



STELLUNGNAHME

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verbrauchervertrags- und des Versicherungsvertragsrechts“

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verbrauchervertrags- und des Versicherungsvertragsrechts und nehmen nachfolgend gerne zu den für das Kfz-Gewerbe betreffenden geplanten Neuregelungen Stellung.

1. Platzierung einer Widerrufsfunktion für Verbraucher bei Fernabsatzverträgen, die über eine Online-Benutzeroberfläche geschlossen werden

In der Richtlinie (EU) 2023/2673 haben das Europäische Parlament und der Rat Änderungen der Verbraucherrechte-Richtlinie (2011/83/EU) überwiegend in Bezug auf im Fernabsatz geschlossene Finanzdienstleistungsverträge beschlossen. Allerdings werden darin auch Änderungen vorgenommen, die generell für Fernabsatzverträge gelten, die über eine Online-Benutzeroberfläche geschlossen werden. Diese betreffen die Einführung einer elektronischen Widerrufsfunktion, deren Nutzung Verbrauchern den Widerruf eines online abgeschlossenen Vertrages ebenso leicht ermöglichen soll wie dessen Abschluss.

Den nationalen Gesetzgebern obliegt es nunmehr, die beschlossenen Änderungen in nationales Recht umzusetzen. Hierzu hat der deutsche Gesetzgeber zwischenzeitlich den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verbrauchervertrags- und des Versicherungsvertragsrechts erlassen, um die erforderlichen Änderungen im BGB und im Einführungsgesetz des BGB (EGBGB) vorzunehmen.

Die Einführung einer elektronischen Widerrufsfunktion erfolgt über eine **Neuregelung des § 356a Abs. 1 BGB-E**. Danach muss der Unternehmer sicherstellen, dass der Verbraucher den Vertrag auch widerrufen kann, indem er eine Widerrufsfunktion auf der Online-Benutzeroberfläche benutzt, die der Unternehmer dem Verbraucher während der gesamten Widerrufsfrist ständig

verfügbar hält. Sie muss zudem hervorgehoben platziert und für den Verbraucher leicht zugänglich sein.

Für Unternehmer, die Waren und/oder Dienstleistungen online verkaufen, ergeben sich **bei der Umsetzung dieser Vorgaben erhebliche Probleme, für die der deutsche Gesetzgeber den Unternehmern Lösungen aufzeigen muss:**

- Ein Widerrufsrecht steht nur **Verbrauchern** zu, die eine Ware oder Dienstleistung in dieser Funktion erwerben. Wie kann sichergestellt werden, dass Gewerbetreibende, denen kein Widerrufsrecht zusteht, den abgeschlossenen Vertrag nicht widerrufen können? Gerade bei Online-Geschäften würde es einen unzumutbaren und kostenintensiven Aufwand erfordern, wenn dem Unternehmer eine Einzelfallprüfung auferlegt werden würde. Hier bedarf es eines automatisierten Verfahrensablauf.
- Die Widerrufsfunktion muss **während des Laufs der gesamten Widerrufsfrist** auf der Online-Benutzeroberfläche ständig verfügbar sein. Hier gilt es 2 Probleme zu lösen:
 - Das erste betrifft den **Fristbeginn**. Dieser ist von den **Umständen des Einzelfalls** abhängig (Lieferung von Waren, Teillieferungen, Dienstleistungen etc.) und beginnt zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu laufen (siehe hierzu Muster-Widerrufsbelehrung). Beim Verkauf von Waren in einer Lieferung ist er vom Erhalt der Waren abhängig. Zwar mögen Unternehmer beim Versand per Spedition oder Paketdienst eine Information über die Ablieferung der Ware erhalten, beim Versand von Kleinstteilen per Briefpost ist dies allerdings nicht der Fall. Wie soll der Unternehmer den Zeitpunkt des Fristbeginns dann berechnen?
 - Das zweite betrifft den Fall einer **Verlängerung der Widerrufsfrist auf 1 Jahr und 14 Tage, für den Fall einer nicht ordnungsgemäßen Widerrufsbelehrung**. Wären dem Unternehmer etwaige Belehrungsfehler bekannt, würde er diese unterlassen. Es ist daher davon auszugehen, dass der Unternehmer mangels Kenntnis von einer etwaigen Verlängerung der Verjährungsfrist die Widerrufsfunktion nach Ablauf der regulären Widerrufsfrist von 14 Tagen auf der Online-Benutzeroberfläche entfernen wird bzw. dass dies automatisiert erfolgt.
- Was gilt, wenn Unternehmer auf der Online-Benutzeroberfläche eine **Widerrufsfunktion für Verbraucher vorhalten, obwohl dem Verbraucher gar kein Widerrufsrecht (mehr) zusteht**, z.B. weil ein Ausschlussstatbestand des § 312g Abs. 2 BGB eingreift oder die Widerrufsfrist abgelaufen ist?

