

## **BvfK-Pressmeldung**

**Gesetz „Recht auf Reparatur“ ab Juli – gut gemeint, aber nicht für Autos!**

**Schaden für Umwelt, Verbraucher und Autohandel!**

**Ziel der Förderprämie konterkariert – alte Stinker sollen noch länger fahren**

**BvfK bezieht Position [>>> BvfK-Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes "Recht auf Reparatur"](#)**

**Bonn, 20. Februar 2026**

Die Bundesregierung plant mit einem neuen Gesetz die Umsetzung der EU-Richtlinie zur „Förderung der Reparatur von Waren“. Ziel ist es, Produkte länger nutzbar zu machen, Ressourcen zu schonen und Verbraucherrechte zu stärken. Der Bundesverband freier Kfz-Händler unterstützt dieses Anliegen grundsätzlich. Nachhaltigkeit ist für den Fahrzeughandel mit Gebrauchtwagen immer ein zentrales und insbesondere praxiserprobtes Thema gewesen. Es dürfte kaum ein Produkt mit einer so ausgeklügelten und erprobten Wertschöpfung geben, wie das Automobil.

Anders sieht es tatsächlich bei einer Vielzahl von Waren wie z. B. Waschmaschinen, Geschirrspüler, Kühlschränke, Staubsauger oder Mobiltelefone aus.

Obwohl unbestritten sein dürfte, dass Kraftfahrzeuge generell reparierbar sind und bei Vorliegen eines Defekts nicht vorzeitig entsorgt werden, ist nun offensichtlich geplant, diese doch in die bevorstehenden gesetzlichen Regelungen einzubeziehen.

Diese sind im nun vorliegenden Gesetzentwurf so gestaltet, dass alte Dreckschleudern länger am Leben gehalten und sowohl Autohändler als auch Verbraucher erhebliche finanzielle Nachteile erleiden würden. Der ökologische Mehrwert würde ins Gegenteil verkehrt.

Bewiesen ist: Autos werden nicht leichtfertig entsorgt. Sie werden repariert, solange es geht. Das durchschnittliche Alter der zugelassenen Pkw steigt seit Jahren und liegt aktuell bei rund 10 Jahren. Eine große Zahl ist 20 Jahre und älter. Das erklärte ökologische Ziel auch der aktuellen Bundesregierung sieht in der Verjüngung und Elektrifizierung des Kraftfahrzeugbestandes eine Möglichkeit zur Schonung von

Ressourcen und Umwelt. Der Gesetzentwurf steht dem zumindest in puncto Auto entgegen.

Zudem trifft eine pauschale Ausweitung von Haftung und Gewährleistung die Falschen: nicht die Verursacher (Hersteller), sondern die Händler zahlen die Zeche – und am Ende auch die Verbraucher.

Denn Händler sollen erneut und im erweiterten Umfang für Versäumnisse und Fehler der Hersteller haften: Die Reparierbarkeit eines Produkts hängt von seiner Konstruktion ab – also vom Hersteller, denn sie haben es in der Hand, ob ihre Produkte reparierbar sind. Gebrauchtwagenhändler haben jedoch keinerlei Einfluss darauf.

**Ein weiteres Problem kommt durch die Hintertür:** Jeder Mangel soll die Gewährleistungsfrist nicht nur für das reklamierte Bauteil, sondern für das gesamte Fahrzeug um ein weiteres Jahr verlängern. Der damit verbundene Anstieg der Gewährleistungskosten würde für den Fahrzeughandel zu höheren Kosten und für Fahrzeugbesitzer zu niedrigeren Inzahlungnahme- und Ankaufpreisen führen.

### **Worum geht es konkret?**

Der Gesetzentwurf sieht unter anderem vor:

- eine Verlängerung der Gewährleistungsfrist um 12 Monate nach einer Gewährleistungs-Reparatur
- neue Informationspflichten für Händler über das „*Recht auf Reparatur*“ und die damit verbundene Verlängerung der Gewährleistungsfrist
- die Frage der „*Reparierbarkeit*“ als Kriterium für einen Sachmangel

### **Regierungszielen zuwider - ökologisch kontraproduktiv**

Die Ausweitung auf Kraftfahrzeuge schadet der Umwelt. Anders als bei kurzlebigen Konsumgütern führt eine bevorzugte Reparatur bei Fahrzeugen häufig dazu, dass technisch veraltete und emissionsintensive Modelle länger im Verkehr bleiben. Die vor diesem Hintergrund eingeführte Kaufprämie für neue Fahrzeuge ohne oder mit geringerem Schadstoffausstoß wird somit konterkariert.

