



EINORDNUNG, POSITION UND HANDLUNGSEMPFEHLUNG ZUR EU-ALTFahrZEUGVERORDNUNG

Die geplante EU-Altfahrzeugverordnung verfolgt ein legitimes Ziel: Illegale Exporte von Schrottfahrzeugen sollen verhindert, Umweltstandards verbessert und die Kreislaufwirtschaft gestärkt werden. Das unterstützen wir ausdrücklich. Gleichzeitig beschneidet die vorliegende Ausgestaltung die Entscheidungsfreiheit unserer Betriebe und Fahrzeughalter erheblich. Keinesfalls dürfen Grundrechte wie Eigentum und Berufsfreiheit unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Genau hier beginnt eine Debatte, die wir als Vertreter von 7.000 bayerischen Betrieben klar und frühzeitig führen.

Weitreichende Folgen

Die geplante Verordnung ist keine Detailkorrektur. Sie verändert schlichtweg die Systematik unseres Marktes. Künftig soll regulatorisch festgelegt werden, wann ein Fahrzeug nicht mehr reparierbar sein soll, um es in der Folge als Abfall zu behandeln. Diese Entscheidung hat unmittelbare Auswirkungen auf Reparatur, Gebrauchtwagenhandel und unternehmerische Freiheit. Es geht daher nicht nur um neue Pflichten, sondern um die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unseres gesamten Handwerks.

Wenn Reparierbarkeit gesetzlich definiert wird

Artikel 2 definiert ein „Altfahrzeug“ nicht z.B. nach dem Alter, sondern anhand bestimmter Kriterien. Ein Fahrzeug **gilt** dann als Altfahrzeug und damit **als entsorgungspflichtiger Abfall**, wenn beispielsweise

- die Reparatur den Austausch der Karosserie oder des Fahrgestells erfordert,
- es sich oberhalb des Armaturenbretts unter Wasser befand,
- ein oder mehrere Zugangsstellen zugeschweißt oder mit Isolierschaum verschlossen wurden,
- die Fahrzeugidentifizierungsnummer fehlt,
- die Reparaturkosten den Marktwert übersteigen,
- eine oder mehrere Türen nicht an ihm befestigt sind,
- Betriebsflüssigkeiten wie Frostschutz oder Kühlflüssigkeit austreten (!),
- es zwei Jahre keiner technischen Überwachung unterzogen wurde,
- es zwei Jahre nicht versichert war,
- sein Motor oder Getriebe getauscht werden müssen,
- ...

Kfz-Innung Unterfranken

Körperschaft des öffentlichen Rechts

Sandäcker 10 • 97076 Würzburg

Telefon: 09 31 / 279 91 - 0 • Fax: 09 31 / 279 91 - 40

Email: info@kfz-innung-ufr.de

Web: www.kfz-innung-ufr.de • **zum Impressum**



**KFZ-INNUNG
UNTERFRANKEN**



EINORDNUNG, POSITION UND HANDLUNGSEMPFEHLUNG ZUR EU-ALTFahrZEUGVERORDNUNG

Teilweise ist diese Einstufung irreversibel, teilweise ist ein Gutachten zur Abwendung der „Abfalls-Vermutung“ erforderlich. Mit anderen Worten: **Selbst wenn ein Fahrzeug einen realen Zeitwert besitzt, kann es unabhängig vom Willen des Eigentümers zum entsorgungspflichtigen Abfall erklärt werden.** Reparierbarkeit wird damit nicht mehr in erster Linie in Werkstatt und Markt entschieden, sondern im Gesetz.

