



Positionspapier zum „Recht auf Reparatur“



Positionspapier zum Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 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 COM (2023) sowie der veröffentlichten Änderungsanträge vom 4. Oktober 2023 der Fraktionen im Europäischen Parlament sowie Bestrebungen, den Anwendungsbereich einer Richtlinie ausdrücklich auf Kraftfahrzeuge zu erweitern.

Der Zentralverband des Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) e.V. unterstützt dem Grunde nach das mit dem Richtlinienvorschlag angestrebte Ziel einer Kreislaufwirtschaft, in der Produkte und Einsatzstoffe ressourceneffizienter genutzt werden können. Dies gilt insbesondere dann, wenn noch brauchbare, aber defekte Konsumgüter bzw. Waren innerhalb und außerhalb der gesetzlichen Haftungszeiten vermehrt repariert und wiederverwendet werden.

I. Forderung nach einer Ausweitung des Anwendungsbereichs auch auf Kfz (vgl. ÄA 67,70)

Wir sprechen uns gegen eine Ausweitung des Anwendungsbereichs auf alle reparierbaren Waren (vgl. ÄA 239) bzw. insbesondere auf Kfz und Fahrräder (vgl. ÄA 67,70) aus.

Nach den Vorstellungen des Berichtstatters des EU-Parlaments, Herrn René Repasi, zufolge sollen etwa auch Fahrräder, Autos und wiederaufladbare Akkus unter das vorgesehene Recht fallen.

Wir unterstützen dem Grunde nach das mit dem Richtlinienvorschlag angestrebte Ziel einer Kreislaufwirtschaft, in der Produkte und Einsatzstoffe ressourceneffizienter gestaltet werden können. Um einen nachhaltigen Verbrauch zu fördern, kann mit dem Richtlinienvorschlag erreicht werden, dass brauchbare defekte Konsumgüter bzw. Waren, die von Verbrauchern erworben wurden, innerhalb und außerhalb der gesetzlichen Haftungszeiten vermehrt repariert und wiederverwendet werden.

Wir sehen jedoch nicht, dass ein tatsächlicher Bedarf für eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Kfz besteht, weil Verbraucher diese ohnehin regelmäßig - insbesondere außerhalb von der Gewährleistungs- oder Garantiezeit - in Werkstätten reparieren lassen und ihr Fahrzeug bei einem Defekt aus wirtschaftlichen Gründen nicht ohne weiteres durch ein alternatives (Neu-) Fahrzeug ersetzen werden. Das Auto ist schließlich der zweit teuerste Erwerb eines Verbrauchers nach einer Immobilie.

II. Erweiterung des Anwendungsbereichs durch delegierte Rechtsakte (vgl. Äa 278)

Wir konnten insbesondere dem Änderungsantrag 278 entnehmen, dass die Möglichkeit geschaffen werden könnte, den Anwendungsbereich der geplanten Richtlinie durch delegierte Rechtsakte zu erweitern.

Wir sehen derzeit nicht, dass die Schaffung einer solchen Möglichkeit zwingend notwendig ist, und lehnen diese - wie auch eine Ausweitung des bisherigen Anwendungsbereichs - ab.

III. Verlängerung der Gewährleistungsfrist (vgl. ÄA 162, 164, 334)

Wir sehen eine längere produktspezifische Gewährleistungsfristen entsprechend der Lebensdauer (vgl. ÄA 162, 164, 334) als nicht zielführend an.

Eine Folge dieser Regelungen wäre im „Worst Case“ eine über die Lebensdauer eines Produkts bestehende Gewährleistung für ein Produkt, welche sowohl den Herstellern dieses Produktes als auch für Reparaturbetriebe nicht zumutbar ist. Es müssten insbesondere für stark veraltete Produkte über einen sehr langen Zeitraum Ersatzteile vorgehalten bzw. von den Reparaturbetrieben bestellt und von fachkundigen Reparateuren eingebaut werden. Insbesondere die dafür erforderlichen Lager- und Vorhaltekosten für sämtliche Ersatzteile eines jeden Produktes dürften nicht wirtschaftlich sein. Dies entspricht auch nicht dem erklärten Ziel einer Nachhaltigkeit. Müssen danach Ersatzteile für ein Produkt in ausreichender Zahl vorgehalten und gelagert werden und werde diese über kurz oder lang nicht abgerufen, dürfte in Folge eine Vernichtung dieser nicht bereits produzierten und nicht genutzten Ersatzteile üblich werden.

