

Problembeschreibung zum Thema Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1799 über gemeinsame Vorschriften zur Förderung der Reparatur von Waren nicht ohne parallele Anpassung des nationalen Kreislaufwirtschaftsrechts

1. Hintergrund

Mit dem Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1799 **zur Förderung der Reparatur von Waren** soll das durch die vorgenannte Richtlinie vorgesehene „Recht auf Reparatur“ in nationales Recht umgesetzt werden. Im Kern geht es bei dem Entwurf um eine Änderung des Kaufvertragsrechts und um die Einführung einer Reparaturverpflichtung des Herstellers bestimmter Waren. Die bislang vorgesehenen Änderungen sind also rein zivilrechtlicher Natur.

2. Problem

Wenn Produkte repariert werden sollen, anstatt entsorgt zu werden, muss das Ganze praktikabel und bezahlbar für die Marktteilnehmer organisiert werden. Hierfür sieht die geplante neue Richtlinie „Recht auf Reparatur“ u.a. eine Onlineplattform vor, über die Angebot und Nachfrage zusammengebracht werden sollen. In den meisten Fällen wird voraussichtlich die wirtschaftlichste Variante angestrebt, bei der der Verbraucher, der von seinem Recht auf Reparatur Gebrauch macht, bei Großgeräten wie z.B. Haushaltswäschetrocknern einzelne defekte Teile per Paket einsendet und die reparierten Teile per Paket zurückerhält. Bei Kleingeräten wie z.B. Mobiltelefonen wird das gesamte Produkt per Paketsendung einfach hin und her gesendet. Der Paketversand ist niedrighschwellig, weil gelernt für alle Parteien, bezahlbar (deutlich günstiger als die Fahrt eines Reparaturdienstleisters mit dem Kfz) und i.d.R. auch umweltfreundlicher. Ohne die Logistik der Paketdienstleistung können die zu reparierenden Waren also nicht versendet werden. **Eine funktionierende (Paket-)Logistik ist insofern als die notwendige Bedingung für die Ausübung des Rechts auf Reparatur anzusehen.**

Die oben beschriebene elementare Rolle der Paketlogistik als Schlüsselfaktor ressourcenschonender Prozesse wird aktuell sehr stark beeinträchtigt, wenn das anstehende Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1799 zur Förderung der Reparatur von Waren nicht auch den Produkt- bzw. Nicht-Abfallstatus der versendeten Waren mitregelt.

Denn unter dem **aktuellen Kreislaufwirtschaftsgesetz** erfordert der Transport von Abfällen im Rechtssinne die Erfüllung einer Vielzahl von Anforderungen, die reguläre Paketdienstleister [REDACTED] [REDACTED]. Vorgesehen sind u.a. Anzeige-, Erlaubnis- und Kennzeichnungspflichten. Eine Vielzahl von Vorschriften erschwert den Transport von Abfällen durch allgemeine Transporteure mit einem umfassenden Zustellnetz immens.

Hier besteht die **Gefahr, dass ein Teil der Gegenstände, für die durch Verbraucher ein Recht auf Reparatur geltend gemacht würde, nach geltendem Recht als Abfälle gelten würden.** Denn der kreislaufwirtschaftliche Abfallbegriff ist sehr weit. Abfall liegt danach bereits bei allen solchen Gegenständen vor, derer sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss. **Viele Gegenstände, die nach allgemeinem Sprachgebrauch keine „Abfälle“ darstellen, fallen aufgrund dieser weiten und unbestimmten Definition unter den kreislaufwirtschaftsrechtlichen Abfallbegriff.** Nur beispielsweise ist nach allgemeinen Kriterien bereits dann „Abfall“ gegeben, wenn bei angefallenen Gegenständen ein Stadium der Ungewissheit über deren Verwendung besteht. Insbesondere darf diese Zweckbestimmung nicht offengelassen oder jemand anderem, z.B. dem Reparateur „überlassen“ werden. Vor diesem Hintergrund **hindern** die bestehenden abfallrechtlichen Regelungen in Deutschland voraussichtlich **eine vollständige Abwicklung** aller für das **Gelingen des „Rechts auf Reparatur“** erforderlichen Transporte in Deutschland. Im Übrigen kann dies **auch für Betreiber von Plattformen und sonstige Beteiligte ein paralleles Problem** darstellen.

Dieses Problem scheint bei der bislang angestrebten rein zivilrechtlichen Umsetzung der Richtlinie noch nicht gesehen worden zu sein. **Dass es die Logistik für die Inanspruchnahme des Rechts auf Reparatur durch den Verbraucher braucht, wurde** in dem geplanten Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1799 zur Förderung der Reparatur von Waren **nicht berücksichtigt.** Damit bliebe die (Paket-)Logistik durch die bestehenden Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes eingeschränkt.

Entsprechend könnte auch der **Wille des Gesetzgebers nur eingeschränkt realisiert werden**, eine Verlängerung der Lebenszeit von Artikeln herbeizuführen und die Ressourcenschonung zu stärken.

3. Lösung

Die vom Gesetzgeber intendierten umfassenden positiven Auswirkungen können nur erreicht werden, wenn eine **Ergänzung** erfolgt, die es **Paketdienstleistern und sonstigen Beteiligten ermöglicht, die betroffenen Gegenstände zu transportieren bzw. zu handhaben, ohne dass die Möglichkeit einer Anwendbarkeit des Abfallrechts besteht.**

Konkret kann dieses Ziel erreicht werden durch eine Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes. Dieses müsste dahingehend geändert werden, dass **Gegenstände, deren Reparatur** ein Verbraucher nach § 479b des Bürgerlichen Gesetzbuches verlangt oder verlangt hat, **in keinem Fall als Abfälle** im Sinne dieses Gesetzes **gelten**. Diese Änderung wäre im vorliegenden Regierungsentwurf zur Förderung der Reparatur von Waren zu ergänzen.

Durch diese Änderung würde die Lücke zwischen der zivilrechtlichen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1799 über gemeinsame Vorschriften zur Förderung der Reparatur von Waren und den nationalen abfallrechtlichen Vorschriften geschlossen. Dies wäre auch im Sinne des Unionsgesetzgebers und der Richtlinie, die ja gerade das Entstehen von weniger Abfall durch entsorgte Waren anstrebt (vgl. Erwägungsgrund 3). **Es wäre so sichergestellt, dass das Abfallrecht und die hieran knüpfenden Pflichten keine unbeabsichtigte formale Hinderung der Erreichung der Ziele des Gesetzes bewirken.**