



An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Reiner Haseloff
Leipziger Straße 3-4
10117 Berlin

EILT! BITTE SOFORT VORLEGEN!
Vorab per E-Mail / Original per Post
bundesrat@bundesrat.de

1002. Sitzung des Bundesrates am 26.03.2021

TOP 33: 146/21 Entwurf eines Gesetzes zur Regelung des Verkaufs von Sachen mit digitalen Elementen und anderer Aspekte des Kaufvertrags

Bonn, den 24.03.2021

Sehr geehrter Herr Präsident Dr. Haseloff,

der Bundesverband freier Kfz-Händler e. V. (BVfK) ist ein Interessenverband mit dem Ziel der Stärkung der beruflichen Belange und Interessen von derzeit ca. 800 angeschlossenen Mitgliedsbetrieben aus dem Bereich des Neuwagen-, Gebrauchtwagen- und Oldtimerhandels. Zum Aufgabenspektrum des BVfK gehört neben der Verbesserung ökonomischer Rahmenbedingungen, der Bekämpfung unseriöser Geschäftspraktiken sowie der Mitgliederberatung insbesondere auch die aktive Teilnahme am politischen Geschehen den Kfz-Handel betreffend.

Mit diesem Schreiben möchten wir auf die für den Kfz-Handel untragbaren und unverhältnismäßig nachteiligen geplanten Änderungen des Gewährleistungsrechts im Zuge der Umsetzung der EU-Warenkaufrichtlinie (RL (EU) 2019/771) aufmerksam machen. Hierzu hatte die Bundesregierung unter dem 10. Februar 2021 einen Gesetzesentwurf veröffentlicht, der aus den nachfolgend

aufgezählten Gründen auf erhebliche Bedenken stößt. Unsere Stellungnahme zum vorausgehenden Referentenentwurf vom 10. Dezember 2020 fügen wir der Vollständigkeit halber in der Anlage bei.

I. Mit dem Gesetzesentwurf verfolgte Ziele werden verfehlt. Nachteile zum Schaden Aller ohne erkennbaren Nutzen

Das Gesetz sieht die Regelung des Verkaufs von Sachen mit digitalen Elementen sowie anderer Aspekte des Kaufvertrags vor. Nach den Erwägungsgründen der zugrundeliegenden Richtlinie (EU) 2019/771 soll den unter dem Grundgedanken der Vollharmonisierung einzuführenden gesetzlichen Regelungen das Prinzip eines hohen Verbraucherschutzniveaus zugrunde liegen. Dieser Erwägungsgrund wird in der Begründung des Gesetzesentwurfs erweitert um das Ziel der Gewährleistung von Rechtssicherheit sowie der Förderung des grenzüberschreitenden elektronischen Handels, wovon insbesondere kleinere und mittelständische Unternehmen profitieren sollen. Abschließend heißt es in der Gesetzesbegründung wörtlich:

„Durch die Förderung des grenzüberschreitenden Handels sollen den Händlern weitere Absatzmöglichkeiten und den Verbrauchern eine größere Produktvielfalt mit attraktiveren Preisen eröffnet werden.“

Dieses Ziel wurde mit dem derzeitigen Gesetzesentwurf nach Auffassung des BVfK und seiner Mitgliedsbetriebe eindeutig verfehlt.

II. Gesetzliche Änderungen zum Nachteil des Kfz-Handels

- Die Beweislastumkehr gemäß § 477 BGB, also der Zeitraum, innerhalb welchem zugunsten des Verbrauchers vermutet wird, die von ihm erworbene Kaufsache sei bereits im Zeitpunkt der Übergabe defekt gewesen, soll zukünftig von 6 auf 12 Monate erhöht werden. Nach den Empfehlungen der Bundesrat-Ausschüsse vom 16.03.2021 (DS 146/1/21) soll gar in Erwägung gezogen werden, diesen Zeitraum auf 24 Monate zu erhöhen.

