

BVfK eV | Bundeskanzlerplatz 5 | 53113 Bonn

Bundeskanzleramt  
z. Hd. Herrn Bundeskanzler Friedrich Merz  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin

Bonn, 12.05.2026

**EILT! BITTE SOFORT VORLEGEN!**

**vorab per E-Mail**  
poststelle@bk.bund.de

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

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Bundeskanzler Merz,

in vorbezeichneter Angelegenheit melden wir uns für den *Bundesverband freier Kfz-Händler e.V.* (BVfK). Der BVfK ist unter der Registernummer R004381 im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung eingetragen.

**I.**

Der **BVfK** zählt gemeinsam mit seinem Partnerverband *European Association of independent Vehicle Traders (EAIVT)* zu den wichtigsten Stimmen des freien Kfz-Handels in Deutschland und Europa. Über 1.000 Unternehmen aus Neu- und Gebrauchtwagenhandel sowie Fahrzeugvermittlung sind organisiert. Seit mehr als 25 Jahren setzt der Verband Maßstäbe, erreicht regelmäßig wichtige Meilensteine zur Verbesserung der Rahmenbedingungen und verbindet konsequent Verbraucher- und Unternehmerinteressen. Wir sind uns dabei auch immer der Mitverantwortung für das Wohlergehen der Natur und Umwelt, wie auch der gesamten Automobilwirtschaft bewusst. Weitere Informationen finden sich unter [www.bvfk.de](http://www.bvfk.de).

## II.

Zum vorliegenden **Entwurf des Gesetzes zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2024/1799** haben wir bereits mit Schreiben vom 13. Februar 2026 ausführlich Stellung genommen. Unsere seinerzeitige Eingabe haben wir diesem Schreiben – beim Versand per E-Mail – in **Anlage** beigefügt. Bitte erlauben Sie uns, die aus unserer Sicht maßgeblichen Aspekte an dieser Stelle zusammenzufassen.

Der BVfK begrüßt das Ziel der Richtlinie, kritisiert jedoch, dass der deutsche Referentenentwurf wesentliche Aspekte der EU-Vorgaben nicht berücksichtigt und insbesondere den Kfz-Handel unverhältnismäßig belastet. Die Zielsetzung der Richtlinie soll primär die Hersteller betreffen, die für die Reparierbarkeit ihrer Produkte verantwortlich sind. Eine Übertragung der Lasten auf den Handel mit gebrauchten Waren ist weder gerechtfertigt noch zielführend und führt zu höheren Kosten für Verbraucher sowie negativen ökologischen Auswirkungen.

### **Kritikpunkte des BVfK im Einzelnen:**

1. **Unangemessene Einbeziehung von Kraftfahrzeugen:** Die EU-Richtlinie bezieht sich auf spezifische Produktgruppen (z. B. Haushaltsgeräte), nicht jedoch auf Kraftfahrzeuge. Diese werden in der Praxis bereits regelmäßig repariert, da Verbraucher aus finanziellen Gründen selten auf Neufahrzeuge ausweichen. Die Einbeziehung von Fahrzeugen in den Anwendungsbereich des Gesetzes ist daher sachfremd und widerspricht dem Ziel der Richtlinie.
2. **Rückwirkende Anwendung auf gebrauchte Waren:** Die geplante Anwendung der Regelungen auf bereits bestehende Waren wird als problematisch angesehen, da diese bei ihrer Herstellung nicht auf die neuen Anforderungen ausgelegt waren. Dies führt zu Rechtsunsicherheiten und ökologisch kontraproduktiven Effekten.
3. **Verlängerung der Verjährungsfrist:** Die geplante pauschale Verlängerung der Gewährleistungsfrist um 12 Monate auf das gesamte Fahrzeug nach einer Reparatur wird als unverhältnismäßig kritisiert.
4. **Einführung von Reparierbarkeit als Sachmangel:** Die geplante Aufnahme der Reparierbarkeit als Tatbestandsmerkmal des Sachmangels ist für den Gebrauchtwagenhandel ungeeignet, da Händler keinen Einfluss auf die Konstruktion oder Ersatzteilverfügbarkeit haben.
5. **Übermäßige Informationspflichten:** Neue Informationspflichten, insbesondere zur Nacherfüllung, überfordern Händler und Verbraucher gleichermaßen, ohne einen echten Mehrwert zu schaffen. Die Regelungen führen zu Rechtsunsicherheiten, höheren Kosten und einer Verlagerung des Gebrauchtwagenhandels der Gebrauchtwagenhandel in den nicht gewerblichen und vom Verbraucherschutz nicht erfassten Bereich.

### **Forderungen des BVfK:**

- Ausschluss von Kraftfahrzeugen aus dem Anwendungsbereich des Gesetzes oder zumindest eine Beschränkung auf neu hergestellte Waren.

- Beschränkung der Verlängerung der Verjährungsfrist auf Fälle, in denen ein echtes Wahlrecht des Verbrauchers besteht, und Begrenzung der Gewährleistungsfristverlängerung auf das nachgebesserte Bauteil.
- Reduzierung der Informationspflichten, um Überregulierung und Bürokratiekosten zu vermeiden.
- Einführung einer angemessenen Übergangsfrist, damit sich der Handel auf die neuen Regelungen einstellen kann.

