

HINTERGRUNDPAPIER

Wege aus der Reparaturkrise?

Das US-amerikanische „Right to Repair“

Antonia Reichwein, Johanna Sydow



Zusammenfassung

Reparatur hat einen schweren Stand und droht immer weiter ins Hintertreffen zu geraten. In den USA wollten sich AktivistInnen damit nicht zufrieden geben und haben einen alternativen Gesetzesvorschlag entwickelt. Der in mittlerweile 17 Bundesstaaten eingereichte Right to Repair-Gesetzesvorschlag hat sowohl in den USA als auch in Europa und Deutschland große Aufmerksamkeit erhalten. Mit konkreten Vorschlägen sollen die Rahmenbedingungen für die Reparatur verbessert werden, speziell die Verfügbarkeit von Ersatzteilen, Reparaturanleitungen, Werkzeug und Diagnose-Software für einzelne VerbraucherInnen, TüftlerInnen in der freien Reparaturszene und auch für professionelle Werkstätten. Zurückgreifen kann die Bewegung auf Erfahrungen aus dem Kfz-Sektor und dem Agrar-Sektor. In diesem Papier wird der US-Right to Repair Act genauer analysiert. Wir betrachten den Entstehungskontext in den USA, untersuchen den Inhalt auf Erfolgsfaktoren und ergründen, inwieweit eine ähnliche Lösung für Deutschland und die EU sinnvoll sein könnte.

Impressum

Autorinnen:

Antonia Reichwein, Johanna Sydow

Redaktion:

Cornelia Heydenreich, Rebekka Hannes, Ajla Ahmetovic, Helene Pinsuwan,

Herausgeber:

Germanwatch e.V.

Büro Bonn:

Dr. Werner-Schuster-Haus

Kaiserstr. 201

D-53113 Bonn

Telefon +49 (0)228 / 60 492-0, Fax -19

Büro Berlin:

Stresemannstr. 72

D-10963 Berlin

Telefon +49 (0)30 / 28 88 356-0, Fax -1

Internet: www.germanwatch.org

E-Mail: info@germanwatch.org

April 2018

Bild Titelumschlag: CC0 Pixabay

Bestellnr: 18-4-05

ISBN 978-3-943704-64-8

Diese Publikation kann im Internet abgerufen werden unter:

<https://www.germanwatch.org/de/15871>



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Mit Unterstützung des Umweltbundesamts, gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Für den Inhalt ist alleine Germanwatch verantwortlich.

Inhalt

1	Das Recht auf Reparatur	4
1.1	Hindernisse für die Reparatur in den USA.....	4
1.2	Der „Repair Act“ als Lösungsvorschlag	5
1.2.1	Die Entwicklung des Gesetzesvorschlags.....	5
1.2.2	Die zentralen Forderungen	6
1.2.3	Erweiterungsmöglichkeiten.....	7
2	Erfolgsfaktoren	9
2.1	Vorbild Kfz-Sektor	9
2.1.1	Orientierung am Kfz-Sektor in den USA.....	9
2.1.2	Orientierung am Kfz-Sektor in Deutschland und Europa	9
2.2	Reparatur im US Agrar-Sektor.....	11
2.3	Argumentation um Copyright und geistiges Eigentum.....	12
3	Anknüpfungspunkte für Deutschland und Europa	13

1 Das Recht auf Reparatur

*If you can't open it, you don't own it.*¹
Mister Jaloby, Owner's Manifesto

Reparatur hat einen schweren Stand, nicht nur in Deutschland, sondern auch in den USA. Dabei sind die Reparatur und die längere Nutzungsdauer von Produkten wichtig für mehr Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourcenschonung. Allein durch eine Steigerung der Wiederverwendungs- und Refabrikationsquoten auf 95 Prozent² könnten nach Schätzungen von McKinsey & Company und der Ellen MacArthur Foundation in der EU mindestens 3 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden.³ Auch der Abbau von Rohstoffen, der für die Umwelt, menschenrechtlich und sozial kritisch ist, könnte so reduziert werden. Eine möglichst lange Nutzungsdauer würde außerdem zu einer Vermeidung von Elektroschrott beitragen, da viele defekte Geräte noch reparierbar sind.

In den USA wollten sich AktivistInnen nicht damit zufrieden geben, dass die Reparatur immer weiter erschwert wird und haben einen alternativen Gesetzesvorschlag entwickelt. Dieses Recht auf Reparatur (Right to Repair) soll die Reparatur auf verschiedenen Ebenen stärken und bietet auch für Deutschland und die EU interessante Ansatzpunkte.

1.1 Hindernisse für die Reparatur in den USA

Die Lage der Reparatur in den USA und Deutschland ist ähnlich: Reparaturbetriebe, Bastler und Akteure wie Repair Cafés werden an der Reparatur von elektro(nischen) Produkten gehindert oder erheblich behindert. Sie erhalten keinen Zugang zu Ersatzteilen, Informationen wie Reparaturanleitungen, Diagnose-Software und Spezialwerkzeugen, die zur Öffnung der Geräte notwendig sind oder nur zu unwirtschaftlichen Preisen. Oftmals werden freie Reparateure und Vertriebswerkstätten ungleich behandelt, zum Nachteil ersterer. Des Weiteren sind die Geräte reparaturunfreundlich gestaltet⁴, d.h. Reparatur wird von Seiten der meisten Hersteller nicht gewollt und kann von ihnen durch die oben genannten Maßnahmen wesentlich behindert werden.

