

BVfK eV | Bundeskanzlerplatz 5 | 53113 Bonn

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz
Anton-Wilhelm-Amo-Straße 37
10117 Berlin

13.02.2026

Vorab per E-Mail an: poststelle@bmjv.bund.de; IB3@bmjv.bund.de

Registernummer: R004381

Bundesverband freier Kfz-Händler e.V.

Stellungnahme

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

sehr geehrte Frau Dr. Hubig,

der *Bundesverband freier Kfz-Händler* (BVfK e.V.) ist eine der bedeutenden Stimmen des Kfz-Handels in Deutschland und gemeinsam mit seinem Partnerverband *European Association of independent Vehicle Traders* (EAIVT) auch in Europa. Derzeit sind im BVfK mehr als 1.000 Kfz-Handelsunternehmen organisiert, darunter sowohl Neu- als auch Gebrauchtwagenhändler sowie Fahrzeugvermittler.

Seit über 25 Jahren leistet der BVfK Pionierarbeit und setzt dabei hohe Maßstäbe an sich und seine Mitglieder, wozu insbesondere das regelmäßige Erreichen bedeutender Meilensteine zur Verbesserung und Stabilisierung der Rahmenbedingungen für das Branchensegment zählt. Zu den Grundsätzen der Verbandsarbeit gehört das permanente Finden einer größtmöglichen Schnittmenge von Verbraucher- und Unternehmerinteressen. Wir sind uns dabei auch immer der Mitverantwortung für das Wohlergehen der Natur und Umwelt, wie auch der gesamten Automobilwirtschaft bewusst.

Nähere Informationen sind unter www.bvfk.de verfügbar und können bei Bedarf gerne angefordert werden.

Dies vorangeschickt möchten wir zum kürzlich übermittelten Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1799 zur Förderung der Reparatur von Waren gerne wie folgt Stellung nehmen:

I. Allgemeine Würdigung

Wir begrüßen ausdrücklich das Ziel des europäischen und nationalen Gesetzgebers, durch eine verbesserte Reparierbarkeit von Waren einen Beitrag zu Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und Verbraucherschutz zu leisten.

Dieses Ziel kann jedoch nur dann sachgerecht erreicht werden, wenn die Regelungen systematisch richtig adressiert sind. Der vorliegende Referentenentwurf verfehlt dieses Ziel. In der Begründung zum Richtlinienvorschlag wird maßgeblich u. a. auf folgende Erwägungen abgestellt:

- *„Wenn Konsumgüter defekt werden, versuchen die Verbraucher oft nicht, sie zu reparieren, sondern entsorgen sie vorzeitig, obwohl sie repariert und länger genutzt werden könnten.“*
- *„Die vorzeitige Entsorgung von reparierbaren Gütern, die von Verbrauchern gekauft werden, führt zu einem Anstieg des Abfallaufkommens und erzeugt Treibhausgasemissionen und eine höhere Nachfrage nach wertvollen Ressourcen bei der Herstellung neuer Güter.“*

Diese Überlegungen treffen auf eine Vielzahl von Waren wie z. B. Waschmaschinen, Geschirrspüler, Kühlschränke, Staubsauger oder Mobiltelefone sicher zu. Deswegen sind diese Waren im Anhang II zum Richtlinienvorschlag explizit aufgeführt worden. Genauso deutlich wird jedoch, dass insbesondere Kraftfahrzeuge nicht in diese Kategorie von Waren eingeordnet werden können. Sie werden mit uns übereinstimmen, dass Kraftfahrzeuge im Schadensfall nicht vorzeitig entsorgt, sondern regelmäßig repariert werden. Die weit überwiegende Mehrheit der Verbraucher ist aus finanziellen Gründen darauf angewiesen, ihr Kraftfahrzeug reparieren zu lassen, anstatt ein Neufahrzeug zu erwerben.

Stattdessen belastet der Referentenentwurf nun in erheblichem Umfang den Handel – insbesondere den Handel mit gebrauchten Kraftfahrzeugen –, obwohl dieser weder Einfluss auf die Konstruktion noch auf die Ersatzteil- und Reparaturfähigkeit der Produkte hat. Es dürfte sogar das mit der Gesetzesinitiative verfolgte Ziel, einen Anreiz für Reparaturen zu schaffen und damit die Nachhaltigkeit zu fördern, gefährdet sein.