FORDERUNGEN DES KFZ-GEWERBES

Der deutsche Gesetzgeber muss die europäischen Vorgaben zur Einführung und Platzierung einer Widerrufsfunktion auf der Online-Benutzeroberfläche bei Fernabsatzverträgen, die über eine Online-Benutzeroberfläche geschlossen werden, umsetzen, auch wenn Unternehmer hierdurch zur Vornahme weiterer kostenpflichtiger Maßnahmen verpflichtet werden. Aus Gründen der **Herbeiführung von Rechtssicherheit** genügt es nach Ansicht des Kfz-Gewerbes aber nicht, den Wortlaut der zugrunde liegenden Verordnungen nur in identischer oder inhaltsgleicher Weise wiederzugeben. **Unternehmern muss es in der Praxis auch möglich sein, diese Vorgaben umzusetzen.** Das gilt nicht nur für Autohäuser, Kfz-Werkstätten und anderen im Kfz-Gewerbe tätigen Betrieben, sondern für alle Unternehmer, die Waren oder Dienstleistungen online vermarkten.

Wir fordern den deutschen Gesetzgeber daher auf,

- z.B. in den Gesetzeserläuterungen **Wege aufzuzeigen, wie Unternehmer die vorgenannten Probleme in der Praxis lösen können**, um das Online-Geschäft auch in Zukunft weiterhin rechtssicher betreiben zu können. Damit wird zugleich eine Erhöhung des Verbraucherschutzes bewirkt.
- **klare technische Vorgaben und unterstützende Muster** bereitzustellen. Kleine und mittlere Betriebe dürfen mit der Erstellung komplexer, kostenintensiver IT-Lösungen nicht allein gelassen werden.

2. Informationspflicht über die gesetzlichen Mängelhaftungsrechte etc. unter Verwendung einer von der EU-Kommission bereitgestellten harmonisierten Mitteilung (= Label)

In der Richtlinie (EU) 2024/825 haben das Europäische Parlament und der Rat zur Stärkung der Verbraucherrechte durch bessere Informationen die Einführung weitere Informationspflichten beschlossen. Das betrifft u.a. die in **Art. 246 Abs. 1 Nr. 5** und **Art. 246a § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 11 EGBGB-E** vorgesehene Informationspflicht über die gesetzlichen Mängelhaftungsrechte, **einschließlich seiner Mindestdauer von zwei Jahren**. Auch diese Vorgaben hat der deutsche Gesetzgeber in seinem Referentenentwurf nahezu wortidentisch übernommen.

Bekanntlich stellt das **Gebrauchtwagengeschäft** einen wichtigen Bestandteil der geschäftlichen Aktivitäten von Kfz-Betrieben dar. Beim Verkauf gebrauchter Waren an Verbraucher besteht **nach der Warenkaufrichtlinie** nach wie vor die **rechtlich zulässige Möglichkeit einer Verkürzung der Verjährungsfrist auf 1 Jahr**. Eine Verkürzung der Verjährungsfrist – unter Beachtung der seit dem Jahr 2022 geltenden Vorgaben – ist gängige Praxis. Durch den erforderlichen Hinweis auf eine Mindestdauer von 2 Jahren könnten Verbraucher irreführt werden und sich vom Händler getäuscht fühlen. Dies gilt es angesichts der Bedeutung des Gebrauchtwagengeschäfts für das Kfz-Gewerbe unbedingt zu verhindern.