Abfall per Definition – ein Novum im Wirtschaftsrecht

Andere Konsumgüter werden nicht gesetzlich dadurch entwertet, dass seine Reparatur teurer ist als sein Zeitwert. Ein Sofa, eine Küche, ein Smartphone oder eine Uhr unterliegen Marktmechanismen. Sie haben einen Gebrauchtmittelmarkt, sie haben einen Reparaturmarkt, sie haben ein persönliches Affektionsinteresse. Stellen wir uns vor, dass jedes Smartphone älter als zwei Jahre als Abfall gilt, sobald eine Reparatur wirtschaftlich „nicht mehr sinnvoll“ erscheint. Die Folgen wären ein massiver Neugeräteabsatz, das Ende des Reparaturmarktes und das Verschwinden des Gebrauchtmittelmarktes. Genau eine solche strukturelle Verschiebung steht nun im Automobilbereich zur Diskussion.

An dieser Stelle stellt sich auch eine grundsätzliche Frage nach dem Verständnis von Nachhaltigkeit. Ist es tatsächlich nachhaltig, Fahrzeuge mit realem Nutz- und Zeitwert vorzeitig aus dem Verkehr zu ziehen? Nachhaltig sind aus unserer Sicht insbesondere Produkte, die „schon da sind“, die also bereits mit hohem Aufwand und Ressourceneinsatz produziert wurden. Eine funktionierende Kreislaufwirtschaft beginnt beim Werterhalt und bei der fachgerechten Instandsetzung und nicht bei der vorschnellen Entsorgung.

Eigentum heißt Entscheidungsfreiheit

Artikel 37 verpflichtet unsere Betriebe künftig, beim Ein- oder Verkauf eines jeden Fahrzeugs nachzuweisen, dass es gerade kein Altfahrzeug ist. Die Beweislast verschiebt sich also und damit stellt sich eine grundlegende Frage:

Wer entscheidet über den Wert und Fortbestand eines Fahrzeugs – Eigentümer, Markt oder regulatorische Definition?

Wenn eine Reparatur trotz bewusster Entscheidung des Halters als „wirtschaftlich nicht sinnvoll“ eingestuft wird, entsteht eine strukturelle Einschränkung von Eigentumsrechten. Eine solche Vorverlagerung der Abfalleigenschaft kommt einer faktischen Enteignung gleich.

Diese Eingriffe berühren damit nicht nur Marktmechanismen, sondern grundrechtlich geschützte Positionen – sowohl das Eigentum als auch die Berufsausübungsfreiheit unserer Betriebe.



EINORDNUNG, POSITION UND HANDLUNGSEMPFEHLUNG ZUR EU-ALTFahrzeugVERORDNUNG

Die soziale Dimension

Individuelle Mobilität ist keine Nebensache, sondern fester Bestandteil des täglichen Lebens. Sie ermöglicht den Weg zur Arbeit, sichert familiäre Verpflichtungen, unterstützt Pflegeaufgaben und schafft gesellschaftliche Teilhabe.

Eine Regulierung, die Reparatur strukturell erschwert oder wirtschaftlich entwertet, berührt daher nicht nur technische Abläufe, sondern die konkrete Lebensrealität vieler Menschen. Für viele Haushalte ist eine größere Reparatur finanziell gerade noch leistbar, während die Anschaffung eines Neufahrzeugs eine unmögliche Belastung darstellt. Wird ein Fahrzeug regulatorisch vorzeitig als Abfall eingestuft, schränkt das die gesamtgesellschaftliche Individualmobilität empfindlich ein.

Bedeutung für das europäische Kfz-Handwerk

Das Kfz-Handwerk steht seit Jahrzehnten für Verantwortung, technische Kompetenz und nachhaltigen Werterhalt. Wenn Fahrzeuge regulatorisch vorzeitig zu Abfall erklärt werden,

- schrumpft der Reparaturmarkt,
- schrumpft der Gebrauchtwagenmarkt,
- schrumpft die Existenzberechtigung des Handwerks.