Ein „Neustart“ der Gewährleistungsfrist nach erfolgter Reparatur (vgl. insb. ÄA 157, 352) sehen wir als weniger nachteilig an. Eine entsprechende Regelung ist im BGB bereits verankert. Nach § 212 BGB beginnt eine Verjährungsfrist erneut zu laufen, wenn das verkaufende Unternehmen den Gewährleistungsanspruch anerkennt, d.h. dass der Händler oder die Händlerin die Nacherfüllung ausdrücklich auf Grund des Gewährleistungsrechts vornimmt. Formulierungen, wie etwa „im Rahmen der Gewährleistung liefern wir Ihnen ein neues Produkt“ stellen ein ausdrückliches Anerkenntnis des Gewährleistungsanspruchs dar. Dies hat zur Folge, dass mit der Nacherfüllung die Gewährleistungsfrist von zwei Jahren wieder von vorn beginnt zu laufen.

IV. Allgemeine Haftung für alle Reparateure (Äa 115)

Eine allgemeine Haftung für alle Reparateure, wie sie im Änderungsantrag 115 vorgesehen ist, lehnen wir ab.

Insbesondere im Bereich von Reparaturen von Kfz sind die bisherigen Haftungsregelungen (insbesondere im deutschen Recht) ausreichend.

1. Gewährleistungsansprüche bei KFZ-Reparaturen

Bei KFZ-Reparaturen können Gewährleistungsansprüche entstehen, wenn die Reparatur mangelhaft ausgeführt wurde. In diesem Fall hat der Kunde gemäß § 437 Nr. 1 BGB das Recht auf Nacherfüllung, das heißt, die Nachbesserung oder den Ersatz der mangelhaften Leistung.

Nach § 439 BGB kann der Kunde wählen, ob er die Beseitigung des Mangels (Nachbesserung) oder die Lieferung einer mangelfreien Sache (Ersatzlieferung) verlangt. Der KFZ-Handwerker hat jedoch das Recht, die Art der Nacherfüllung zu verweigern, wenn sie nur mit unverhältnismäßigen Kosten möglich ist.

2. Haftung des KFZ-Handwerkers bei Reparaturschäden

Der KFZ-Handwerker ist gemäß § 280 Abs. 1 BGB zum Schadensersatz verpflichtet, wenn er schuldhaft eine Pflichtverletzung begeht, die zu einem Schaden am Fahrzeug führt. Dabei kann es sich sowohl um eine mangelhafte Reparatur als auch um eine beschädigte Sache handeln. Die Haftung des KFZ-Handwerkers ist jedoch gemäß § 276 Abs. 2 BGB auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt, wenn er ausdrücklich oder konkludent eine Begrenzung der Haftung vereinbart hat. Eine solche Vereinbarung findet sich häufig in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBs) der Werkstatt.

V. Europäisches Formular für Reparaturinformationen (Artikel 4)

Verbraucher sollen nach Artikel 4 das Recht erhalten, auf Anfrage ein standardisiertes Reparaturformular verlangen zu können, welches vor Vertragsabschluss die Bedingungen der Reparatur festlegen soll.

Besonders kritisch sehen wir hierbei die darin aufgeführten Unterpunkte:

- d) die Art des Mangels und die Art der vorgeschlagenen Reparatur;
- e) der Preis oder, falls der Preis vernünftigerweise nicht im Voraus berechnet werden kann, die Art und Weise, wie der Preis berechnet wird, und der Höchstpreis für die Reparatur; und
- f) die voraussichtliche Dauer der Reparatur;

Alle drei Punkte dürften für Betriebe, insb. Reparaturbetriebe aus dem Kfz-Bereich, in der Praxis nur sehr schwer feststellbar sein, insbesondere kann auch gerade die „Art des Mangels“ in vielen Fällen schwer vor Vertragsabschluss festgestellt werden.