FORDERUNG DES KFZ-GEWERBES

Um eine Irreführung der Verbraucher und unnötige Streitige Auseinandersetzungen der Vertragsparteien zu vermeiden, fordern wir den Gesetzgeber auf, **ausdrücklich** auf die rechtlich zulässige Möglichkeit einer Verkürzung der Verjährungsfrist auf 1 Jahr hinzuweisen.

3. Reparierbarkeitswert der Waren

In der Richtlinie (EU) 2024/825 haben das Europäische Parlament und der Rat zudem Regelungen zum Reparierbarkeitswert von Waren beschlossen. Zur Umsetzung dieser Vorgabe hat der deutsche Gesetzgeber in seinem Referentenentwurf mit nahezu wortidentischem Inhalt diese Vorgaben in **Nr. 9 und Nr. 10 Art. 246 Abs. 1 EGBGB** und **Art. 246a § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 20 und Nr. 21** aufgenommen. Ausnahmen für Kraftfahrzeuge sind darin nicht vorgesehen.

Obwohl der deutsche Gesetzgeber zur Umsetzung dieser Vorgaben verpflichtet ist und ihm kein Umsetzungsspielraum zur Verfügung steht, ist aus Sicht des Kraftfahrzeuggewerbes folgendes anzumerken:

Kraftfahrzeuge sind bekanntlich **technisch äußerst komplexe Waren, die aus einer Vielzahl einzelner Bauteile bestehen**. Derzeit existiert für Kraftfahrzeuge aber noch kein Reparierbarkeitswert, der auf der Grundlage von auf Unionsebene harmonisierten Anforderungen ermittelt wurde. Somit müssten Kfz-Betriebe Verbrauchern alternativ Informationen über die Verfügbarkeit, die geschätzten Kosten und das Verfahren für die Bestellung von Ersatzteilen, die für den Erhalt der Vertragsmäßigkeit der Waren erforderlich sind, über die Verfügbarkeit von Reparatur- und Wartungsanleitungen sowie über Reparatureinschränkungen machen, sofern der Hersteller dem Unternehmer diese Informationen zur Verfügung stellt.

Angesichts der Komplexität von Kraftfahrzeugen ist **völlig unklar, ob und wie eine solche Verpflichtung bei Vertragsschluss in der Praxis umgesetzt werden kann**. Unklarheiten sollten aus Gründen der Rechtssicherheit unbedingt ausgeräumt werden.

Aus Sicht des Kfz-Gewerbes stellen sich etwa folgende Fragen:

- Gilt die Informationspflicht nur, sofern der Hersteller dem Unternehmer die Informationen insgesamt zur Verfügung stellt?
 - In Bezug auf den Informationskatalog?
 - In Bezug auf alle im Fahrzeug verbauten Teile?
- Stellt der Hersteller dem Unternehmer die Informationen auch dann zur Verfügung, wenn er sie ihm unter dem Vorbehalt der „Vertraulichkeit“ zur Erfüllung seiner Pflichten aus dem mit ihm abgeschlossenen Servicevertrag überlässt?
- Kann der Unternehmer seine Verpflichtung durch eine Verlinkung mit den Webseiten des Herstellers erfüllen?

FORDERUNG DES KFZ-GEWERBES

Wir fordern den Gesetzgeber auf, z.B. in den Erläuterungen zum Gesetzentwurf auszuführen, wie die Verpflichtung auszulegen ist. Das betrifft insbesondere das **Tatbestandsmerkmal „sofern der Hersteller dem Unternehmer diese Informationen zur Verfügung stellt“**.

4. Koordination mit anderen Rechtsakten

Neben der Verbraucherrechte-Richtlinie sind zeitgleich der Digitale Dienste Akt und der Data Act einschlägig. Es besteht die **Gefahr von Normenkollisionen und Widersprüchen**.

FORDERUNG DES KFZ-GEWERBES

Um Rechtssicherheit zu gewährleisten, müssten die nationalen Regelungen konsolidiert und branchenspezifische Leitfäden bereitgestellt werden.