Besonders kritisch ist, dass die vorgesehenen Änderungen auch auf bereits existierende, gebrauchte Waren Anwendung finden sollen. Bei deren Planung, Konstruktion und Herstellung konnten die neuen Anforderungen an Reparierbarkeit naturgemäß keine Berücksichtigung finden. Eine nachträgliche Anwendung dieser Maßstäbe würde nicht nur zu erheblichen Rechtsunsicherheiten führen, sondern auch ökologisch kontraproduktive Effekte auslösen, da sie den Austausch funktionsfähiger Gebrauchsgüter begünstigt.

Sofern sich der Referentenentwurf im Gegensatz zur Richtlinie (EU) 2024/1799 unvermeidbar auch auf Fahrzeuge beziehen soll, muss die Verlängerung der Verjährungsfrist um 12 Monate ab Reparatur jedenfalls insoweit eingeschränkt werden, als dass dem Verbraucher dieser Vorteil nur dann gewährt wird, wenn er auch tatsächlich ein Wahlrecht hat. Dazu sogleich.

II. Fahrzeuge müssen vom Anwendungsbereich ausgenommen werden

Die EU-Richtlinie betrifft derzeit ausschließlich die in Anlage II aufgeführten Produktgruppen. Pkw, Lkw und Motorräder wurden nicht aufgelistet. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass die Richtlinie an bestehende EU-Regelungen anknüpft, die konkrete Anforderungen zur Reparierbarkeit enthalten und derartige Rechtsakte für Kraftfahrzeuge nicht existieren. Diese Vorgabe wurde unseres Erachtens in dem Gesetzesentwurf in §§ 475 Abs. 4 und 475e Abs.5 nicht berücksichtigt, was bezogen auf den von unserem Verband vertretenen Autohandel zu untragbaren Ergebnissen führt.

Ein alltägliches Beispiel mag dies verdeutlichen:

Das an einen Verbraucher verkaufte Gebrauchtfahrzeug weist einen geringfügigen Mangel (z.B. an einem Stellmotor des Beifahrersitzes) auf, der durch Austausch des Teils behoben wird. Der Verkäufer besitzt i.d.R. keinen Regressanspruch gegen seinen Lieferanten, weil der Ankauf unter Ausschluss der Gewährleistung erfolgt, da es sich bei den Vorlieferanten häufig um Verbraucher handelt, aber auch die meisten Unternehmen, wie etwa Leasinggesellschaften, auf einen Haftungsausschluss großen Wert legen.

Nach den oben genannten Bestimmungen des Gesetzesentwurfs soll der Autohändler bei einem Verbrauchsgüterkauf darüber hinaus mit einer Verlängerung der Gewährleistung auf ein weiteres Jahr belegt werden. Diese über die Richtlinie hinausgehende Rechtsfolge ist für den Autohandel völlig sachfremd. Sie belastet den Gebrauchtwagenhandel unangemessen und führt dazu, dass die durch die Risikoerhöhung verursachten Mehrkosten letztlich an den Käufer weitergereicht werden. Es steht außerdem zu befürchten, dass die o.g. Regelungen durch Agenturgeschäfte ausgeschaltet oder durch den Anspruch auf Minderung oder verdeckte Umgehungsgeschäfte unterlaufen werden, wie z.B. Geldzahlungen statt Reparatur oder vermeintliche Kulanzreparaturen. Damit einhergehende Rechtsunsicherheiten und unnötige Prozesse sind die zwangsläufige Konsequenz. Ganz abgesehen davon bedarf es für den Bereich des von uns vertretenen Autohandels nicht einer derart weitgehenden Verjährungsregelung, um das ökologisch angestrebte Ziel einer Bevorzugung der Reparatur gegenüber der Ersatzlieferung zu erreichen. Im Autohandel steht die Reparatur eines Mangels ausnahmslos an erster Stelle. Die Ersatzlieferung ist auf erhebliche Mängel beschränkt und scheidet beim Gebrauchtwagenverkauf regelmäßig aus. Zu guter Letzt reichen die derzeit geltenden gewährleistungsrechtlichen Verjährungsregelungen (Hemmung und Neubeginn infolge Anerkenntnisses) für den Kfz-Bereich vollkommen aus. Es ist auch völlig sachangemessen, die Reichweite der Verjährung auf den Gegenstand des Anerkenntnisses zu beschränken und nicht etwa auf das komplette Fahrzeug zu erstrecken (ausführlich dazu Jaensch in „Der Autokauf“, Kap. 33 Rn.88 ff)