Elektronische Geräte bestehen nicht nur aus physischen Teilen, der Hardware, sondern aus einem Wechselspiel von Hard- und Software. Durch Software können Geräte programmiert und gesteuert werden. So können Hersteller durch Copyright-Regelungen bei der Software erreichen, dass die Reparatur eines Gerätes sowohl für BesitzerInnen als auch für Reparateure eingeschränkt ist. Der Aspekt des Copyrights greift beispielsweise über EULAs – *End-User Licencing Agreements* (Endnutzerlizenzvertrag) –, die die Verwendungsmöglichkeiten des Geräts für die NutzerInnen einschränken. Klassischerweise wird hier u.a. die Beeinflussung der Software durch nicht autorisierte Reparaturbetriebe verboten. Dem EULA muss vor dem Kauf zugestimmt werden, weswegen VerbraucherInnen

¹ Mister Jaloby (2006): Owner's Manifesto. The Maker's Bill of Rights, unter: <https://makezine.com/2006/11/26/owners-manifesto/>.

² Die Datenlage bezüglich Wiederverwendung ist schlecht. Es kann davon ausgegangen werden, dass die aktuelle Wiederverwendungsquote bei unter 10 Prozent liegt. Bei Geräten, die bereits im Abfallregime waren liegt sie unter 3 % Siehe auch: Nadja von Gries, Dr. Henning Wilts, Markus Meissner (2017) Schaffung einer Datenbasis zur Erfassung der Mengen von in Deutschland wiederverwendeten Produkten: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/schaffung-einer-datenbasis-zur-erfassung-der-mengen>.

³ Ellen MacArthur Foundation (2015): Towards the Circular Economy, unter: <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads/publications/Ellen-MacArthur-Foundation-Towards-the-Circular-Economy-vol.1.pdf>.

⁴ Schaffer, Mark (2017): Electronics Standards are in need of Repair, unter: <https://static1.squarespace.com/static/53821f30e4b07bcdae103594/t/5982ea72e6f2e1930e9b4bb8/1501751930833/Report+-+Electronic+Standards+Are+In+Need+of+Repair.pdf>.

hier keinen Spielraum haben. Zudem wird die Verbreitung von Reparaturanleitungen über Copyright-Ansprüche eingeschränkt – viele Hersteller veröffentlichen keine Anleitungen. Werden diese von anderen Akteuren frei zur Verfügung gestellt, drohen ihnen rechtliche Folgen.⁵

In den USA hat die Advocacy-Organisation *The Repair Association* nun 2012 angefangen, in verschiedenen Bundesstaaten mit Gesetzesvorlagen gegen die geschilderten Missstände vorzugehen. Die Gesetzesvorlagen für ein sogenanntes *Right to Repair*-Gesetz (*Right to Repair Act*) zielen darauf ab, den Zugang zu preiswerten Ersatzteilen, Reparaturinformationen, Werkzeugen und Software für alle zu regeln. Dabei orientiert sich *The Repair Association* an einem ähnlichen Gesetz aus dem Kfz-Sektor und hat angefangen, in verschiedenen Bundesstaaten Gesetzesvorlagen einzureichen. Innerhalb kurzer Zeit wurden in 17 Bundesstaaten Gesetzesvorschläge eingereicht. Auch wenn bisher noch Keiner im vollen Umfang verabschiedet wurde, gab es schon kleine regulatorische Änderungen und die Industrie hat teils mit einzelnen Maßnahmen reagiert. In Deutschland, der EU und auch international gibt es eine ähnliche Situation. Ob hier ein eigenes Gesetz sinnvoll ist, gilt es zu überprüfen. Dazu werden im Folgenden die verschiedenen Erfolgsfaktoren für eine des *Right to Repair Acts* (in manchen Bundesstaaten: *Fair Repair Act*) analysiert und geprüft, ob diese auf Deutschland und die EU übertragbar sind.

1.2 Der „Repair Act“ als Lösungsvorschlag

1.2.1 Die Entwicklung des Gesetzesvorschlags

Der *Right to Repair Act* ist angelehnt an das *Automotive Right to Repair Law*, das 2012 in Massachusetts verabschiedet wurde.⁶ Als weitere Staaten ähnliche Gesetzesvorschläge einbrachten, kam es zu einem nationalen *Memorandum of Understanding* mit der Automobilindustrie, die als informelle Abstimmung zwischen der Automobilindustrie und den Akteuren des Sekundärmarktes fungiert. Hierbei war die Gleichberechtigung von autorisierten und unabhängigen Werkstätten zentral. Das *Automotive Right to Repair* ist seit 2018 in allen Staaten in Kraft getreten – es gilt jedoch nur für Pkws, Lkws und Busse. Boote und Traktoren sind beispielsweise ausgeschlossen.

Aufgrund der Ähnlichkeiten nicht nur zwischen Fahrzeugen, sondern auch bei Automobilen und Verbraucherelektronik, griff *The Repair Association* den Gesetzesvorschlag auf und reichte 2014 die *Digital Right to Repair Bill*⁷ in South Dakota ein. Der Vorschlag scheiterte zunächst. Die ersten Erfolge erzielte *The Repair Association* durch den überparteilichen *Unlocking Consumer Choice and Wireless Competition Act*. Das bedeutet, dass Smartphone durch das SIM-Lock nicht mehr an einen Mobilfunkanbieter gebunden werden durften, sondern ein Wechsel zwischen den Anbietern möglich sein muss. Ab 2015 arbeitete *The Repair Association* daran, ein Gesetz auf nationalem Level in New York, Massachusetts und Minnesota für faire Reparaturen einzureichen. In Nebraska wurde mit der Unterstützung von, unter anderem, Landwirtinnen und Ranchern im Januar 2016 ein ähnliches Gesetz

⁵ McSherry, Corynne (2015): Who Will Own the Internet of Things? (Hint: Not the Users), unter: <https://www.eff.org/deeplinks/2015/01/who-will-own-internet-things-hint-not-users>.