Diese pauschale Rückwirkungsvermutung zu Lasten des Händlers sollte nach bisherigem Verständnis auch mit einer dementsprechenden „Inkubationszeit“ einhergehen. Damit ist gemeint, dass technisch überhaupt möglich ist, was rechtlich angenommen wird, nämlich die Dauer des Entstehungsprozesses eines Defekts vom Zeitpunkt der Übergabe bis zu dessen Auftreten. Wenn bei einem Kraftfahrzeug z. B. eine Zylinderkopfdichtung nach 5 Monaten ihren Dienst versagt und ein Sachverständiger anschließend feststellt, dass die ursächliche Überhitzung vor maximal 2 Wochen eingetreten sein kann, dann fällt der Defekt in das Risiko des Fahrzeugkäufers, ist kein kaufrechtlicher Mangel und muss nicht vom Händler beseitigt werden.

Doch nicht immer kommt es zu solch eindeutigen technischen Bewertungen und dann zahlt der Händler – sofern das, was passiert ist, eigentlich nicht hätte passieren dürfen, wenngleich die Ursache für den Defekt bei objektiver Aufklärung der Umstände im Verantwortungs- und Risikobereich des Käufers liegen würde.

Daraus wird deutlich, dass bereits in den ersten 6 Monaten nach Übergabe, also der Phase der seit dem Jahr 2002 gültigen Beweislastumkehr, in vielen Fällen eine ungerechtfertigte Benachteiligung des Händlers erfolgt, denn es gilt oft nicht, „im Zweifel für den Angeklagten“, sondern „im Zweifel zahlt der Händler“. Der damit verbundene schleichende Prozess, bei dem die Gewährleistung dafür, dass etwas so wie vereinbart oder üblicherweise zu erwarten ist, immer mehr zur Haltbarkeits-Garantie wird, führt mit der Verdoppelung der Dauer der Beweislastumkehr zur Verdoppelung der Risiken und Kosten für den Gebrauchtwagenhandel. Dies, obwohl die Wirkung der Rückwirkungsvermutung bei objektiver Betrachtung eigentlich umso geringer ausfallen müsste, je länger der Zeitpunkt der Übergabe zurückliegt. Denn es gibt nur wenige Defekte, deren „Inkubationszeit“, also die Zeitspanne zwischen Ursache und Wirkung, zwischen 6 und 12 Monaten liegt und diese wiederum sind in der Regel solche, die erkennbar durch Konstruktions- oder Produktionsfehler hervorgerufen wurden. Ein Umstand, der dem Käufer seine Rechte bereits jetzt auch ohne Ausdehnung der Beweislastumkehr sichert. Wenngleich das bei erster Betrachtung so klingt, als habe der Handel durch besagte Änderung kaum Nachteile zu befürchten, so ist vor dem faktischen Hintergrund der bereits erwähnten vielfachen Gleichsetzung von Defekt und kaufrechtlichem Mangel vom Gegenteil auszugehen.

Daher ist einer Verlängerung der Beweislastumkehr in jeglicher Hinsicht zu widersprechen: Sie führt für den Handel zu unverhältnismäßigen Belastungen, ohne Wirkung auf „die Förderung des grenzüberschreitenden Handels“. Ebenso wenig werden dadurch „den Händlern weitere Absatzmöglichkeiten“ noch „den Verbrauchern eine größere Produktvielfalt mit attraktiveren Preisen eröffnet.“ Auf keinen Fall wird dem „Prinzip eines hohen Verbraucherschutzniveaus“ gedient, jedenfalls dann nicht, wenn man Verbraucherschutz mit Verbraucherwohltat verwechselt, was wiederum nur als Augenwischerei bezeichnet werden kann, denn am Ende werden die Preise für Gebrauchtwagen steigen und ältere Fahrzeuge aus dem Angebot gewerblicher Händler verschwinden und sich in den Privatmarkt verlagern, in dem der Verbraucher nicht durch die gesetzlichen Gewährleistungsrechte geschützt wird.

- Der Wortlaut des bisherigen Gesetzesentwurfs in Verbindung mit den Erwägungsgründen lässt darauf schließen, dass gemäß § 476 Abs. 1 BGB in der geplanten Fassung eine Trennung zwischen eigentlichem Kaufvertrag und eventuellen Abweichungen der objektiven Beschaffenheit auf einem zusätzlichen Dokument erfolgen soll, jedenfalls aber gesondert vereinbart und vom Käufer unterzeichnet werden muss. Zudem muss offenbar die nach dem Gesetzesentwurf gemäß § 476 Abs. 2 BGB weiterhin zulässige Verkürzung der Verjährungsfrist für gebrauchte Sachen von zwei Jahren auf ein Jahr in der geplanten Fassung zukünftig gesondert und zustimmungsbedürftig vereinbart werden.