Im Hinblick auf den Punkt einer Nennung des Preises bzw. die Darstellung der Art und Weise, wie der Preis berechnet wird, stellen wir uns aktuell die Frage, ob die Hersteller sodann allen Werkstätten Großkundenpreise für Originalersatzteile pp. eingeräumt werden oder dies lediglich für markengebundene Werkstätten gelten wird.

In diesem Zusammenhang ist nach unserem Verständnis in der Richtlinie nach wie vor nicht klar und deutlich geregelt, ob ausschließlich markengebundene Reparaturwerkstätten oder auch unabhängige Reparaturwerkstätten zu einer Reparatur verpflichtet und auf der kostenlosen Online-Plattform aller EU-Mitgliedsstaaten eingepflegt werden sollen.

VI. Kosten für die Überlassung eines Reparaturformulars

Artikel 4 Absatz 3 sieht zwar vor, dass der Betrieb die Kosten für die Überlassung eines standardisierten Reparaturformulars dem Verbraucher in Rechnung stellen darf, jedoch halten wir es für fraglich, ob hiermit in jedem Fall ein unternehmerischer Gewinn erzielt werden kann. Noch offen ist die Frage, ob bei den für das Formular anzusetzenden Kosten eine „Werkstattauslastung“ als „mit aufzuführendem Kostenpunkt“ dem Grunde nach Berücksichtigung finden kann, mithin zulässig ist oder nicht.

In diesem Zusammenhang wird abzuwarten bleiben, ob sich ein Verbraucher tatsächlich mehrere (entgeltpflichtige) Reparaturformulare für eine Reparatur bei verschiedenen Anbietern (wie z.B. Werkstätten) einholen wird oder es im Ergebnis bei einem Anbieter belässt.

VII. Zeitliche Regelung zur Bindung eines Reparaturbetriebs an seinen „Kostenvoranschlag“

Unbehagen bereitet uns weiter die in Artikel 4 Absatz 5 enthaltene zeitliche Regelung zur Bindung eines Reparaturbetriebs an seinen verbindlichen Kostenvoranschlag (Anhang 1, Europäisches Formular für Reparaturinformationen).

Nach Artikel 4 Absatz 5 sind den Reparaturbetrieben Änderungen am Europäischen Formular für Reparaturinformationen für die Dauer von 30 Tagen nach Vorlage des Formulars untersagt. Dies soll nach den Vorstellungen der Kommission den Verbrauchern ausreichend Zeit geben, diverse Reparaturangebote einzuholen und zu vergleichen und diese vor sich ändernden Bedingungen zu schützen.

Die Kommission erkennt zwar, dass es den Reparaturbetrieben, die nicht gemäß Artikel 5 zur Reparatur verpflichtet sind und auch auf Wunsch des Verbrauchers ein Formular vorgelegt haben, im Rahmen der Vertragsfreiheit freigestellt ist, ob sie einen Vertrag mit dem Verbraucher abschließen möchten oder nicht.

Allerdings erscheint uns eine verbindlich in der Richtlinie enthaltene Bindungsfrist des Reparaturbetriebes an seine im Formular enthaltenen Angaben von 30 Tagen als nicht angemessen, weil bei dieser Frist kurzfristig mögliche negative Änderungen außerhalb des Einflussbereichs des Reparaturbetriebs (wie z.B. Lieferengpässe, Preiserhöhungen des Zulieferers etc.) unberücksichtigt bleiben.

VIII. Zugang zu Ersatzteilen und reparaturbezogenen Informationen (Art. 5 Abs. 3)

Artikel 5 Abs. 3 der Richtlinie verpflichtet die Hersteller, unabhängigen Reparaturbetrieben Zugang zu Ersatzteilen und reparaturbezogenen Informationen und Werkzeugen zu gewähren. Wir sehen bei dieser Regelung vor allem eine Problematik in der Doppelung mit der RMI, welche bei Reparaturinformationen deutlich genauer auf unsere Branche zugeschnitten ist.