⁶ Galvin, William Francis/Secretary of the Commonwealth of Massachusetts (2012): „Information For Voters“, unter: http://www.sec.state.ma.us/ele/ele12/ballot_questions_12/full_text.htm#one.

⁷ Bill ist in diesem Kontext ein Gesetzesvorschlag, ein Act und Law ist ein verabschiedetes Gesetz.

eingereicht; auch in Massachusetts begann ein *Digital Right to Repair* Prozess. Hinsichtlich des *Copyright* konnte *The Repair Association* 2015 Erfolge bei der Entscheidung, welche Geräte repariert werden dürfen, erzielen.⁸

Der Gesetzesvorschlag für das *Right to Repair* wurde 2017 in 12 Bundestaaten eingereicht; 2018 stieg diese Zahl auf 17 an: Hawaii, Illinois, Iowa, Kansas, Massachusetts, Minnesota, Missouri, North Carolina, Nebraska, New Hampshire, New Jersey, New York, Oklahoma, Tennessee, Virginia, Vermont und Washington.⁹ Noch kein Gesetzesvorschlag wurde bisher verabschiedet. Doch zeigen sich erste Ergebnisse der Gesetzesvorschläge auf Unternehmensebene. Ähnlich wie im Agrar-Sektor gibt es auch im Elektro(nik)-Sektor in den USA erste freiwillige Maßnahmen, um für mehr Reparierbarkeit zu sorgen und einer gesetzlichen Regelung zuvorzukommen. Beispielsweise stellt *Apple* auch außerhalb ihrer autorisierten Werkstätten die Spezialmaschinen zur Reparatur von ihren Bildschirmen zur Verfügung.¹⁰

1.2.2 Die zentralen Forderungen

Zentral beim *Right to Repair Act* ist der garantierte Zugang zu preiswerten Ersatzteilen, Reparaturinformationen, Werkzeug und Diagnosesoftware für Jedermann. Diese zentrale Forderung wird in einer generellen Gesetzesvorlage auf der Website der Repair Association, die jedes Bundesland entsprechend anpassen kann, genauer ausbuchstabiert. Die Forderung nach Gleichbehandlung von z.B. freien Werkstätten, VerbraucherInnen und Vertragswerkstätten, ist ein zentraler Aspekt der Gesetzesvorlage, der mehrere Facetten hat. Im Folgenden werden zentrale Punkte der Gesetzesinitiative vorgestellt. Zum einen geht es um das grundsätzliche Verständnis, wem ein Produkt nach dem Kauf durch die VerbraucherInnen gehört. Gemäß des 2006 im *Owner's Right Manifesto* von Mister Jacoby erschienenen Ausspruch „*If you can't open it, you don't own it*“, müsste es den BesitzerInnen von Geräten möglich sein, diese zu öffnen. Wenn zum Beispiel eine Reparatur durch die oben beschriebenen Umstände verhindert wird, befinden sich VerbraucherInnen schnell in legalen Grauzonen, da sie praktisch nicht über das gekaufte Gerät verfügen können. Der *Right to Repair Act* zielt darauf ab, dies zu verbessern. Außerdem ermöglicht er VerbraucherInnen die freie Wahl, wo sie ihre Reparatur durchführen möchten. Momentan werden sie im Garantie- und Gewährleistungsfall (in USA zusammen genommen *warranty*) immer an autorisierte Wertstätte verwiesen und die Möglichkeit der Reklamation verfällt, sobald eine unabhängige Werkstatt das Produkt öffnet oder repariert. Nicht nur um den VerbraucherInnen eine Wahlmöglichkeit zu bieten, sondern auch damit unabhängige Reparaturbetriebe sich halten können, müssen sie finanziell mit den offiziellen Werkstätten gleichgestellt werden, wie etwa bei Lizenzgebühren für benötigte Diagnosesoftware.¹¹ Ebenso will der *Repair Act* eine Verbesserung der Bedingungen für sogenannte ‚autorisierte‘ Werkstätten¹² regeln. Auch sie sollen nicht nur herstellereigene Formate nutzen dürfen, da diese meistens teurer als

⁸ The Repair Association: History, unter: <https://repair.org/history/>.

⁹ The Repair Association (2018): 17 States Now Weighing Right to Repair Bills as Momentum Grows, unter: <https://repair.org/news/2018/1/18/17-states-now-weighing-right-to-repair-bills-as-momentum-grows>.

¹⁰ Nellis, Stephen (2017): Exclusive: Apple makes iPhone screen fixes easier as states mull repair laws, unter: <https://www.reuters.com/article/us-apple-repair-exclusive/exclusive-apple-makes-iphone-screen-fixes-easier-as-states-mull-repair-laws-idUSKBN18Y0BF>.

¹¹ McSherry, Corynne (2015): Ebd.