All dies vorausgeschickt fordern wir,

- 1. die §§ 475 Abs. 4 und 475e Abs. 5 des Entwurfs analog zu § 479a Ziff. 1 und 2 auf die in der Richtlinie aufgeführten Produktgruppen zu beschränken**
- und
- 2. eine weitergehende Beschränkung dahingehend vorzunehmen, dass lediglich neu hergestellte Produkte vom Anwendungsbereich erfasst sind.**

III. Einzelne Regelungsvorschläge und deren Auswirkungen auf den Kfz-Handel

Hilfsweise, also für den Fall, dass zwingend auch Fahrzeuge vom gesetzlichen Anwendungsbereich erfasst sein sollen, mögen folgende Aspekte bei den weiteren Überlegungen Berücksichtigung finden:

1. § 434 BGB – Reparierbarkeit als Tatbestandsmerkmal des Sachmangels

Die Aufnahme der Reparierbarkeit als eigenständiges Tatbestandsmerkmal des Sachmangels ist für den Handel mit gebrauchten Waren, insbesondere mit gebrauchten Kraftfahrzeugen, sachlich verfehlt.

Gebrauchtwagenhändler, aber auch zur Weiterveräußerung gewillte private Gebrauchtwagenbesitzer, haben keinerlei Einfluss auf die technische Konstruktion, die Verfügbarkeit von Ersatzteilen oder die softwareseitige Ausgestaltung der Fahrzeuge. Sie können die Reparierbarkeit eines Fahrzeugs weder herstellen noch nachträglich verbessern. Wird die Reparierbarkeit dennoch Bestandteil des Mangelbegriffs, könnte dies dazu führen, dass bislang mangelfreie gebrauchte Fahrzeuge z. B. allein aufgrund ihrer konstruktiven Auslegung oder im Einzelfall fehlender Ersatzteile nachträglich als mangelhaft einzustufen wären.

Dies hätte zur Folge, dass der Händler für Umstände haftet, die außerhalb seines Einfluss- und Verantwortungsbereichs liegen und sich erst nach Gefahrübergang ergeben. Eine solche Risikoüberwälzung widerspricht grundlegenden Prinzipien des Gewährleistungsrechts und führt zu einer sachlich nicht gerechtfertigten Haftungsausweitung zulasten des Handels.

2. § 475 Abs. 4 BGB – Informationspflichten zum Wahlrecht der Nacherfüllung

Bei gebrauchten Waren besteht das Wahlrecht des Käufers zwischen Nachbesserung und Nachlieferung regelmäßig nur eingeschränkt oder faktisch gar nicht. Im Gebrauchtwagenhandel ist eine gleichwertige, mangelfreie Ersatzsache aufgrund der Individualität typischerweise nicht verfügbar. Sofern Fahrzeuge nicht gänzlich vom gesetzlichen Anwendungsbereich ausgenommen werden, hielten wir es in jedem Falle für verfehlt, dem Verkäufer eine Informationspflicht aufzuerlegen, wenn tatsächlich gar kein Wahlrecht besteht. Dies aber dürfte bei den allermeisten Gebraucht- und bei vielen Neufahrzeugen der Fall sein. § 475 Abs. 4 BGB verweist auf § 439 BGB in unveränderter Form, erfasst somit auch Abs. 4 der Norm. Bei Gebrauchtfahrzeugen ist eine Nachlieferung nahezu stets unmöglich, das dürfte unstrittig sein. Dann aber ist schon gar kein Grund für eine besondere Schutzbedürftigkeit des Verbrauchers ersichtlich, denn er wird sich zwangsläufig für eine Reparatur entscheiden.