Der BVfK kann den Sinn dieser formalen Vorgaben nicht nachvollziehen und befürchtet erhöhten bürokratischen Aufwand. Es erschließt sich nicht, warum nunmehr die Reduzierung der Gewährleistung oder aber vom üblicherweise zu erwartenden Fahrzeugzustand abweichende Eigenschaften des Fahrzeugs wie z. B. reparierte und vorhandene Unfallschäden auf einem zusätzlichen Dokument festgehalten werden sollen. Die in der Kfz-

Branche gängigen und über einen langen Zeitraum bewährten Vertragsformulare und Allgemeinen Geschäftsbedingungen sehen sowohl für die Gewährleistungsreduzierung als auch für Besonderheiten des Kaufsache bereits eigene Rubriken vor. So platziert z. B. der BVfK in seinen Vertragsmustern die Regelung zur Verjährungsverkürzung an prominenter Stelle am Anfang des Dokuments. Darunter folgen diverse Beschreibungsmöglichkeiten zum Fahrzeugzustand. Der Verbraucher wird also deutlich sichtbar und leicht verständlich über seine Rechte und auch über die Beschaffenheit des Fahrzeugs aufgeklärt.

Es ist zu befürchten, dass alles, was komplizierter wird, aus Verbrauchersicht auch eher zu kontraproduktiver Intransparenz führt, was die Frage nach einer Kollision mit dem ansonsten oftmals geltenden Klauselverbot aufwirft.

- Mit Unverständnis nehmen wir zur Kenntnis, dass in den Ausschussempfehlungen vom 16.03.2021 (DS 146/1/21) eine Ausdehnung der Verjährungsfrist für neue Kraftfahrzeuge auf 3 bzw. 5 Jahre vorgeschlagen wird. In der Begründung der Ausschüsse hierzu wird – trotz anderslautender Bekundung – deutlich, dass die gesetzliche Gewährleistung zunehmend zur Haltbarkeitsgarantie entwickelt werden soll. Bereits die Annahme, dass Kraftfahrzeuge zu den Produktgruppen zählen sollen, „bei denen die berechtigte Erwartung an eine Funktionsfähigkeit für mindestens fünf Jahre besteht“, stößt wegen ihrer undifferenzierten Betrachtung auf große Bedenken. Entlarvend ist dann jedoch die Empfehlung, die Verjährungsfrist an dieser Lebenserwartung zu orientieren. Dies kann nur dahingehend verstanden werden, dass der Verkäufer zumindest annähernd für die gesamte Lebenserwartung der Kaufsache haftbar gemacht werden soll. Es sei dabei in Erinnerung gerufen, dass die gesetzliche Gewährleistung verschuldensunabhängig ausgestaltet ist. Das berechnete Interesse des Verkäufers an Rechtssicherheit tritt dahinter offenbar völlig zurück. Das in der Ausschussempfehlung aufgezeigte Korrektiv, dass eine Haftung des Verkäufers weiterhin nur bei anfänglichen Mängeln in Frage käme, steht im krassen Widerspruch zur zugleich geforderten Verlängerung der Beweislastumkehr auf zwei Jahre.
- Überhaupt nicht nachvollziehbar ist der im Referentenentwurf vorgesehene Verzicht, eine Rügefrist für Sachmängel-Reklamationen einzuführen, obwohl dies von der EU-Richtlinie ermöglicht wird. Vorteile für den schützenswerten und gleichzeitig redlichen Verbraucher vermögen durch den Verzicht auf diese von der EU eröffnete Möglichkeit einer Rügefrist nicht erkannt werden. Der Kfz-Handel jedoch muss weiterhin Nachteile durch Täuschung und Manipulation bei der Inanspruchnahme fragwürdiger Käufer befürchten.
- Stattdessen soll der bislang gesetzlich vorgesehene Ausschluss der Haftung bei Kenntnis des Käufers vom Mangel gestrichen werden, was ebenso wenig nachvollziehbar ist. Erfährt der Verbraucher zukünftig also vor Vertragsschluss (z. B. von dritter Seite) vom Vorhandensein einer Abweichung von der üblichen Beschaffenheit, soll er trotzdem diesbezügliche Mängelrechte geltend machen können. Der BVfK befürchtet auch hier, dass sich Gebrauchtwagenhändler zukünftig vermehrt der gezielten Abzocke durch fragwürdige Kunden unter missbräuchlicher Ausnutzung stark erweiterter Verbraucherrechte ausgesetzt sehen werden.