¹² Definition *US Repair Act*. ‚Autorisierte Reparaturwerkstatt‘ bezeichnet eine dienstleistende Person oder Unternehmung, die sich in einem zeitlich befristeten oder unbefristeten Vertragsverhältnis mit einem Hersteller befindet und dass das Unternehmen oder die dienstleistende Person unabhängig vom Hersteller ist. Das Vertragsverhältnis erlaubt dem Unternehmen oder der dienstleistenden Person, den Markennamen, die Servicemarke oder andere charakteristische Merkmale des Herstellers zu nutzen, um im Namen des Herstellers Reparaturdienstleistungen anzubieten.

standardisierte herstellerunabhängige Formate sind. Wie die Gesetzesinitiative dies für einzelne Bereiche der Reparatur regeln will soll im Folgenden beschrieben werden.

Ersatzteile

Der Erwerb von Ersatzteilen soll allen Reparaturdienstleistern und ProdukteigentümerInnen zu fairen und angemessenen Bedingungen und gegen Entgelt möglich sein. Auch Aktualisierungen und Updates integrierter Software sind hier mit eingeschlossen. Es werden keine weiteren Bedingungen, wie etwa die Zurverfügungstellung von Open Source Daten für den Nachdruck von Ersatzteilen über 3D-Druck gestellt.

Reparaturinformationen, -anleitungen und Diagnosesoftware

Informationen zur Reparatur wie Reparaturanleitungen, Diagnosesoftware inklusive technischer Reparatur-Updates, schematische Diagramme, Updates, Korrekturen zu integrierter Software und Sicherheits-Patches müssen laut *Repair Act* zeitnah und kostenlos oder für den gleichen Preis und im gleichen Format wie für die autorisierten Reparaturdienstleister zur Verfügung gestellt werden. Herstellern wird es durch das Gesetz verboten, urheberrechtlich geschützte Formate zu verwenden und zu verkaufen, sofern sie nicht auch in standardisiertem Format verfügbar sind.

Preis der Informationen

Ein wichtiger Faktor ist auch der Preis für die Informationen. Hier gibt der *Right to Repair Act* keinen klaren Vorschlag, sondern fordert einen vergleichbaren Preis und vergleichbare Bedingungen für unabhängige ReparateurInnen und autorisierte Werkstätten. Jedoch werden weitere relevante Kriterien, wie die Kosten des Herstellers für die Bereitstellung und Verteilung von Informationen oder wie die Informationen verteilt werden, berücksichtigt. Wichtig ist bei der letztendlichen Kalkulation, dass diese nicht den Herstellern überlassen wird, sondern transparent und somit überprüfbar bleibt.

Garantien

Obwohl im *Right to Repair Act* nicht geregelt ist, dass Hersteller den VerbraucherInnen pauschal die Nutzung aller unabhängigen Werkstätten in der Garantiezeit erlauben müssen, entsteht ein gewisser Spielraum. Zwar müssen VerbraucherInnen selbst prüfen, welchen Einfluss die Nutzung einer unabhängigen Werkstatt auf die Garantie hat, doch gibt es auch für die Hersteller bzw. Garantiegeber zwei maßgebliche Einschränkungen: Zum einen dürfen sie nicht die Nutzung von Ersatzteilen, die keine originalen Ersatzteile sind, im Garantiezeitraum verbieten; zum anderen müssen Hersteller erst nachweisen, dass ein Defekt oder ein Schaden durch die Reparatur einer unabhängigen Werkstatt zustande kam, wenn auf dieser Grundlage die Garantieleistung eingeschränkt werden soll.

1.2.3 Erweiterungsmöglichkeiten

Im Bundesstaat Washington hat sich gezeigt, dass die Gesetzesvorlage des *Right to Repair Acts* dass auch die Möglichkeit bietet, weitere reparaturförderliche Themen in einen konkreten Gesetzesvorschlag einzubinden, wie beispielsweise Aspekte des Produktdesigns. So beinhaltet der Gesetzesvorschlag für einen Right to Repair in Washington zuzüglich zu den sonst erwähnten Aspekten u.a. auch das Verbot von verklebten Akkus. Den Herstellern wäre es demnach verboten, ihre Produkte so zu

designen oder herzustellen, dass die Diagnose und Reparatur durch eine unabhängige Reparaturwerkstatt nicht mehr möglich ist.¹³

¹³ Koebler, Jason (2018a): Washington Bill Would Make it Illegal to Sell Electronics That Don't Have Easily Replaceable Batteries, auf Motherboard unter: https://motherboard.vice.com/en_us/article/zmq49/washington-right-to-repair-iphone-cpu-throttling.

2 Erfolgsfaktoren

Im Folgenden gehen wir auf verschiedene Faktoren ein, die für den bisherigen Erfolg der *Repair Association*, die große Resonanz, Unterstützung und die zahlreichen Einreichungen von Gesetzesentwürfen in 17 Bundesstaaten, ausschlaggebend waren. Sie zeigen zudem, wo auch in Deutschland und Europa angeknüpft werden kann um ein Recht auf Reparatur im Elektroniksektor zu erzielen.