### III.

Aus aktuellem Anlass kommen wir nunmehr auf dieses Gesetzgebungsverfahren zurück. Zwischenzeitlich ist die Sache zur Stellungnahme an den **Bundesrat** weitergeleitet worden. Zur Vorbereitung einer solchen ist der Gesetzesentwurf dem federführenden Rechtsausschuss, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie dem Wirtschaftsausschuss vorgelegt worden. In der **Drucksache 182/1/26** wird dabei deutlich, dass die mit der Sache befassten Ausschüsse an vielen Stellen die Notwendigkeit sehen, das Gesetz anzupassen, um die Unternehmen nicht zusätzlich zu belasten. Auszugsweise:

- *„(...) Zusätzliche Belastungen für die gewerbliche Wirtschaft sind angesichts der aktuellen allgemeinen Wirtschaftslage jedoch kritisch zu sehen. Auch im weiteren Verfahren sollte daher darauf geachtet werden, jegliche nicht aufgrund der Richtlinienumsetzung zwingend erforderliche Belastungen zu vermeiden (...)“*
- *„(...) Darüber hinaus sollte im Anschluss an die unionsrechtlich gebotene 1:1 Umsetzung der Richtlinie eine kritische Betrachtung des Verhältnisses aus Nutzen und wirtschaftlichem Aufwand durch die Vorgaben der Richtlinie, insbesondere auch unter Berücksichtigung etwaiger Wettbewerbsnachteile für Hersteller mit Sitz in der Union gegenüber solchen aus Drittstaaten, vorgenommen und **gegebenenfalls auf Unionsebene auf eine Zurückführung übermäßiger Belastungen und bürokratischer Erfordernisse hingewirkt werden** (...)“*

### IV.

Abgesehen von diesen generellen Erwägungen unterbreiten die Ausschüsse konkrete Änderungsvorschläge. Hierbei stellen wir fest, dass die Fachausschüsse sich mit den Einwendungen aus der Wirtschaft – insbesondere auch den detaillierten Empfehlungen des BVfK – eingehend auseinandergesetzt haben.

Im Einklang mit den Forderungen des BVfK konstatieren die Ausschüsse:

*„(...) Die Richtlinie differenziert bei der Reparaturverpflichtung für Hersteller nach Produktgruppen, während die kaufrechtlichen Regelungen pauschal für alle Waren gelten. **Diese unterschiedliche Systematik führt insbesondere bei komplexen Produkten wie Kraftfahrzeugen zu praktischen***

**Problemen.** Eine Weiterentwicklung auf europäischer Ebene ist erforderlich, um Verbraucherschutz, Nachhaltigkeit und wirtschaftliche Praktikabilität besser in Einklang zu bringen („..“

Daran anknüpfend wird ferner betont:

„(..) Nach dem Gesetzentwurf verlängert sich die Verjährungsfrist im Falle einer Nachbesserung einmalig um zwölf Monate. **Diese pauschale Verlängerung kann bei technisch komplexen Produkten mit zahlreichen voneinander unabhängigen Bauteilen – insbesondere Kraftfahrzeugen – zu unverhältnismäßigen Haftungsrisiken führen.** Es ist daher sicherzustellen, dass die Anwendung der Vorschrift im Einklang mit den unionsrechtlichen Vorgaben so erfolgt, dass die Haftungswirkungen auf ein sachgerechtes Maß begrenzt bleiben („..“

Die Ausschüsse identifizieren an dieser Stelle das Problem, dass sich die Ausweitung der Gewährleistungsfrist allenfalls auf das nachgebesserte Bauteil – **und nicht auf das gesamte Fahrzeug** – beziehen darf. Genau hierauf hat der BVfK – wie andere Branchenverbände auch – zuvor hingewiesen.

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. Der Gesetzesentwurf in seiner derzeitigen Form hätte zur Folge, dass der Händler bei Rüge eines eher unbedeutenden 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.

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 hat hierzu bereits mit Schreiben vom 13. Februar 2026 konkrete Änderungsvorschläge formuliert:

1. § 475e Abs. 5 BGB wird 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.**“

2. § 475e Abs. 5 BGB wird anschließend wie folgt ergänzt:

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

Durch die Umsetzung dieser Vorschläge könnte den Bedenken aus der Wirtschaft Rechnung getragen werden und zugleich der Empfehlung der Bundsratsausschüsse gefolgt werden.

#### V.

Wir möchten abschließend nochmals feststellen, dass die bestehende Rechtslage die tatsächlichen Gegebenheiten im Gebrauchtwagen- und insbesondere im Gebrauchtwagenhandel deutlich besser abbildet 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 abermals dringend an, Kraftfahrzeuge aus dem Anwendungsbereich der Novelle auszunehmen, 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.

**In diesem Zusammenhang sollte zumindest den Bedenken der Wirtschaft und den Empfehlungen der Bundsratsausschüsse gefolgt werden, dass die Verjährungsfrist nur für das nachgebesserte Bauteil neu zu laufen beginnt, 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



Ansgar Klein  
Präsident BVfK

#### Anlage

BVfK-Schreiben vom 13. Februar 2026