### **Die negativen Folgen für die Automobilwirtschaft sind drastisch**

## 1. Verlängerte Gewährleistung für das gesamte Fahrzeug

Künftig soll sich die Gewährleistung um ein weiteres Jahr verlängern, wenn ein Mangel repariert wird – und zwar für das gesamte Fahrzeug.

Verkauft also ein Händler einen Gebrauchtwagen und kurz vor Ablauf der Gewährleistungsfrist wird ein kleiner Defekt repariert, würde sich dadurch die Gewährleistung für das komplette Fahrzeug um weitere 12 Monate verlängern.

Tritt in dieser Zeit z.B. ein schwerwiegender Motorschaden auf, müsste der Händler unter Umständen haften – selbst wenn dieser Motorschaden in keinem Zusammenhang mit der ursprünglichen Reparatur steht und er ohne diese vorausgegangene Reparatur nicht hätte haften müssen.

Da Kraftfahrzeuge aus über 10.000 Einzelteilen bestehen, ist die Wahrscheinlichkeit eines unter die Gewährleistungspflichten fallenden Defekts so groß, dass man de facto von einer generellen Ausweitung des Haftungszeitraums sprechen muss. Der Händler liefe Gefahr, mit jeder Reparatur in die Haftungsfalle zu geraten. Außerdem kritisiert der BVfK eine erneute ideologische Grenzüberschreitung, denn diesem „Verbrauchergeschenk“ auf Kosten der Unternehmen fehlt jegliche juristische Begründung.

## 2. Händler haften für Dinge, die sie nicht beeinflussen können

Die Reparierbarkeit eines Produkts hängt von seiner Konstruktion ab – also vom Hersteller. Dabei geht es um die

- technische Bauweise
- Ersatzteilverfügbarkeit
- Softwarestrukturen
- herstellerspezifischen Diagnosesysteme

Kfz-Händler haben keinerlei Einfluss darauf. Trotzdem würden sie künftig für eine möglicherweise eingeschränkte Reparierbarkeit haften.

Wer keine Gestaltungsmacht hat, sollte jedoch auch nicht das Risiko tragen müssen.

## 3. Mehr Bürokratie statt Entlastung

Der Entwurf bringt zudem zusätzliche Informationspflichten für Händler mit sich. Diese sollen darüber aufklären, dass der Verbraucher im Falle eines Sachmangels die Wahl

zwischen einer Reparatur (Nachbesserung) oder einer Ersatzlieferung (Nachlieferung) hat – sofern tatsächlich beides möglich ist.

Allerdings besteht im Gebrauchtwagenhandel so gut wie nie ein echtes Wahlrecht zwischen Reparatur und Ersatzlieferung, da ein identisches Ersatzfahrzeug in der Praxis meist nicht verfügbar ist.

Trotzdem sollen Händler zukünftig umfassend über ein Wahlrecht informieren, das faktisch gar nicht besteht. Das erhöht wiederum das Abmahnrisiko und führt zu weiterer Bürokratie, die kleine und mittelständische Betriebe besonders belastet. Das steht im Widerspruch zu den politischen Zielen, Bürokratie abzubauen und den Mittelstand zu stärken.

### **Steigende Kosten – am Ende zulasten der Verbraucher**

Gesteigerte Haftungsrisiken bedeuten höhere Rückstellungen, höhere Versicherungsprämien und größere wirtschaftliche Risiken für Händler. Diese Kosten lassen sich nicht auffangen. Die Folge wären steigende Fahrzeugpreise im Handel bei gleichzeitigem Rückgang der Inzahlungnahme-Bewertungen.

BVfK-Präsident **Ansgar Klein** bringt es auf den Punkt:

*„Der Gesetzentwurf verfolgt eine lobenswerte Absicht, die er jedoch an einer Stelle gänzlich verfehlt. Die Einbeziehung des Autos schadet Umwelt, Verbrauchern und Autohändlern gleichermaßen und führt unter anderem zum Wertverlust bei 50 Millionen im Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugen.“*

Tatsächlich drohen durch steigende Gewährleistungspflichten nicht nur höhere Gewährleistungskosten für Autohändler. Sie bedeuten auch für Fahrzeugbesitzer erhebliche Wertverluste, da die Zusatzkosten einzupreisen wären. Wenn neue Haftungsmaßstäbe, die sich eigentlich an zukünftige Konstruktionen richten, rückwirkend auf bereits vor der neuen Gesetzesregelung produzierte Gebrauchtwagen angewendet werden, wären Millionen Fahrzeuge betroffen.

