

Einstufung von Gebraucht- und Unfallfahrzeugen nach der neuen EU-Fahrzeugverordnung

1. Allgemeines

Jährlich endet europaweit bei etwa 10 Millionen Fahrzeugen die straßenverkehrsrechtliche Zulassung. Davon werden ca. 6 Millionen als Altfahrzeuge („End-of-Life Vehicles“ – ELV), also als Abfall, einer zugelassenen Behandlungsanlage zugeführt, und etwa 1 Million Fahrzeuge werden legal in Länder außerhalb der EU exportiert. Der Verbleib von über 3 Millionen Gebrauchtfahrzeugen ist somit unklar. Der europäische Gesetzgeber will deshalb für mehr Klarheit beim Status eines Fahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer sorgen, insbesondere in Situationen, in denen zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen unterschieden werden muss. Zu diesem Zweck wurde die Verordnung (EU) 2026/1738 über die kreislaforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen (EU-Fahrzeugverordnung) erlassen. Sie ist ein in der gesamten EU unmittelbar geltender Rechtsakt, der das Fahrzeugdesign, den Stoffeinsatz und die Typgenehmigung von Neufahrzeugen sowie die Bewirtschaftung von zu Abfall gewordenen Fahrzeugen regelt. Es handelt sich somit nicht um eine reine Altfahrzeugverordnung. Gleichwohl bildet die Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen sowie die ordnungsgemäße Bewirtschaftung von Altfahrzeugen den Schwerpunkt des Regelwerks. Die Verordnung ist zwar bereits am 13. August 2026 in Kraft getreten, aber erst ab dem 1. September 2028 anzuwenden. Viele Detailpflichten greifen zeitlich gestaffelt erst später (2029 bis 2032).

Abfallwirtschaftlich gelten vor allem folgende Eckpunkte:

- Fahrzeughersteller müssen im Rahmen einer erweiterten Herstellerverantwortung sicherstellen, dass alle Fahrzeuge, die sie erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitgestellt haben, gesammelt und rechtskonform behandelt werden, und sie müssen die Kosten dafür tragen. Die Hersteller können dabei entscheiden, ob sie ihre entsprechenden Pflichten individuell oder kollektiv als Mitglieder einer Organisation für Herstellerverantwortung (OfH) erfüllen möchten. In beiden Fällen bedarf es einer Zulassung. Die mit der Sammlung und Behandlung beauftragten Abfallbewirtschafter müssen vom Hersteller oder der OfH einem diskriminierungsfreien Auswahlverfahren unterzogen worden sein, das vom Hersteller oder der OfH selbst durchgeführt wurde und kleine und mittlere Unternehmen nicht übermäßig belastet.
- Um eine umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen zu gewährleisten, müssen Fahrzeugeigner ihr ausgedientes Fahrzeug einer vom Hersteller oder einer OfH eingerichteten Sammelstelle oder einer zugelassenen Behandlungsanlage übergeben. Altfahrzeuge dürfen nur in zugelassenen Anlagen behandelt werden. Die Anlage muss dem letzten Fahrzeugeigner bei der Übergabe des Altfahrzeugs einen Verwertungsnachweis ausstellen. In der Behandlungsanlage müssen die Altfahrzeuge und Teile umweltgerecht gelagert und innerhalb von 30 Tagen nach Annahme schadstoffentfrachtet werden. Außerdem sind bestimmte Teile/Bauteile vor dem Schreddern der Restkarosserie zu entfernen, um eine Wiederverwendung/Recycling zu ermöglichen. Für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen sowie den Handel mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Teilen und Bauteilen gelten besondere Anforderungen.

Bild: SAM



Fortsetzung auf Seite 2>>

<< Fortsetzung von Seite 1

- Für die Einstufung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug werden klare und rechtsverbindliche Kriterien festgelegt. Damit sollen vor allem illegale Abfallverbringungen besser festgestellt und geahndet werden können; außerdem soll eine Unterbindung des illegalen Exports helfen, wertvolle Rohstoffe in der EU zu halten.

2. Einstufung von Gebrauchts- und Unfallfahrzeugen

Ein Fahrzeug ist nach der EU-Fahrzeugverordnung als Altfahrzeug und damit als Abfall einzustufen, wenn der Besitzer sich des Fahrzeuges als Abfall entledigt, entledigen will oder entledigen muss oder – alternativ dazu – wenn die Kriterien in Anhang I der EU-Fahrzeugverordnung vorliegen. Die entsprechende Bewertung ist von einem unabhängigen Kfz-Sachverständigen durchzuführen. Die Verordnung legt dafür ein zweistufiges System mit verbindlichen Kriterien (Anhang I Teil A) und indikativen Kriterien (Anhang I Teil B) fest.

