

Das „Recht auf Reparatur“ kommt – der Automobilssektor bleibt weiterhin ausgenommen

[Sibylle Kuhardt](#)

Das Plenum des EU-Parlaments hat am 24.04.2024 den Beschluss zur Richtlinie zur Förderung der Reparatur von Waren angenommen. Die vom EU-Ministerrat noch formal zu bestätigenden Beschluss zu dieser Richtlinie nimmt den Automobilssektor in ihrem Anhang II vom Anwendungsbereich aus und ist daher nicht auf zu reparierende PKW und Nutzfahrzeuge anzuwenden.

Das Rundschreiben vom 27.10.2023 (RE2023-143.sac) enthielt Informationen über den Richtlinienvorschlag der EU-Kommission für gemeinsame Vorschriften zur Förderung der Reparatur von Waren (Recht auf Reparatur) sowie über die vom ZDK und den beteiligten Landesverbänden erreichte Ausnahme des Automobilssektors von dem Anwendungsbereich der Richtlinie. Wichtig war für das Kfz-Gewerbe insbesondere, dass den Betrieben kein verbindliches Reparaturformular auferlegt wurde, weil dies zu einer erhöhten Bürokratiebelastung für die Betriebe geführt hätte, ohne den Kundinnen und Kunden einen Mehrwert zu bieten. Ferner war von besonderer Bedeutung, dass jeglicher (negativer) Einfluss auf die Sachmängelhaftung, mithin eine Verlängerung des Gewährleistungszeitraums im Falle einer Nachbesserung (Reparatur) einmalig um 12 Monate, verhindert werden konnte.

Obwohl die kommende Richtlinie auf den Automobilssektor keine unmittelbaren Auswirkungen haben dürfte, ist die Annahme dieses Beschlusses durch das Plenum des Europäischen Parlaments als positiver Trend und bedeutender Schritt nach vorn zur Stärkung der Rechte der Verbraucher und zur Förderung eines fairen und transparenten Wettbewerbs zu werten, welche zukünftig auch beim Zugang zu Reparaturinformationen und -tools für Kfz-Reparaturen eine wichtige Rolle spielen könnte:

Die Richtlinie enthält eine deutliche Verpflichtung der vom „Recht auf Reparatur“ betroffenen Hersteller, „keine Hardware- oder Softwaretechniken einzusetzen, die die Reparatur von Waren (...) behindern, es sei denn, dies ist durch legitime und objektive Faktoren wie den Schutz der Rechte des geistigen Eigentums nach Unionsrecht und nationalem Recht gerechtfertigt.“ Weiterhin führt die Richtlinie aus, dass „Hersteller behindern insbesondere die Verwendung von Originalersatzteilen, gebrauchten Ersatzteilen, kompatiblen Ersatzteilen oder Ersatzteilen, die mittels 3D-Druck hergestellt wurden, durch unabhängige Reparaturbetriebe nicht, wenn diese Ersatzteile den Anforderungen des Unionsrechts bzw. des nationalen Rechts, beispielsweise den Anforderungen an die Produktsicherheit oder in Bezug auf das geistige Eigentum, entsprechen.“

Insbesondere die Verpflichtung der vom „Recht auf Reparatur“ betroffenen Hersteller zur Weitergabe von reparaturrelevanten Informationen kann für das Kfz-Gewerbe als erstes Signal des europäischen Gesetzgebers gedeutet werden, dass zukünftig auch Autohersteller verpflichtet werden könnten, freien Werkstätten den Zugang zu Fahrzeugdaten ohne Softwarehindernisse zu ermöglichen. In der Vergangenheit wurde bereits mehrfach in der Kommunikation mit politischen Mandatsträgern dargestellt, dass Softwarehindernisse den Zugang zu Fahrzeugdaten erschweren, die Reparaturmöglichkeiten insbesondere für kleine und unabhängige KFZ-Betriebe erheblich beeinträchtigen und insoweit auch innovative Lösungen für die Instandhaltung und Reparatur von Fahrzeugen verhindern.

Eine sektorspezifische Regelung zum Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen ist nach unserer Auffassung unerlässlich, um faire Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer zu gewährleisten und die Interessen der Verbraucher zu schützen. Hier stellt die Richtlinie eine wertvolle „Schützenhilfe“ für die legitimen Interessen des Kfz-Gewerbes dar.

Fazit:

Die Annahme des Beschlusses zum „Recht auf Reparatur“ durch das Europäische Parlament ist ein wichtiger Schritt nach vorn. Jedoch bedarf es weiterer konkreter Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Verbraucher und unabhängige Werkstätten gleichermaßen von einem fairen und offenen Markt profitieren können. Die Aufforderung in der Richtlinie, gegen Software-Barrieren und andere Hindernisse für Reparaturen durch unabhängige Werkstätten vorzugehen, sehen wir als einen wichtigen und zukunftsweisenden Schritt an, um auch den Wettbewerb im Automobilsektor zu stärken, die Zukunft des Kfz-Gewerbes zu sichern und die Erwartungen der Verbraucherinnen und Verbraucher zu erfüllen.

Veröffentlichung auf Internet-Seite