2.1 Vorbild Kfz-Sektor

2.1.1 Orientierung am Kfz-Sektor in den USA

Die Anlehnung an den Kfz-Sektor wurde von der *Repair Association* wegen der inhaltlichen Gemeinsamkeiten zwischen Automobilen und anderen elektro(nischen) Geräten gewählt. Denn parallel zu den Einschränkungen, die bei anderen IT-Geräten wegen der Verwendung der Software auferlegt wurden, begannen auch Einschränkungen für die Autoreparatur:

“Separately, and without any obvious linkage, the auto industry also discovered the advantages of using the presence of computers to monopolize repair. Repair of cars became limited exclusively to “Dealers” – creating a false mystery surrounding repair and forcing consumers to cease doing their own repairs or using local (and fully competent) mechanics. By 2002 aftermarket automotive businesses – from local repair mechanics to parts stores to tool vendors were suffering the pinch. They began pressing for Automotive Right to Repair in Congress - where it went nowhere. The aftermarket auto industry wisely pivoted to state action - where in 2012 they were able to pass the first Automotive Right to Repair Law in the country.”¹⁴

Durch den Erfolg des *Automotive Right to Repair* angespornt konnte die *Repair Association* argumentativ anknüpfen:

„The digital electronics within automobiles are the same parts used in thousands of other devices, suffer the same types of failures, are controlled by the same types of firmware, and are repaired using the same information, parts, and tools. Since repair is the same, the rules for repair should also be the same.“¹⁵

2.1.2 Orientierung am Kfz-Sektor in Deutschland und Europa

Auch in Deutschland finden sich im Kfz-Sektor Anknüpfungspunkte für die Reparatur, speziell im Bereich der Verbraucherelektronik. Immerhin ist es nicht ersichtlich, warum im Kfz-Sektor eine Gleichstellung der autorisierten und unabhängigen Reparaturwerkstätten möglich sein soll und im Verbraucherelektronik-Bereich nicht.

¹⁴ The Repair Association: History, unter: <https://repair.org/history/>

¹⁵ The Repair Association: Working Together to Make Repair-Friendly Public Policy, unter: <https://repair.org/legislation/>.

Ein Beispiel ist die Gruppenfreistellungsverordnung (GVO)¹⁶ im Kfz-Bereich – die EU-Verordnung Nr. 461/2010. Sie regelt den Sekundärmarkt (*Aftermarket-Sale*) im Kfz-Sektor. Diese sogenannte *Aftermarket-GVO* enthält folgende Vorgaben: Vertragswerkstätten können Ersatzteile an freie Werkstätten weiterverkaufen, wobei diese nur konkreten Inspektions- oder Reparaturfällen dienen dürfen, nicht der Einlagerung. Dies ermöglicht den freien Werkstätten einen Zugriff auf die Originalersatzteile, allerdings darf die freie Werkstatt nicht als Verkäuferin auftreten. Hersteller dürfen ihren Zulieferern demnach also nicht verbieten, an freie oder autorisierte Werkstätten zu liefern. Eingeschränkt wird dies jedoch durch die Regel, dass Zulieferer erst durch den Hersteller in der Lage sind, die Teile zu produzieren.

Um dies zu erreichen gab es eine Kampagne, die federführend beim Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) lag. Die Forderungen, die damals von Unternehmen des Kfz-Sektors für den Kfz-Sektor auch im Namen eines *Right to Repair* gestellt wurden sind sehr ähnliche konkreten Forderungen, wie die *Repair Association* und der Runde Tisch Reparatur es aktuell insbesondere für den Elektroniksektor fordert. Konkrete Forderungen, die anschließend in der Gruppenfreistellungsverordnung von 2010 für den Kfz-Sektor umgesetzt wurden, waren.

„Der umfassende Zugang der IAM-Akteure [*Independent Aftermarket*] zu den Reparatur- und Wartungsinformationen der Fahrzeughersteller.

Der Zugang der Mehrmarkenservicebetriebe zu allen Ersatzteilen der Fahrzeughersteller.

Die Möglichkeit der vertragsgebundenen Servicebetriebe, Ersatzteile im freien Markt zu kaufen.

Die Möglichkeit für die Teileindustrie, ihre Produkte direkt an den Sekundärmarkt (*Aftermarket*) zu liefern und ihr Markenzeichen auch auf Fahrzeugherstellern zugelieferten Teilen anzubringen (*Double-Branding*).

Die Definition des Begriffs „Originalersatzteil“ auf Grundlage der Teilequalität und nicht des Vertriebswegs der Teile.“¹⁷

Eine Präzisierung der Gruppenfreistellungsverordnung von 2010 findet sich in der EU-Verordnung Nr. 566/2011 zur Gleichstellung von unabhängigen und Betriebswerkstätten im Kfz-Sektor. Diese gesetzliche Verpflichtung regelt konkret, wie Hersteller Ersatzteile, Werkzeuge, Informationen und Diagnose-Tools auch für freie Werkstätten verfügbar machen müssen. Die Verordnung der EU-Kommission dient dazu,

„einer marktbeherrschenden Stellung der Kfz-Hersteller entgegenzuwirken und einen Preiswettbewerb im Kfz-Reparaturbereich aufrechtzuerhalten. Diagnose-Tools und detaillierte Reparaturinformationen werden üblicherweise gegen eine entsprechende Schutzgebühr abgegeben.“¹⁸

Eine Problematik, in der der Kfz-Sektor auch in Deutschland bereits weiter ist, ist der Garantieverlust, wenn bei unabhängigen Werkstätten repariert wird. Ein Beispiel für die Herangehensweise in

¹⁶ Eine Gruppenfreistellungsverordnung ist ein Bestandteil des europäischen Wettbewerbsrechts. Darin werden Voraussetzungen festgelegt, unter denen bestimmte Gruppen vom grundsätzlichen Verbot wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen und Verhaltensweisen ([Kartellverbot](#)) ausgenommen werden.

¹⁷ FIGIEFA/GVA: Inhalte und Ziele, unter: http://www.r2rc.de/website/de/wettbewerbspolitische_projekte.php.