Ist mindestens ein verbindliches Kriterium erfüllt, gilt das Fahrzeug unwiderleglich als Altfahrzeug. Dies gilt beispielsweise, wenn das Fahrzeug in Einzelteile zerlegt oder zur Wiederverwendung seiner Teile demontiert wurde, wenn es in solchem Maße ausgebrannt ist, dass der Motorraum oder der Fahrgastraum vollständig zerstört sind, wenn sich das Fahrzeug bis oberhalb des Armaturenbretts im

Wasser befand (z. B. Flutschaden) oder wenn es von einem Versicherungsunternehmen aus anderen Gründen zu einem technischen Totalschaden erklärt wurde.

Die indikativen Kriterien dienen der Bewertung in Fällen, in denen kein verbindliches Kriterium erfüllt ist. Wenn eines oder mehrere der Kriterien vorliegen, muss von einem unabhängigen Kfz-Sachverständigen anhand einer technischen Bewertung bestimmt werden, welche Reparaturen erforderlich sind, damit das Fahrzeug in dem EU-Mitgliedstaat, in dem es vor der Reparatur zugelassen war, von der zuständigen Behörde oder Prüfstelle eine Prüfbescheinigung über die Verkehrs- und Betriebssicherheit („TÜV/HU“) erhält. Maßgeblich ist also nicht, ob das Fahrzeug irgendwo, ggf. in anderen Staaten zu niedrigeren Kosten, repariert und danach dort weiter genutzt werden kann, sondern ob nach

der Reparatur – mit hinreichender Gewissheit – eine zulässige Nutzung im Mitgliedstaat der letzten Fahrzeugzulassung erfolgen wird. Eine entsprechende technische Bewertung muss etwa dann erfolgen, wenn das Fahrzeug aufgegeben wurde oder Mittel zu seiner Identifizierung fehlen (z. B. FIN), wenn es nicht angemessen vor Beschädigungen während der Lagerung, des Transports sowie des Be- und Entladens geschützt ist, wenn Zugangsöffnungen zugeschweißt oder mit Isolierschaum verschlossen wurden oder wenn ein wirtschaftlicher Totalschaden vorliegt. Auf der Grundlage des Ergebnisses des Sachverständigengutachtens entscheidet der Fahrzeugeigner, ob er die Reparatur zwecks Wiederzulassung im Mitgliedstaat der letzten Fahrzeugzulassung durchführen lassen oder sich des Fahrzeugs als Altfahrzeug entledigen will. Erhält er innerhalb von fünf Jahren nach der technischen Bewertung keine Prüfbescheinigung („TÜV/HU“), gilt das Fahrzeug als Altfahrzeug; für den Zeitraum dazwischen ist die technische Bewertung ein Beleg dafür, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Der Fahrzeugeigner hat also eine fünfjährige Überlegungsfrist. Nach Anhang I hat er dabei aber nur die Wahl zwischen einer Reparatur, um im letzten EU-Zulassungsstaat wieder eine Prüfbescheinigung zu erhalten, oder einer rechtskonformen Altfahrzeugverwertung. Unzulässig wäre es, das Fahrzeug (etwa über Online-Plattformen) als Gebrauchtfahrzeug anzubieten und zu verkaufen, zumal dann nicht gewährleistet wäre, dass tatsächlich eine Reparatur zwecks Erhalt einer Prüfbescheinigung im letzten EU-Zulassungsstaat erfolgt.

Sofern danach ein Verkauf als Gebrauchtfahrzeug und eine Übertragung des Eigentums zulässig sind, muss der Fahrzeugeigner dem Kaufinteressenten Unterlagen vorlegen, wonach es sich nicht um ein Altfahrzeug, sondern um ein verkehrssicheres Fahrzeug handelt, d. h. ein Fahrzeug mit einer gültigen technischen Prüfbescheinigung („TÜV/HU“); alternativ müssen die Unterlagen die von einem Kfz-Sachverständigen durchgeführte Bewertung umfassen, aus der hervorgeht, dass es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt. Ausgenommen von der Pflicht

Fortsetzung auf Seite 3 >>



<< Fortsetzung von Seite 2

zur Vorlage der Unterlagen sind zur Vermeidung übermäßiger Belastungen nur private Verkäufer, es sei denn, das Fahrzeug wurde zuvor von einer Versicherung als wirtschaftlicher Totalschaden eingestuft oder der Verkauf wird zwischen dem privaten Verkäufer und dem Käufer vollständig im Fernabsatz über eine Online-Plattform abgewickelt (kein physisches Treffen, keine Übergabe vor Ort); in diesen beiden Fällen gilt ebenfalls eine Vorlagepflicht.