Den Unternehmer dennoch zu verpflichten, über ein Wahlrecht aufzuklären, das in der konkreten Vertragssituation tatsächlich nicht besteht, führt zu einer formalen Überinformation des Verbrauchers und erhöht zugleich das Abmahn- und Haftungsrisiko für Händler, ohne einen realen Mehrwert für den Verbraucherschutz zu schaffen. Insbesondere im Zuge des im Jahre 2022 in Kraft getretenen Gesetzes zur Umsetzung der Warenkaufrichtlinie (2019/771) ist der Fahrzeughandel mit neuen Informationspflichten geradezu überflutet worden. Aus der Praxis berichten unsere Mitgliedsbetriebe nahezu einhellig, dass sich Verbraucher schlichtweg überfordert fühlen. Mit dieser Informationsflut wird genau das Gegenteil des Beabsichtigten erreicht: Die Aufnahmekapazität und der Verständnishorizont des durchschnittlich informierten Verbrauchers werden überschritten, was statt aufmerksamer Lektüre der zu treffenden Vereinbarungen in einer blinden Unterzeichnung mündet. Dieser Zustand wird nicht zuletzt dadurch befeuert, dass viele Autohändler in der Regel keine Rechtsexperten sind und die größtenteils auf komplexen Regelungswerken fußenden Informationspflichten daher nur eingeschränkt erläutern, geschweige denn Rückfragen zum genauen Sinn und Zweck beantworten können. Das gilt

selbst dann, wenn sie über ein juristisches Grundwissen verfügen, welches der BVfK fortlaufend zu vermitteln versucht. Viel zu häufig ist im Hinblick auf die vielen weiteren Informationspflichten und Gesetzesvorhaben eine Überforderung zu spüren, insbesondere, wenn es sich um neue und interpretationsfähige Normen handelt, die noch nicht Gegenstand der Rechtsprechung waren. Verhaltensempfehlungen sind daher oft nur eingeschränkt möglich.

Statt noch mehr Informationspflichten fordert der BVfK daher – auch und gerade im Sinne der Verbraucher – eine Reduzierung auf das Wesentliche, insbesondere dann, wenn andernfalls der Sinn und Zweck der Richtlinie missachtet würde.

Abschließend sei an dieser Stelle daran erinnert, dass die Entbürokratisierung ein zentraler Bestandteil und ein wesentliches Ziel des aktuellen Koalitionsvertrags ist. Insbesondere sollen zahlreiche Maßnahmen getroffen werden, um die Bürokratie für kleine und mittlere Unternehmen und Selbstständige zu reduzieren. Die Bürokratiekosten für die Wirtschaft sollen um 25 Prozent (rund 16 Milliarden EUR) verringert und der Erfüllungsaufwand für Unternehmen, Bürgerinnen, Bürger und Verwaltung um mindestens 10 Milliarden EUR gesenkt werden.

In Ihrem Referentenentwurf hingegen sehen Sie von der Hinweispflicht zur Nacherfüllung selbst 335.000 Unternehmen betroffen, die ihre bisherigen Informationen zu Gewährleistung und Reklamationen – soweit überhaupt vorhanden – anpassen und deutlicher auf das Wahlrecht und die Sonderbestimmungen zur Verjährung hinweisen werden. Auch einen Änderungsbedarf von allgemeinen Geschäftsbedingungen halten Sie für wahrscheinlich. Sie schätzen den hierfür entstehenden Erfüllungsaufwand auf rund 23,3 Millionen EUR.

In diesem Zusammenhang sei überdies bemerkt, dass im Referentenentwurf eine weitere Kostenbelastung des Handels infolge der Abwicklung zusätzlicher Gewährleistungsfälle – insbesondere durch die Verlängerung der Verjährungsfrist im Nachbesserungsfall – erkannt wird. Hiermit kann nur umgegangen werden, wenn die zusätzlichen erheblichen Kosten in die kaufmännische Kalkulation einbezogen werden. Bei genauerer Betrachtung entpuppen sich die zur Stärkung des Verbraucherschutzes angestrebten Neuregelungen abermals als Bärendienst, denn mit deutlicher Ausweitung der Unternehmerpflichten sind auch deutlich steigende Kaufpreise in Folge der kalkulatorischen Berücksichtigung des Risikos zu erwarten.