¹⁸ Ökopol GmbH zitiert nach Prakash, Siddharth; et. al. / Umweltbundesamt (2016): Einfluss der Nutzungsdauer von Produkten auf ihre Umweltwirkung: Schaffung einer Informationsgrundlage und Entwicklung von Strategien gegen „Obsoleszenz“, unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikation/texte_11_2016_einfluss_der_nutzungsdauer_von_produkten_obsoleszenz.pdf S. 276f.

Deutschland ist die *“Schluss mit Märchen“*-Kampagne der unabhängigen Werkstätten-Betreiber und Ersatzteil-Händler A.T.U (Auto-Teile-Unger Handels GmbH & Co. KG) von 2017/2018. In dieser Kampagne werden VerbraucherInnen darüber aufgeklärt, dass sie mit Neuwagen auch bei unabhängigen Werkstätten zur Inspektion gehen können, ohne die Garantie zu verlieren.¹⁹

Interessant in dieser Hinsicht ist auch die Forderung nach einer Reparaturklausel im Designrecht, die die Regierungsparteien 2018 in den Koalitionsvertrag aufgenommen haben. Bislang können die Preise von sichtbaren Ersatzteilen wegen des Designschutzes durch die Hersteller deutlich erhöht werden. Damit wird auch die Reparatur verteuert. Auch die Wirtschaftsverbände fordern im Rahmen der europaweiten Kampagne *„Faire Ersatzteile“* die von GVA mitgetragen wurde die Einführung einer Reparaturklausel im Designrecht ab, um die Kosten zu senken.²⁰

In den verschiedenen Kampagnen einzelner Akteure der Kfz-Industrie, die zu gewinnbringenden Veränderungen für die Freien Werkstätten und den Ersatzteilhandel in Deutschland und der EU geführt haben, finden sich dieselben Anknüpfungspunkte, die sich für das *Right to Repair* der *Repair Association* gezeigt haben. VerbraucherInnen haben zwar bei Automobilen und anderen Fahrzeugen im Kfz-Sektor aufgrund ihres hohen Produktpreises andere Anforderungen und messen ihnen einen anderen Stellenwert zu.²¹ Allerdings zeigt das *Right to Repair*, wie es in den USA von der *Repair Association* ausbuchstabiert wurde, dass sowohl hinsichtlich der Ziele des jeweiligen Sektors als auch der verwendeten Software deutliche Parallelen bestehen. Angesichts des ökologischen und klimaschützenden Potentials von Reparaturen auch außerhalb des Kfz-Sektors ist deswegen nicht klar, warum nur dort eine Sonderregelung gelten sollte.

2.2 Reparatur im US Agrar-Sektor

Auch in der Landwirtschaft finden sich Anknüpfungspunkte zwischen Verbraucherelektronik und Agrartechnologie. In den USA, speziell in Nebraska, haben sich auch LandwirtInnen für ihr Recht stark gemacht und machen sich zusammen mit der *Repair Association* für ein *Right to Repair* mit einem Gesetzesvorschlag (hier *Fair Repair bill*) stark. Denn auch Landwirtschaftsmaschinen sind heutzutage hochtechnisierte Geräte mit entsprechender Software, durch die Reparaturen eingeschränkt werden. Beispielsweise wird spezielle Diagnose-Software benötigt, um eine Fehlermeldung zu entfernen, die den Bauern jedoch nicht zur Verfügung steht. Auch hier sind autorisierte Werkstätten die Einzigen mit Zugang zu der erforderlichen Diagnosesoftware sowie den notwendigen Spezial- und Reparaturwerkzeugen und Ersatzteilen.

Gerade wegen des begrenzten Zeitraums, in dem geerntet werden muss, sowie den weiten Strecken zu autorisierten Werkstätten, die LandwirtInnen für eine Reparatur auf sich nehmen müssten, und den Kosten von bereits 2.000 US-Dollar für kleine Reparaturen²², ist Eigenreparatur im landwirtschaftlichen Bereich weit verbreitet.

¹⁹ Abardah, Naoual (2017) So wehrt sich A.T.U gegen Vorurteile unter <http://www.horizont.net/agenturen/nachrichten/Schluss-mit-Maerchen-A.T.U-startet-gross-angelegte-Aufklaerungskampagne-163361>.

²⁰ European Campaign for the Freedom of the Automotive Part and Repair Market (2018): *Faire Ersatzteile*, unter: <http://faire-ersatzteile.de/>.

²¹ Nach Prakash, Siddharth et. al. / Umweltbundesamt (2016): Ebd., S. 276.

²² Koebler, Jason (2018b): *Tractor-Hacking Farmers Are Leading a Revolt Against Big Tech's Repair Monopolies*, auf Motherboard, unter: https://motherboard.vice.com/en_us/article/kzp7ny/tractor-hacking-right-to-repair?utm_campaign=sharebutton.

Durch eine Ausnahme im *Digital Millennium Copyright Act* (das DMCA von 1996 ist ein Gesetz in den USA, welches ein Regelwerk für geistiges Eigentum im Internet darstellt)²³ ist es Landwirten erlaubt, die zur Reparatur benötigte Software zu bearbeiten oder zu umgehen. Allerdings werden sie durch Lizenzbestimmungen häufig deutlich darin eingeschränkt, welche Änderungen und Reparaturen sie an ihren Traktoren und anderen Maschinen durchführen können. Es besteht weiterhin die Gefahr, dass Landwirte wegen entsprechender Reparaturen verklagt werden.²⁴ Der Traktorhersteller John Deere argumentiert beispielsweise, dass die Landwirte ihre Traktoren nicht besitzen, sondern nur eine „*implied license for the life of the vehicle to operate the vehicle*“²⁵, also ein Recht auf die Nutzung der Fahrzeuge besitzen.