Der BVfK prophezeit in dem Zusammenhang einen durchgängigen Wertverlust quer durch den gesamten PKW-Bestand in Deutschland einschließlich der knapp 50 Millionen zugelassenen PKW, denn der Handel muss bei der Inzahlungnahme das erheblich steigende Gewährleistungsrisiko einpreisen.

### **Leasingraten für Neufahrzeuge werden steigen – Verkaufszahlen werden sinken:**

Das wird ebenfalls Einfluss auf die Kalkulation der Restwerte beim Neuwagenleasing haben. Sinken die Restwerte, sinken auch die Verkaufszahlen neuer Fahrzeuge, wenn die Leasingraten steigen.

## **Reduzierter Verbraucherschutz - Flucht in den privaten Graumarkt**

Der Trend insbesondere bei günstigen Gebrauchtwagen wird verstärkt. Der Handel mit „Risiko-Objekten“ verlagert sich weiter in den nicht-gewerblichen und vom Verbraucherschutz nicht erfassten Graubereich ohne Gewährleistung und Garantie.

## **Empfehlungen und Forderungen des BVfK**

Der BVfK spricht sich klar dafür aus:

1. Kraftfahrzeuge vom Anwendungsbereich des Gesetzes auszunehmen.
2. Sollte dieser Forderung nicht nachgekommen werden,
  - sollten die Regelungen zumindest auf solche Produkte beschränkt werden, die nicht bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes produziert wurden;
  - sollte eine Verlängerung der Gewährleistung nur dann in Betracht kommen, wenn der Verbraucher sich tatsächlich für eine auf das Ziel des Gesetzes ausgerichteten Reparatur und nicht für eine Ersatzlieferung entscheidet;
  - sollte die Informationspflicht im Hinblick auf eine Wahlmöglichkeit sowie die damit einhergehende Gewährleistungsfristverlängerung nur dann ausgelöst werden, wenn eine solche faktisch besteht; sollte sich eine etwaige Verlängerung der Gewährleistungsfrist ausschließlich auf das reparierte oder ersetzte Bauteil erstrecken – nicht auf das gesamte Fahrzeug.

Nur so lässt sich das Ziel der EU-Richtlinie – mehr Nachhaltigkeit durch Reparatur – erreichen, ohne Verbraucher und Händler gleichermaßen zu belasten.

## **Fazit**

Die Förderung von Reparaturen ist richtig und wichtig. Doch der vorliegende Gesetzentwurf verkennt die Besonderheiten des Automobilmarktes.

Zudem trifft eine pauschale Ausweitung von Haftung und Gewährleistung die Falschen: nicht die Verursacher (Hersteller), sondern die Händler zahlen die Zeche – und am Ende auch die Verbraucher.

Der BVfK wird sich weiterhin mit Nachdruck für eine sachgerechte, praktikable und ausgewogene Lösung einsetzen. In einer umfangreichen Stellungnahme zum Gesetzentwurf bezieht er kritisch Position und liefert konstruktive Lösungen.

Hier finden Sie die BVfK-Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes „*Recht auf Reparatur*“ an das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz

> [BVfK-Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes "Recht auf Reparatur"](#)

Rückfragen gerne an [pressestelle@bvfk.de](mailto:pressestelle@bvfk.de) V.i.S.d.P.: Ansgar Klein. [www.bvfk.de](http://www.bvfk.de)

\* Der Bundesverband freier Kfz-Händler e.V. (BVfK) vertritt die Interessen der seriösen und professionellen unabhängigen Kfz-Händler in Deutschland. Dem Verband gehören sowohl Unternehmen aus dem Neu-, Gebrauchtwagen- und Oldtimerhandel, als auch dem Kfz-Vermittlergeschäft an. Die Mitgliederzahl steigt seit seiner Gründung im Jahr 2000 stetig. Inzwischen sind über 1.000 Händler organisiert. Seit über 25 Jahren leistet der Verband Pionierarbeit und begründet seinen Führungsanspruch durch hohe Maßstäbe an sich und seine Mitglieder sowie das regelmäßige Erreichen bedeutender Meilensteine zur Verbesserung und Stabilisierung der Rahmenbedingungen für das Branchensegment. Neben der politischen Arbeit leistet auch die Bekämpfung unseriöser Geschäftspraktiken hierzu einen wesentlichen Beitrag.

[hier geht´s zum vollständigen Verbandsportrait des BVfK.](#)