- Weiterhin enthält der Gesetzesentwurf nicht nur eine Verschärfung der Gewährleistungsregeln, sondern legt auch Bereiche der Haftung für Digitale Inhalte fest. Dies wäre grundsätzlich zu begrüßen, wenn tatsächlich an vielen Stellen eine Klärung erfolgte, die jedoch zu vermissen ist. So bleibt unter anderem unklar, was unter einem „Defekt an digitalen Elementen“ verstanden wird. Ähnlich verhält es sich mit der Frage, welche der verschiedenen, sich teilweise auch aus anderen geplanten Gesetzen ergebenden neuen Vorschriften, bei der Feststellung von Defekten an digitalen Elementen Anwendung finden soll.

Es ist ferner nicht zu hinnehmbar, dass einem nicht Hersteller-verbundenen Händler, insbesondere einem Gebrauchtwagenhändler, eine Updatepflicht für digitale Inhalte auferlegt werden soll, die zudem noch über das gesetzliche Verjährungsmaß von mindestens 2 Jahren hinausgehen kann, sofern der Hersteller eine längere Updateperiode verspricht, denn er hat u. U. überhaupt keine Möglichkeit, dieser Verpflichtung ohne den guten Willen des Herstellers nachzukommen. Hier sollten entweder Ausnahmen für Gebrauchtwagen geschaffen oder Hersteller verpflichtet werden, unabhängigen Händlern den Zugriff auf Updates zu ermöglichen, zumal keine Möglichkeit vorgesehen ist, diese Frist auf 1 Jahr zu verkürzen, wie es bei „Hardware-Mängeln“ möglich ist.

III. Negative Folgen für den gewerblichen Handel, insbesondere den Kfz-Handel und auch deren Kunden

1. Keine „weitere Absatzmöglichkeiten für Händler“

Für den Handel dürften die Folgen der BGB-Novelle weitreichend und insbesondere finanziell stark belastend ausfallen. Das Ziel, dem Handel neue Möglichkeiten zu verschaffen, dürfte mit dem Gesetzesentwurf keinesfalls erreicht werden. Es ist eher davon auszugehen, dass viele Händler ihr Sortiment umstellen oder den Handel, zumindest mit Privatpersonen, ganz aufgeben müssen, da das neu entstandene Risiko nicht abgedeckt werden kann. Dies betrifft in besonderem Maße den Gebrauchtwagenhandel. Viele Händler werden, insbesondere in Folge der bereits durch die Corona-Krise entstandenen existenzgefährdeten Belastungen, der Umstellung nicht gewachsen sein und ihre Geschäfte schließen müssen. Ein weiterer Verlust an Arbeitsplätzen wäre unvermeidbar.

2. Alte Gebrauchtwagen ganz ohne Gewährleistung

Ältere und preiswerte Gebrauchtfahrzeuge dürften vom Kfz-Handel zukünftig nicht mehr angeboten werden, da die mit zunehmenden Fahrzeugalter steigenden Gewährleistungskosten zu so starken Preissteigerungen führen werden, dass sich dieses Marktsegment schließlich völlig in den Privatmarkt verlagern dürfte, in dem der Verbraucher bekanntlich nicht durch Verbraucherrechte geschützt ist. Dies auch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der Verbraucher auf die ihm staatlich verordneten Gewährleistungsrechte nicht einmal verzichten darf.