Problematisch sind außerdem die Datensammlung und ihre Weitergabe durch landwirtschaftliche Maschinen. Agrarkonzerne wie etwa Monsanto sind sehr daran interessiert, Daten zu erwerben, um schnell und viele Informationen über das Ackerland zu erhalten. Entsprechende Pläne von John Deere stehen bei Landwirten wie auch beim der *Repair Association* in der Kritik.²⁶

Die eingebrachte *Fair Repair bill* wurde in Nebraska 2017 zunächst nicht beschlossen. Sie wird jedoch 2018 erneut eingereicht. Durch den Druck, der durch den sektorübergreifenden Zusammenschluss für die Regelung ausgeübt wird, zeichnen sich bereits erste Erfolge ab. So haben zwei große landwirtschaftliche Handelsverbände – die *Association of Equipment Manufacturers* und die *Equipment Dealers Association* – die Unterstützung ihrer Mitglieder für Reparatur bzw. „*common-sense repair solutions*“ ausgedrückt und zugesagt, dass sie freiwillig Teile der von der *Fair Repair bill* geforderten Bedingungen erfüllen werden.²⁷

2.3 Argumentation um Copyright und geistiges Eigentum

In den USA steht der Einfluss des *Digital Millennium Copyright Act* auf den *Right to Repair Act* zentral in der Diskussion um die Reparaturfreiheit. Ein Kernargument ist dabei, dass es sich nicht nur um Waren wie Akkus und Bildschirme handelt, sondern auch um medizinische Ausrüstung und Regierungs-Server. Hier müssten Hersteller kritisches geistiges Eigentum freigeben, was zu einem Sicherheitsrisiko werden könnte. In der Diskussion in Nebraska kam dazu der Gegenvorschlag, Hersteller könnten technische Systeme mit verschiedenen Zugängen einrichten.²⁸

Die gleiche Diskussion findet auch in Europa statt. *Zero Waste Europe* weist zusammen mit *ECOS*, *European Environmental Bureau*, *IFIXIT* und *ReUse* auf den Verband *Digital Europe* und ihre Positionierung zur Reparatur hin. Darin betonen sie, dass die Schaffung der Rahmenbedingungen für Reparatur weder eine Bedrohung für das geistige Eigentum der Hersteller noch für Innovationen sei.

²³ Krempel, Stefan (2008): Zehn Jahre Digital Millennium Copyright Act: Recht fürs Internet? Auf Heise-online unter: <https://www.heise.de/newsticker/meldung/Zehn-Jahre-Digital-Millennium-Copyright-Act-Recht-fuers-Internet-213869.html>.

²⁴ Koebler, Jason (2018b): Ebd.

²⁵ Wiens, Kyle (2015): We Can't Let John Deere Destroy the Very Idea of Ownership, auf WIRED unter: <https://www.wired.com/2015/04/dmca-ownership-john-deere/>.

²⁶ Paul (2017): Massachusetts on Front Lines (Again) in Battle for Right to Repair, unter: <https://securityledger.com/2017/08/massachusetts-on-front-lines-again-in-battle-for-right-to-repair/>.

²⁷ Bedord, Laurie (2018): Right to Repair Addressed by Association of Equipment Manufacturers, Equipment Dealers Association, unter: <https://www.agriculture.com/news/machinery/right-to-repair-addressed-by-association-of-equipment-manufacturers-equipment-dealers>; The Association of Equipment Manufacturers/Equipment Dealers Association: R2R Solutions, unter: <http://www.r2rsolutions.org/>.

²⁸ Solon, Olivia (2017): Under pressure from tech companies, 'Fair Repair' bill stalls in Nebraska, auf The Guardian, unter: <https://www.theguardian.com/us-news/2017/mar/11/nebraska-farmers-right-to-repair-bill-stalls-apple>.

Auch schlagen sie eine gestaffelte Struktur vor, bei der nur wenige, aber sehr kritische Reparaturen nur vom Hersteller bzw. autorisierten Werkstätten durchgeführt werden können.²⁹

3 Anknüpfungspunkte für Deutschland und Europa

Wenn wir noch einmal zu der Frage kommen, ob es sich lohnt auch in Europa über den Gesetzesweg das Recht auf Reparatur zu erreichen, so ist zu berücksichtigen, dass sich auch die *Repair Association* diese Frage gestellt hat. Auch wenn es in den USA bisher noch wenig regulative Veränderungen gibt, sehen wir, dass die Gesetzesvorschläge bereits jetzt durchaus Resonanz erzeugt haben und einige Hersteller bereits freiwillig Aspekte des Gesetzes durchsetzen. Der Weg bis hin zum Gesetz ist jedoch noch nicht zu Ende gekämpft. Doch erscheint der Klageweg gegen einzelne Hersteller, um zum Beispiel den Zugang zu Ersatzteilen zu erlangen, extrem kompliziert und mit zu vielen verschiedenen Verfahren verbunden. Auch die *Repair Association* hat sich gegen den Klageweg gegen Hersteller und für ein Gesetz entschieden. Angesichts der verschiedenen identifizierten Parallelen erscheint es auch in Deutschland und Europa sinnvoll zu sein, sich für eine gesetzliche Lösung einzusetzen um Reparatur zu fördern.