3. § 475 Abs. 6 BGB – Nachlieferung überholter Ware

Wenngleich eine Einbeziehung von Gebrauchtfahrzeugen aufgrund der Individualität nicht gewollt sein dürfte, die Gesetzesbegründung ausschließlich auf Neufahrzeuge Bezug nimmt und die Vorschrift dem Wortlaut und der Begründung nach händlerfreundlich auszulegen ist, da eine Nachlieferung mit überholter Ware trotz ausdrücklichem Wunsch des Käufers nicht erfüllungsbefreiend gewirkt hätte, halten wir eine klarstellende Beschränkung auf Neufahrzeuge für sinnvoll. Dies könnte etwa wie folgt formuliert werden:

*„Bei der Nachlieferung darf der Unternehmer **statt einer neuen** eine überholte Ware liefern, wenn der Verbraucher dies ausdrücklich verlangt hat.“*

4. § 475e Abs. 5 BGB – Verlängerung der Gewährleistungsfrist

Besonders belastend ist die vorgesehene pauschale Verlängerung der Gewährleistungsfrist um einmalig zwölf Monate nach einem berechtigten Nachbesserungsverlangen.

Nach bislang geltender Rechtslage ist unter Umständen 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. Der Referentenentwurf geht darüber weit hinaus, indem er unabhängig vom Umfang und der Bedeutung der Reparatur sowie losgelöst vom Verhalten des Verkäufers eine Verlängerung der Gewährleistung für den gesamten Kaufgegenstand vorsieht. Das ist aus zweierlei Gründen entschieden abzulehnen:

1. Die Regelung geht im Hinblick auf Fahrzeuge völlig am Sinn und Zweck der Richtlinie vorbei

Wie bereits dargelegt, gibt es bei Gebrauchtfahrzeugen regelmäßig kein Wahlrecht, die Nacherfüllung ist auf die Variante der Nachbesserung beschränkt (vgl. § 439 Abs. 4 i.V.m. § 275 Abs. 2 und 3 BGB). Es dürfte Einigkeit darüber bestehen, dass Sinn und Zweck der Richtlinie ist, einen Anreiz für Verbraucher zu schaffen, sich für die nachhaltigere Variante einer Reparatur zu entscheiden:

„Um Verbrauchern Anreize zu bieten, sich für Reparaturen zu entscheiden, um im Rahmen der Haftung des Verkäufers den vertragsgemäßen Zustand von Waren herzustellen, und daher im Sinne der Förderung der Reparatur, sofern der Verbraucher die Reparatur als Abhilfe zur Herstellung des vertragsgemäßen Zustands wählt, sollte die Richtlinie (EU) 2019/771 geändert werden, um den Haftungszeitraum des Verkäufers um zwölf Monate zu verlängern, wobei dieser Zeitraum zusätzlich zur verbleibenden Haftung für die Ware gelten sollte. Diese Verlängerung sollte einmal gelten“ (Erwägungsgrund 40)

Ein solcher Anreiz muss aber nicht geschaffen werden, wenn dem Verbraucher ohnehin nur die Variante der Nachbesserung zur Verfügung steht. Gleiches gilt für Neufahrzeuge, bei denen häufig der Einwand der Unverhältnismäßigkeit gemäß § 439 Abs. 4 greifen dürfte. In der Rechtsprechung hat sich der Grundsatz herausgebildet, dass auf eine Nachbesserung zurückgegriffen werden darf, wenn die Nachlieferung 10-20 % höhere Kosten verursachen würde.

Insofern schlagen wir hilfsweise, sollten die Einwände unter II. keine Zustimmung finden, folgende Anpassung des Gesetzestextes (§ 475e Abs. 5 BGB) vor:

„Hat der Käufer gemäß § 439 Abs. 1 ein Wahlrecht und wird in Ausübung dieses Wahlrechts Nacherfüllung gemäß § 439 durch Nachbesserung geleistet, verlängert sich die Verjährungsfrist von Ansprüchen wegen eines Mangels nach der Durchführung der Nachbesserung einmalig um zwölf Monate.“