3. Risiken für den Handel enorm

Gewährleistung würde für den Zeitraum der Beweislastumkehr einer Garantie gleichkommen, gesteigerter Bürokratieaufwand sorgt für weniger Rechtssicherheit, Abschaffung des Haftungsausschlusses bei Kenntnis und Verzicht auf Einführung einer Defektanzeigefrist belasten den Händler zusätzlich. Haftungsfragen bei digitalen Elementen und Updatepflicht sind zu unpräzise, ein sachgerechter Umgang lässt sich daraus nicht ableiten. Die Suche nach praktikablen Vertragslösungen wird zum Stochern im Nebel.

4. Verbraucherpreise werden deutlich steigen

Mit den verschärften Anforderungen an den Gebrauchtwagenhandel 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 als Bärendienst, denn mit deutlicher Ausweitung der Unternehmerpflichten sind auch mit 10-20% deutlich steigende Kaufpreise in Folge der kalkulatorischen Berücksichtigung des Risikos zu erwarten. Auch sind in Folge des voraussichtlich fast vollständigen Verschwindens älterer Gebrauchtwagen im Angebot des gewerblichen Handels negative Auswirkungen auf das Unfall- und Schadensrecht, bzw. die Geschädigten und ihre Versicherungen zu erwarten, denn der u. a. relevante Wiederbeschaffungswert bemisst sich anhand vergleichbarer am Markt verfügbarer Fahrzeuge. Sind jedoch wie befürchtet, gerade bei älteren Gebrauchtwagen keine vergleichbaren Fahrzeuge mehr im gewerblichen Handel verfügbar, kann auch keine sachgerechte Preisbemessung mehr erfolgen.

5. Ist doppelt so viel auch automatisch doppelt so gut?

Dem Betrachter drängt sich der Eindruck auf, Verbraucherschutz könne durch diese banale Formel immer weiter verbessert werden. Doch auch hier gilt: **Nach ganz fest kommt ganz locker!** Oder: Was gut funktioniert, sollte man nicht unbedingt und ohne Not ändern.

Der seriöse Kfz-Handel hat in zwei Jahrzehnten Umgang und Erfahrung mit dem seit dem Jahr 2002 geltenden „Neuen Gewährleistungsrecht“ gute und praktikable Lösungen entwickelt, die den Vorstellungen der damaligen Mütter und Väter der Schuldrechtsreform nach optimalem Verbraucherschutz entsprachen. Man kann ihnen auch nicht nachsagen kann, sie hätten nicht gründlich gearbeitet. Ebenso wenig haben sich die grundlegenden Verhältnisse geändert. Der BVfK hält daher die erneute Verschärfung des Gewährleistungsrechts gemeinsam mit einer Vielzahl fachkundiger und anerkannter Juristen in den meisten Punkten weder für sachdienlich noch für praktikabel. Eines scheint allerdings sicher: Gerichte werden über mehr Arbeit, Anwälte nicht über weniger Klagen klagen. Die Kosten werden am Ende alle tragen müssen.

Wir appellieren daher an Sie, Ihre Zustimmung zum Entwurf in der jetzigen Fassung zu überdenken. Insbesondere sollte die von der Richtlinie vorgesehene zweimonatige Rügefrist mit der entsprechenden Verpflichtung des Verbrauchers eingeführt werden, um der Richtlinienvorlage und dem damit verbundenen – diesseitig als verfehlt empfundenen - Ziel wenigstens in Teilen auch zugunsten des Handels gerecht zu werden. Auch ist nicht einzusehen, warum der Verbraucher zukünftig selbst dann Sachmängelansprüche geltend machen können soll, wenn er vom Mangel Kenntnis hatte. Eine Verschärfung der Verjährungs- und Beweislastumkehrregelungen über den

Gesetzesentwurf hinaus, der bereits als zu weitgehend und stark belastend empfunden wird, wäre ebenso für alle Parteien gleichermaßen nachteilig, wie eine unspezifische Ausweitung formaler Vorgaben.

Wir danken für Ihre kritische Auseinandersetzung mit den vorstehenden Ausführungen und würden es begrüßen, wenn Sie im Falle der Zustimmung von Ihrem Anpassungsrecht Gebrauch machen.

Mit freundlichen Grüßen

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

Ansgar Klein
Geschäftsführender Vorstand

Anlage