Ein deutsches Recht auf Reparatur ließe sich beispielsweise über eine eigene Reparaturrichtlinie, gerade für Elektro- und Elektronikgeräte, angelehnt an den *Right to Repair Act* und die EU-Verordnung 566/2011 für Kraftfahrzeuge bzw. die *Gruppenfreistellungsverordnung* allgemein umsetzen. Verschiedene weitere Instrumente wie die Ökodesign-Richtlinie oder die Anpassungen im *ElektroG* (Elektro- und Elektronikgerätegesetz, 2006) könnten die Rahmenbedingungen ebenfalls verbessern. Möglicherweise werfen sie aber auch zu viele verschiedene Punkte auf, zu denen Diskussionen zwischen Herstellern und der Reparaturszene geführt werden müssten. Auch das Umweltbundesamt zieht in den Empfehlungen von 2017 für die Stärkung der Reparatur in Deutschland und teils in Europa ein eigenes Gesetz in Betracht,³⁰ das alle diese Punkte zusammenfassen könnte. Möglicherweise ist auch ein flexibles Gesetz, in dem spezifische Anforderungen, wie etwa das Verbot von verklebten Akkus realisiert werden könnten, von Vorteil.

Für deutsche und europäische Reparatoren zeigt sich, dass es sinnvoll sein kann, auch sektorenübergreifende Zusammenschlüsse zu suchen – wie etwa die LandwirtInnen in Nebraska. Ebenfalls könnte es hilfreich sein, andere Sektoren, die mit ähnlichen Problemen kämpfen, zum Vorbild zu nehmen und in die Argumentationen mit einzubeziehen. Hier könnten sich die deutsche und europäische Reparaturszene und die Politik an den laufenden Verfahren in den USA orientieren.

²⁹ Zero Waste Europe, et. al.: Circular Economy Opportunities for Digital Products, unter: <http://zerowasteurope.eu/wp-content/uploads/edd-free-downloads-cache/Circular-Economy-Opportunities-for-Digital-Products.pdf>.

³⁰ Oehme, Ines; et. al./Umweltbundesamt (2017): Strategien gegen Obsoleszenz, unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strategien-gegen-obsoleszenz>.

Sie fanden diese Publikation interessant?

Wir stellen unsere Veröffentlichungen zum Selbstkostenpreis zur Verfügung, zum Teil auch unentgeltlich. Für unsere weitere Arbeit sind wir jedoch auf Spenden und Mitgliedsbeiträge angewiesen.

Spendenkonto: BIC/Swift: BFSWDE33BER, IBAN: DE33 1002 0500 0003 212300

Spenden per SMS: Stichwort „Weitblick“ an 8 11 90 senden und 5 Euro spenden.

Mitgliedschaft: Werden Sie Fördermitglied (Mindestbeitrag 60 Euro/Jahr) oder stimmberechtigtes Mitglied (ab 150 Euro/Jahr, Studierende ab 120 Euro/Jahr) bei Germanwatch. Weitere Informationen und das Anmeldeformular finden Sie auf unserer Website unter:

www.germanwatch.org/de/mitglied-werden

Wir schicken Ihnen das Anmeldeformular auf Anfrage auch gern postalisch zu:
Telefon: 0228/604920, E-Mail: info@germanwatch.org

Germanwatch

„Hinsehen, Analysieren, Einmischen“ – unter diesem Motto engagiert sich Germanwatch für globale Gerechtigkeit und den Erhalt der Lebensgrundlagen und konzentriert sich dabei auf die Politik und Wirtschaft des Nordens mit ihren weltweiten Auswirkungen. Die Lage der besonders benachteiligten Menschen im Süden bildet den Ausgangspunkt unseres Einsatzes für eine nachhaltige Entwicklung.

Unsere Arbeitsschwerpunkte sind Klimaschutz & Anpassung, Welternährung, Unternehmensverantwortung, Bildung für Nachhaltige Entwicklung sowie Finanzierung für Klima & Entwicklung/Ernährung. Zentrale Elemente unserer Arbeitsweise sind der gezielte Dialog mit Politik und Wirtschaft, wissenschaftsbasierte Analysen, Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Kampagnen.

Germanwatch finanziert sich aus Mitgliedsbeiträgen, Spenden und Zuschüssen der Stiftung Zukunftsfähigkeit sowie aus Projektmitteln öffentlicher und privater Zuschussgeber.

Möchten Sie die Arbeit von Germanwatch unterstützen? Wir sind hierfür auf Spenden und Beiträge von Mitgliedern und Förderern angewiesen. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich absetzbar.

Bankverbindung / Spendenkonto:

Bank für Sozialwirtschaft AG,
IBAN: DE33 1002 0500 0003 2123 00,
BIC/Swift: BFSWDE33BER

Weitere Informationen erhalten Sie unter **www.germanwatch.org** oder bei einem unserer beiden Büros:

Germanwatch – Büro Bonn

Dr. Werner-Schuster-Haus
Kaiserstr. 201, D-53113 Bonn
Telefon +49 (0)228 / 60492-0, Fax -19

Germanwatch – Büro Berlin

Stresemannstr. 72, D-10963 Berlin
Telefon +49 (0)30 / 2888 356-0, Fax -1

E-Mail: info@germanwatch.org

Internet: www.germanwatch.org



Hinsehen. Analysieren. Einmischen.

Für globale Gerechtigkeit und den Erhalt der Lebensgrundlagen.