2. Eine Ausdehnung der Verjährungsfrist auf die gesamte Kaufsache ist vollkommen unverhältnismäßig

Hinzu kommt, dass die Ausdehnung der Verjährungsfristverlängerung auf den gesamten Kaufgegenstand den Käufer übervorteilt. Die praktischen Auswirkungen sind bei Geräten wie einem Mobiltelefon vergleichsweise gering, weil die potenziellen Fehlerquellen überschaubar sind. Bei einem komplexen Gegenstand wie einem Fahrzeug hingegen sind unzählige Defekte mit teils enormen Kostenfolgen denkbar. Die Modifikation der §§ 475 Abs. 4 und 475e Abs. 5 in ihrer derzeitigen Form hätte zur Folge, dass der Händler bei Rüge eines eher unbedeuten-

den Defekts kurz vor Ablauf der Verjährungsfrist, dessen Reparatur mit vernachlässigbaren Kostenfolgen verbunden ist, weitere zwölf Monate für bei Übergabe angelegte Motordefekte haften müsste. Das dürfte in keinem Verhältnis zum verfolgten Ziel stehen. Denn weitergesponnen: stellt sich nun bei einem nachlieferungsfähigen Fahrzeug nach einer Verlängerung der Verjährungsfrist um zwölf Monate infolge einer Reparatur des Blinkers nach insgesamt 21 Monaten ein Motorschaden bzw. bei Elektrofahrzeugen ein Schaden der Antriebsbatterie heraus, besteht ein Recht auf Reparatur nicht mehr. Gerade bei Elektrofahrzeugen ist derzeit ein massiver Preisverfall zu beobachten. Der Austausch der Antriebsbatterie würde den Fahrzeugwert möglicherweise übersteigen, sodass der Händler ggf. dazu geneigt wäre, ein neues Fahrzeug zu liefern. Das Recht auf Reparatur hätte in einem solchen Fall alles andere als nachhaltige Folgen.

Der Verbraucher ist im Übrigen bereits dadurch ausreichend geschützt, dass die Gewährleistungsfrist für die Dauer der Reparatur gehemmt ist. Zusätzlich wirkt für den Verbraucher seit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/771 eine Ablaufhemmung von vier Monaten nach Auftritt des Defekts. Eine darüberhinausgehende Besserstellung des Verbrauchers ist im Vergleich zu den damit einhergehenden Belastungen und Rechtsunsicherheiten für den Unternehmer unverhältnismäßig. Dies betrifft insbesondere den Gebrauchtfahrzeughandel.

Der BVfK fordert daher hilfsweise, sollten die Einwände unter II. keine Zustimmung finden, Folgendes:

a. § 475e BGB wird in Ergänzung zu Ziffer II. 1. wie folgt abgeändert:

„**Hat der Käufer gemäß § 439 Abs. 1 ein Wahlrecht und wird in Ausübung dieses Wahlrechts Nacherfüllung gemäß § 439 durch Nachbesserung geleistet, verlängert sich die Verjährungsfrist von Ansprüchen wegen eines Mangels des mangelhaften Bauteils nach der Durchführung der Nachbesserung einmalig um zwölf Monate.**“

b. § 475e BGB wird anschließend wie folgt ergänzt:

„**Die Regelungen der Absätze 2 und 3 finden in dem Fall keine Anwendung.**“

IV. Weitere nachteilige Auswirkungen auf den Kfz-Handel

Über die Bewertung der einzelnen Normen hinaus ergeben sich für den Kfz-Handel die folgenden strukturellen Nachteile:

- Erhebliche Rechtsunsicherheit bei der Bewertung, wann ein Fahrzeug als ausreichend reparierbar gilt (vgl. § 434 Abs. 3 Nr. 4 BGB), was nunmehr in den Kriterienkatalog des § 434 Abs. 3 BGB integriert werden soll. Insbesondere bei softwareabhängigen Funktionen und herstellerspezifischen Diagnose- und Reparatursystemen sind Probleme zu erwarten.
- Kostensteigerungen durch erhöhte Rückstellungen, Versicherungsprämien und Gewährleistungsrisiken, die insbesondere kleine und mittelständische Händler belasten.
- Durchgängiger Wertverlust quer durch den gesamten PKW-Bestand in Deutschland einschließlich der knapp 50 Millionen zugelassenen PKW, sofern diese beim Handel in Zahlung gegeben werden. Denn dieser muss das erheblich steigende Gewährleistungsrisiko einpreisen. Eine weitere Folge: der Gebrauchtwagenhandel verlagert sich in den nicht gewerblichen und vom Verbraucherschutz nicht erfassten Graubereich.