Wird ein Produkt vor der Reparatur juristisch zu Abfall erklärt, verliert das Handwerk einen Teil seiner Tätigkeitsgrundlage. Damit stellt sich nicht nur eine wirtschaftspolitische, sondern auch eine ordnungspolitische Frage: Wie weit darf Regulierung gehen, wenn sie mittelbar ganze Berufsfelder strukturell einschränkt? Gelten Fahrzeuge bereits vor einer möglichen Instandsetzung als Abfall, wird die Berufsausübungsfreiheit der Betriebe spürbar begrenzt. Das Kfz-Handwerk wird nicht direkt untersagt, sein Tätigkeitsfeld wird jedoch durch Definition maßlos verkleinert.

In der Konsequenz geht es also um die langfristige Stabilität des europäischen Kfz-Handwerks.

Wer bewertet die Reparierbarkeit?

Eine weitere zentrale Frage lautet: Wer soll per Gutachten feststellen, ob ein Fahrzeug „reparierbar“ ist? Diplom-Ingenieure? Versicherungsinterne Bewertungen? Marktstatistiken? Oder jene, die täglich Fahrzeuge mit Kompetenz instandsetzen? Aus unserer Sicht muss klar sein: Die Bewertung technischer Reparierbarkeit gehört in die Hände qualifizierter Kfz-Meisterbetriebe. Eine Einbindung der Kfz-Innungen (Körperschaften des öffentlichen Rechts) als fachlich legitimierte Instanz ist sachgerecht und verbindet Praxiserfahrung, Rechtssicherheit und regionale Kompetenz.



EINORDNUNG, POSITION UND HANDLUNGSEMPFEHLUNG ZUR EU-ALTFahrZEUGVERORDNUNG

Unsere Position

Das Kraftfahrzeuggewerbe Bayern lehnt illegale Exporte ab und unterstützt ausdrücklich höhere Umweltstandards sowie eine funktionierende Kreislaufwirtschaft.

Gleichzeitig werden wir uns entschieden dafür einsetzen, dass die geplante Verordnung die wirtschaftlichen Grundlagen unseres Handwerks nicht untergräbt. Umweltschutz und Marktstabilität sind kein Widerspruch, sie müssen gemeinsam gedacht werden. Wir werden uns daher mit klaren fachlichen Argumenten und im Interesse unserer mehr als 7.000 bayerischen Mitgliedsbetriebe aktiv in den weiteren Gesetzgebungsprozess einbringen.

Nachhaltigkeit ohne Marktverzerrung

Damit gewachsene Markt- und Handwerksstrukturen nicht gefährdet werden, braucht es:

- klare und objektive Schwellenwerte bei der Abgrenzung von Gebrauch- und Altfahrzeugen,
- einen Vorrang der Reparatur vor vorschneller Verschrottung,
- eindeutige und fachlich qualifizierte Zuständigkeiten bei der Bewertung,
- den Schutz funktionierender Gebrauch- und Reparaturmärkte,
- die Wahrung von Eigentums- und Berufsfreiheit.

Nur eine praxistaugliche, verhältnismäßige und rechtssichere Ausgestaltung kann diesem Anspruch gerecht werden.

Ausblick und Handlungsempfehlung

Der Gesetzgebungsprozess ist noch nicht abgeschlossen. Wir sehen daher jetzt die Chance, unsere Argumente einzubringen und werden uns sachlich, klar und mit der nötigen Beharrlichkeit in die weiteren Beratungen einbringen sowie auf notwendige Korrekturen hinwirken.

Auch wenn die Verordnung noch nicht gilt, ist es sinnvoll, mögliche Auswirkungen frühzeitig zu identifizieren. Dokumentieren Sie daher Konstellationen, in denen die im Entwurf vorgesehenen Kriterien aus Ihrer Sicht zu praktischen Problemen führen würden und wenden Sie sich bei konkreten Fragestellungen an uns, denn solche Erfahrungen sind für unsere politische Argumentation von hoher Bedeutung.

Wir halten Sie über die Entwicklungen auf europäischer Ebene auf dem Laufenden.