3. Grenzüberschreitende Verbringung

Altfahrzeuge dürfen nur dann zur Behandlung in Nicht-EU-Staaten verbracht werden, wenn die Bedingungen der EU-Abfallverbringungsverordnung 2024/1157 erfüllt sind und der Exporteur von der zuständigen Behörde im Bestimmungsstaat genehmigte Unterlagen vorlegt, wonach die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen der EU-Fahrzeugverordnung und den in anderen EU-Regelungen festgelegten Anforderungen an den Umwelt- und Gesundheitsschutz weitgehend entsprechen. Exporte in Nicht-OECD-Staaten sind generell verboten.

Gebrauchtfahrzeuge dürfen nur aus der EU ausgeführt werden, wenn sie keine Altfahrzeuge und zum Zeitpunkt der Abgabe der zollrechtlichen Ausfuhranmeldung verkehrssicher sind, d. h. wenn sie über eine technische Prüfbescheinigung („TÜV/HU“) verfügen. Bei der Zollanmeldung müssen bestimmte Informationen bereitgestellt oder zugänglich gemacht werden, welche die fehlende Abfalleigenschaft belegen. Die Zollbehörden prüfen elektronisch und automatisch, insbesondere mit dem System MOVE-HUB, ob das Fahrzeug auf der Grundlage der FIN und der Angaben zum Mitgliedstaat der letzten Zulassung verkehrssicher ist. Entsprechen die den Zollbehörden übermittelten oder zur Verfügung gestellten Informationen nicht den Angaben in den nationalen Fahrzeugregistern und den nationalen elektronischen Systemen für die technische Überwachung, untersagen die Zollbehörden die Ausfuhr und setzen den Ausführer davon in Kenntnis. Zudem gibt es risikobasierte Kontrollen durch die Zollbehörden. Auch die zuständigen Abfallbehörden müssen nach der EU-

Fahrzeugverordnung regelmäßige Inspektionen im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen durchführen. Dabei können Gebrauchtfahrzeuge, bei denen der Verdacht besteht, dass es sich um Altfahrzeuge handelt, auf die Einhaltung der in der Verordnung geregelten Anforderungen überprüft werden, wobei die Kosten für Analysen, Inspektionen und die Lagerung der Fahrzeuge dem Veranlasser der Verbringung auferlegt werden können.

Fazit:

Künftig müssen gewerbliche Verkäufer (Händler, Online-Plattformen, Versicherungen) dem Käufer nachweisen, dass das von ihnen zum Verkauf angebotene Gebrauchtfahrzeug oder Unfallfahrzeug kein Altfahrzeug ist. Dazu bedarf es einer gültigen Verkehrstauglichkeitsbescheinigung („TÜV/HU“) oder einer durch einen Sachverständigen durchgeführten technischen Bewertung. Ein Gutachten, das gegebenenfalls mehrere tausend Euro kostet, dürfte sich allerdings für ältere Gebrauchtwagen kaum lohnen. Dies wird spürbare Auswirkungen auf den Handel mit Gebrauchtfahrzeugen haben und dazu führen, dass reparabile Fahrzeuge als Altfahrzeuge aus dem Gebrauchtwagenmarkt verschwinden und das Angebot verknappt wird. Den damit verbundenen Zielkonflikt der EU – Erfüllung der Nachhaltigkeitsziele einerseits durch das Ausschleusen von alten Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zugunsten der Elektromobilität und andererseits durch ein gesetzliches Recht auf Reparatur – hat der europäische Gesetzgeber im Sinne einer Kreislaufwirtschaft entschieden, in der Gebrauchtfahrzeuge eher dem Recycling zugeführt werden sollen als so lange wie möglich gefahren zu werden.

In Deutschland wird die EU-Fahrzeugverordnung voraussichtlich durch eine nationale Regelung ergänzt werden (z. B. „Fahrzeugrecht-Durchführungsgesetz“). Diese wird dann die bisherige deutsche Altfahrzeugverordnung ablösen. Zudem müssen die Mitgliedstaaten Vorschriften über wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen erlassen, die bei Verstößen gegen die EU-Verordnung zu verhängen sind.

Haben Sie Fragen zum Newsletter?

Wir freuen uns über Ihre Nachricht an: info@sam-rlp.de.

Impressum

Herausgeber: SAM Sonderabfall-Management-Gesellschaft Rheinland-Pfalz mbH, Wilhelm-Theodor-Römheld-Straße 34, 55130 Mainz, Fon: 06131 98298-14, E-Mail: info@sam-rlp.de, www.sam-rlp.de, Redaktion: Ursula Schibieliok · Vertrieb als E-Mail-Newsletter, Stand: 18.08.2026

Folgen Sie uns auf