Dort werden Ersatzteile darin nicht erwähnt, jedoch ist und nicht bekannt, dass der Zugang zu Ersatzteilen für freie Werkstätten nur unter erschwerten Umständen möglich ist. Auch hier kann die oben bereits aufgeführte Problematik wieder aufgegriffen werden, ob allen -mithin auch freien- Werkstätten vom Hersteller Großkundenpreise für Originalersatzerteile pp. eingeräumt werden.

Nach unserer Einschätzung gäbe es zumindest für die Betriebe aus dem Kfz-Handwerk zumindest keinen fassbaren Mehrwert. Gleichzeitig kommt dadurch jedoch die Verpflichtung aus oben Punkt V zum Tragen.

IX. ZDK fordert eine mittelstandsfreundliche Ausrichtung der Richtlinie

Im Hinblick auf die nachstehend in Kurzform dargestellten Punkte sind, die aus Sicht des ZDK für mittelständische Kfz-Werkstätten positiven Änderungsanträge sinnvoll und richtig bzw. eine weitere Ausweitung der Richtlinie würde durch die für unser Gewerbe negativen Änderungsanträge eintreten:

1. Nach unserer Auffassung positive Änderungsanträge

- ▣ Streichung des Europäischen Formulars für Reparaturinformationen (vgl. ÄA 81-83, 86, 90, 196f, 377) bzw. Freiwilligkeit (vgl. ÄA 199)
- ▣ Verfügbarkeit von Ersatzteilen (im Hinblick auf fairen Zugang zu Ersatzteilen und
- ▣ Reparaturinformationen für unabhängige Reparaturdienstleister zu einem angemessenen Preis (vgl. ÄA 103ff, ÄA 165; ÄA 194 (teilweise), 253, 259ff=
- ▣ Keine Softwarehindernisse für unabhängige Reparatere (vgl. ÄA 257)
- ▣ Einbindung von KMU in die Erarbeitung eventueller Standards für Reparaturen (vgl. ÄA 150ff)
- ▣ Verlängerung der Umsetzungsfrist: auf 30 Monate (vgl. ÄA 179, 363, 366) bzw. 36 Monate (vgl. ÄA 171, 362, 365, 370, 373)
- ▣ Kostenlose Nutzung der Reparaturplattform für KMU (vgl. ÄA 300, 302) bzw. für alle (vgl. ÄA 305)
- ▣ Unterstützungsmaßnahmen für KMU (vgl. ÄA 314ff)
- ▣ Streichung des Vorrangs der Reparatur (Art. 12 des Vorschlags) (vgl. ÄA 331f).

2. Nach unserer Auffassung negative Änderungsanträge

- ▣ Ausweitung des Anwendungsbereichs: Ausweitung des Anwendungsbereichs auf alle reparierbaren Waren (vgl. ÄA 239) bzw. auf Kfz und Fahrräder (vgl. ÄA 67,70)
- ▣ Möglichkeit, dass Anwendungsbereich durch delegierte Rechtsakte erweitert wird (insb. ÄA 278)
- ▣ Verlängerung der Gewährleistungsfrist - Längere produktspezifische Gewährleistungsfristen entsprechend der Lebensdauer (vgl. ÄA 162, 164, 334)
- ▣ Allgemeine Haftung für alle Reparatere (vgl. ÄA 115).

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 das Hauptstadtbüro in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Er ist Mitglied im Zentralverband des Deutschen Handwerks und vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: 36.570 Autohäuser und Kfz-Werkstätten, 435.000 Beschäftigte, 236 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach eines Zentralverbandes (ZDK). Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 90.000 Azubis aus und machen einen Umsatz von 185 Millionen 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 Mobilität in Deutschland.

kfzgewerbe.de

Kontakt:

Thomas Lehmacher, LL.M.
Rechtsanwalt (Syndikusrechtsanwalt),
Fachanwalt für IT-Recht
Referent Abt. 2 „Recht, Steuern, Tarife“

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Telefon: 0228 9127 224
E-Mail: lehmacher@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

