent-Artikel“ sind oder hochpreisig und tausende von Euro wert; dies obwohl der EU-Gesetzgeber im Rahmen der erfolgten Differenzierung klar zum Ausdruck gebracht hat, dass rechtssetzungstechnisch ein Bedürfnis besteht, zu differenzieren. Folglich ist vielmehr davon auszugehen, dass diese Konsequenzen bei den genannten pauschalen Anpassungen im Sachmangelhaftungsrecht übersehen wurden.

Es ergeben sich aus genannten Gründen aus Sicht des Kfz-Gewerbes mit Blick auf den Referentenentwurf und die Umsetzung der EU-Richtlinie 2024/1799 folgende Kernanliegen:

- **„Reparierbarkeit“ einer Sache ist Herstellersache**

Sie ist im ausschließlichen im Einfluss- und Verantwortungsbereich des Herstellers und sollte daher gesetzgeberisch auch ausschließlich dort adressiert werden.

Der gewählte Ansatz über das Sachmangelrecht, welches direkt den Handel trifft, ist unverhältnismäßig, weniger effektiv und führt zu unangemessener, wirtschaftlich nicht vertretbarer Belastung des Handels.

- **Keine pauschale, undifferenzierte Verlängerung der Verjährungsfrist für Sachmangelsprüche bei Nachbesserung**

Denn sie gefährdet die gesetzgeberischen Ziele, die (Automobil-)Wirtschaft, den (Kfz-)Handel, v.a. mit Gebrauchtwagen/-wagen, die Interessen des Verbrauches und die Anliegen des Umweltschutzes.

Eine Behandlung analog der gesetzgeberischen Wertung, die ein „Recht-auf-Reparatur“ gegenüber dem Hersteller auf bestimmte Waren bzw. Warengruppen begrenzt, wie Haushaltswaschmaschinen und -wäschetrockner, Geschirrspüler und Kühl-/Gefriergeräte, Staubsauger und elektronische Displays (Fernseher, Monitore), Mobiltelefone und Tablets, wäre sinnvoll und angezeigt, statt einer pauschalen Verlängerung der Verjährung bei Nachbesserung für alle Produkte.

Jedenfalls aber sind insbesondere Gebrauchtwagen und mithin Gebrauchtfahrzeuge vom Anwendungsbereich auszunehmen. Eine Beibehaltung der pauschalen Regelung ist nicht mit dem Verhältnismäßigkeitsprinzip nach Art. 20 Abs. 3 GG vereinbar, denn trotz des grundsätzlich legitimen Zwecks, ist bereits die Geeignetheit der Regelungen fraglich tatsächlich den Zweck zu fördern. Jedenfalls aber ist sie nicht erforderlich, da geeignetere und auch mildere Mittel denkbar sind. Denn, wie dargelegt, sind produktbezogene, gesetzgeberische Anliegen grundsätzlich beim Hersteller zu adressieren. Das gilt zum einen mit Blick auf die Produktgestaltung, bspw. unter dem Blickwinkel der Reparierbarkeit und zum anderen auch mit Blick auf Gedanken in Richtung der Setzung von Anreizen eine Reparatur gegenüber einer Nachlieferung vorzugswürdig zu machen, die man im Zuge der Gesetzgebung rund um das „Recht-auf-Reparatur“ weitergehend hätte direkt verankern können, dies aber bewusst nicht für alle Produktgruppen getan hat. Keinesfalls jedoch sind die Regelungen angemessen. Hier steht ein etwaiger Nutzen, in keiner Weise im Verhältnis zu den Nachteilen bzw. Belastungen für die Betroffenen, die Händler.

- **Keine Informationspflichten, die dem Verbraucher keinen/kaum Mehrwert bieten bzw. in bestimmten Fällen irreführend sind und die zu deutlichen Belastungen und Risiken für den Handel führen.**

Im Ergebnis ist die Einführung der Informationspflicht über das Wahlrecht im Zuge der Nacherfüllung zwischen Nachbesserung und Nachlieferung abzulehnen. Vielmehr kommt auch hier allenfalls ein differenzierter Ansatz in Betracht.

Vor diesem Hintergrund **fordert der ZDK** im Rahmen der Umsetzung der EU-Vorschriften im deutschen Recht **im Mindesten folgende Einschränkungen:**

- **Geltung** der neuen Regelungen im Sachmangelhaftungsrecht **nur für ab Inkrafttreten des Gesetzes neu hergestellte und in Verkehr gebrachte Sachen/Waren.**
- **Herausnahme von Gebrauchsgütern/-wagen aus dem Anwendungsbereich** der neuen Regelungen zur Sachmangelhaftung.
Das im Übrigen **unklare Tatbestandsmerkmal der Reparierbarkeit** würde sonst auf Sachen/Waren Anwendung finden, die bereits im Umlauf sind und auf deren Konstruktion und Produktgestaltung keinerlei Einfluss mehr besteht.
- **Geltung der Verlängerung der Verjährungsfrist im Falle der Nachbesserung ausschließlich für das nachgebesserte Bauteil;** also orientiert am Mangel und dessen Behebung, nicht für die ganze Sache.

Eine ökologisch sowie wirtschaftlich sinnvolle und wirksame Beeinflussung von Produktgestaltung und Marktstrukturen sowie Konsumverhalten ist nur auf diesem Wege, im Sinne zielgerichteter und die Interessen der Betroffenen ausgleichender Regelungen möglich.

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über die Hauptstadtrepräsentanz in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Bundesbehörden, Bundestag und Bundesrat sowie Entscheidungsträgern von Verbänden und Institutionen. Er vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein eigenes ZDK-Büro in Brüssel, den europäischen Dachverband Automotive Mobility Europe (AME) und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten, haben 468.000 Beschäftigte, 235 Innungen, 11 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach des ZDK. Die Autohäuser und Kfz- sowie Karosserie-Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 98.000 Auszubildende aus und erzielen einen Umsatz von 224 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der in Mobilität in Deutschland.

KONTAKT

Christian Hansen

Ass. iur., LL.M., MBA | Abteilung *Recht, Steuern, Tarife*

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK)
Markgrafenstr. 35
10117 Berlin

Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

Telefon: +49 (0) 228 9127 225
E-Mail: hansen@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