- Ein weiterer Faktor, der sich negativ auf die Neuwagenpreise auswirkt: Die Leasingrestwerte sinken und verteuern somit die Leasingraten. Hier wird die Relevanz auch auf den Neuwagenhandel besonders deutlich.
- Marktverzerrungen, da Händler gegenüber Herstellern und Importeuren benachteiligt werden, obwohl letztere allein über die technische Gestaltungsmacht verfügen.
- Negative Auswirkungen auf die Umwelt, da die aufgezählten Faktoren dazu führen werden, dass die Nutzungsdauer von Fahrzeugen verkürzt wird.

Ergänzend sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, die Umsetzungsfrist für den Handel zu kurz bemessen ist. Das Gesetz soll nach dem Referentenentwurf am 31.07.2026 verkündet werden und am darauffolgenden Tag bereits in Kraft treten. Der Handel muss sich aber, ebenso wie die Werkstätten, auf die mit den Gesetzesänderungen verbundenen Folgen einstellen können, insbesondere dann, wenn die diesseitigen Einwände bedauerlicherweise kein Gehör fänden. Verträge müssen umgestaltet, Informationsblätter entwickelt, Werkstattverfügbarkeiten geregelt und notwendige Ersatzteilbeschaffung sichergestellt werden. Daneben muss der Handel erst einmal flächendeckend erfahren, was auf ihn zukommt, woran der Bvfk aktiv durch bestmögliche Aufklärung und Mitgliederberatung mitwirkt. Gleichwohl zeigt die Erfahrung, dass es eines gewissen Umstellungsprozesses bedarf, der im Gesetz Niederschlag finden sollte.

Als weitere Anregung sollte die Übergangsregelung in der Folgeregelung zu Artikel 229 § [...] wie folgt angepasst werden:

„Auf einen Kaufvertrag, der vor dem 31. Juli 2026 geschlossen worden ist **und der eine Ware betrifft, die vor dem 31. Juli 2026 hergestellt wurde**, sind die Vorschriften dieses Gesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuchs in der bis einschließlich 30. Juli 2026 geltenden Fassung anzuwenden.“

V. Gesamtbewertung und Vorschlag

Die bestehende Rechtslage bildet die tatsächlichen Gegebenheiten im Gebrauchtwagen- und insbesondere im Gebrauchtwagenhandel deutlich besser ab als die vorgeschlagenen Neuregelungen.

Die Zielsetzung der Reparierbarkeit richtet sich primär an Hersteller, die Produkte planen, konstruieren und in Verkehr bringen. Eine Umsetzung dieser Zielsetzung darf nicht auf dem Rücken der Händler erfolgen, die mit bereits existierenden Waren handeln und auf deren Reparaturfreundlichkeit keinerlei Einfluss haben und somit am Ende zum Nachteil der Verbraucher führen.

Wir regen daher dringend an, Kraftfahrzeuge aus dem Anwendungsbereich der Novelle auszunehmen, indem den §§ 475 Abs. 4 und 475e Abs. 5 BGB ein Bezug zu den Waren gemäß Anhang II der Richtlinie vorangestellt wird, die Novelle hilfsweise ausdrücklich auf neu hergestellte Waren zu beschränken und gebrauchte Waren – insbesondere gebrauchte Kraftfahrzeuge – von der Anwendung der neuen Mangel- und Gewährleistungsregelungen auszunehmen oder zumindest angemessen zu differenzieren. Ebenfalls sollte hilfsweise klargestellt werden, dass der Verbraucher von der Verlängerung der Verjährungsfrist nur dann profitieren kann, wenn tatsächlich ein Wahlrecht besteht und die Nacherfüllung nicht ohnehin von vornerein auf die Alternative der Nachbesserung beschränkt ist. Die Verjährungsfrist sollte überdies nur für das nachgebesserte Bauteil neu zu laufen beginnen, alles andere wäre eine unverhältnismäßige Belastung.

Nur so kann das Ziel der Richtlinie erreicht werden, ohne den Handel mit gebrauchten Gütern verkäufer- und käuferseitig durch Schaffung übermäßiger Vorteile und daraus resultierenden Häufungen von Gewährleistungsfällen und Preisanstiegen zu belasten und ökologisch sinnvolle und zur Nachhaltigkeit beitragende Marktstrukturen zu gefährden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Ansgar Klein', written over the printed name and title.

Ansgar Klein
Präsident BVfK

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Götz Knoop', written over the printed name and title.

Dr. jur. Götz Knoop
Referat Politik BVfK