



Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Verband des Kraftfahrzeuggewerbes
Baden-Württemberg e.V.



Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg e.V.,
Motorstraße 1, 70499 Stuttgart

Abteilung: Hauptgeschäftsführung

Per E-Mail an:

Deutscher Bundestag

Herrn [REDACTED] MdB

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Ansprechpartner: Carsten Beuß

Telefon: (0711) 83 98 63-12

Telefax: (0711) 83 98 63-20

E-Mail:

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

Datum: 18.05.2026

Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1799 zur Förderung der Reparatur von Waren – Parlamentarisches Verfahren

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

als Mitglied des federführenden Rechtsausschusses und des Ausschusses für Angelegenheiten der Europäischen Union sind Sie bei der anstehenden BGB-Umsetzung des Rechts auf Reparatur in besonderer Weise gefragt. Ich wende mich deshalb heute mit einem Anliegen an Sie, das die über 5.000 Kraftfahrzeugbetriebe in Baden-Württemberg unmittelbar und massiv zu benachteiligen droht, und damit auch die Innungsbetriebe in [REDACTED].

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2024/1799 zur Förderung der Reparatur von Waren („Recht auf Reparatur“) wird nach Abschluss des Bundesratsverfahrens in Kürze den Bundestag erreichen. Ich wende mich heute an Sie, weil dieser Vorgang für die über 5.000 Kraftfahrzeugbetriebe in Baden-Württemberg von erheblicher Bedeutung ist und weil wir aus Sicht des Kfz-Gewerbes auf eine Klarstellung im Sachmangelhaftungsrecht angewiesen sind.

Worum es geht. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht vor, dass sich die Verjährungsfrist im Falle einer Nachbesserung pauschal um zwölf Monate verlängert (§ 475e Absatz 5 BGB-E) – und zwar auf das gesamte Produkt. Im europäischen Gesetzgebungsverfahren sollte dieses erweiterte Recht auf Reparatur nur für Warengruppen des Anhangs II der Richtlinie gelten; z.B. für Elektrokleingeräte und Weiße Ware (z.B. Waschmaschinen und Kühlschränke). Hierbei wurde bei den Änderungen im Sachmangelhaftungsrecht nicht erneut Bezug auf den Anhang II genommen, wodurch wir eine Ausweitung des Gewährleistungsrechts um weitere 12 Monate im Falle einer Reparatur in den ersten zwölf Monaten der gesetzlichen Gewährleistung auf alle Produktgruppen – so auch Kraftfahrzeuge – befürchten.

Warum das beim Auto zur Falle wird. Ein Kraftfahrzeug besteht aus tausenden voneinander unabhängigen Bauteilen. Wenn ein Autohaus im Rahmen einer Nachbesserung beispielsweise eine einzelne Bremsleitung ersetzt und die Verjährungsfrist daraufhin pauschal um zwölf Monate auf das gesamte Fahrzeug verlängert wird, müssten Handel und Werkstatt im Anschluss auch für Getriebe, Infotainmentsystem oder Klimaanlage länger einstehen. Genau diese unverhältnismäßigen Haftungsrisiken hat der Wirtschaftsausschuss des Bundesrates in seiner Empfehlung vom 27. April 2026 gerügt.

In der Empfehlung der Ausschüsse heißt es wörtlich:

„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.“ (Bundesrats-Drucksache 182/1/26, Ziffer 13)

Das Plenum des Bundesrates ist dieser Empfehlung in seiner Sitzung am 8. Mai 2026 bedauerlicherweise nicht gefolgt. Die Klarstellung muss daher unbedingt im Gesetzgebungsverfahren des Bundestags nachgeholt werden.

Warum Gebrauchtwagen besonders betroffen sind. Neben dem Komplexitätsaspekt entsteht ein eigenständiges Problem im Gebrauchtwagengeschäft. Bei Gebrauchtwagen haben Händler aus gutem Grund das Recht, die Sachmangelhaftung auf zwölf Monate zu begrenzen: Das Haftungsrisiko wäre ansonsten nicht kalkulierbar. Wenn sich der Haftungszeitraum künftig nach jeder noch so kleinen Nachbesserung verdoppelt, wird der Handel mit nicht ganz jungen Gebrauchtwagen unwirtschaftlich. Die Folge wäre absehbar: Gewerbliche Autohandelsunternehmen würden vom An- und Verkauf gebrauchter Fahrzeuge zunehmend Abstand nehmen und ihren Kunden empfehlen, ihr Fahrzeug privat zu veräußern oder würden auf die Agentur ausweichen. In Privatverkäufen kann die Sachmangelhaftung nach wie vor vertraglich ausgeschlossen werden. Die Käuferinnen und Käufer von Gebrauchtfahrzeugen stünden damit ohne jede Gewährleistung da, der Verbraucherschutz wäre in sein Gegenteil verkehrt.

Was wir konkret vorschlagen. Im Schulterschluss mit dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) regen wir an, im weiteren Gesetzgebungsverfahren wieder die in der EU-Richtlinie verfolgte Logik durch eine Klarstellung im Gesetzgebungsverfahren herzustellen. Konkret: § 475e Absatz 5 BGB sollte um einen Satz 2 ergänzt werden, der den Anwendungsbereich auf die in Anhang II der Richtlinie gelisteten Warengruppen zurückführt. Eine Formulierung könnte lauten:

„Dies gilt nur, wenn sich die Nachbesserung auf eine bei Verkauf bereits gebrauchte Sache gemäß Anhang II der EU-Richtlinie (2024/1799) zur Förderung der Reparatur von Waren bezieht.“

Damit bliebe das Recht auf Reparatur dort wirksam, wo es politisch gewollt ist, und entfaltet dort keine ungewollten Folgen, wo es zu Lasten von Handel und Verbraucher zugleich wirken würde.

Zeitlinie und Hebel. Die Frist zur nationalen Umsetzung der Richtlinie endet am 31. Juli 2026. Der parlamentarische Zeitrahmen ist eng, der Hebel der Bundestagsabgeordneten in den Beratungen entsprechend groß. Ich bitte Sie deshalb, die Linie der Bundesausschüsse in Ihrem Ausschuss aufzugreifen und auf eine entsprechende Klarstellung im Gesetz hinzuwirken. Bei dieser Position weiß sich der Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg im engen Schulterschluss mit dem ZDK und dem Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH).

Für ein telefonisches Gespräch oder eine fachliche Erläuterung zu den Auswirkungen in unserer Branche stehe ich Ihnen jederzeit gern zur Verfügung. Bei Rückfragen erreichen Sie zudem unseren Pressesprecher [REDACTED] unter presse@kfz-bw.de.

Mit freundlichen Grüßen

Carsten Beuß
Hauptgeschäftsführer

Anlagen