

# ZDK-Position zur nationalen Umsetzung einer EU-Altfahrzeug-Verordnung (ELV-VO)

Kfz-Kompetenz in Kreislaufwirtschaft festigen!



Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die individuelle Straßenmobilität und nachhaltige Entwicklung miteinander verbindet. Der Handel mit Kraftfahrzeugen und umfangreiche Service- und Reparaturleistungen sind unser tägliches Handwerk und unerlässlich für den sicheren und umweltfreundlichen Betrieb von **70 Millionen** zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern. Mit ca. **470.000 Arbeitsplätzen** sind unsere nahezu **40.000 Betriebe** des Kfz-Gewerbes ein entscheidender Wirtschaftsfaktor.

## 1 Ausgangslage und Zielsetzung

Mit der neuen EU-Altfahrzeugverordnung wird der bestehende europäische Rechtsrahmen zur Behandlung von Altfahrzeugen grundlegend weiterentwickelt. Ziel ist es, die Kreislauforientierung der Automobilindustrie deutlich zu stärken, wertvolle Rohstoffe länger im Wirtschaftskreislauf zu halten und Umwelt- sowie Klimaschutzziele wirksamer zu erreichen. Gleichzeitig soll die Abhängigkeit von Rohstoffimporten reduziert und die Resilienz europäischer Lieferketten erhöht werden.

Das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe unterstützt diese Zielsetzungen ausdrücklich. Als flächendeckend organisierter Wirtschaftsbereich mit hoher technischer Kompetenz leistet das Kfz-Gewerbe bereits heute einen wesentlichen Beitrag zu Ressourceneffizienz, Wiederverwendung, Reparatur und hochwertigem Recycling von Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten.

Eine erfolgreiche nationale Umsetzung der EU-Altfahrzeugverordnung kann jedoch nur gelingen, wenn sie technisch fundiert, wirtschaftlich tragfähig und mittelstandsverträglich ausgestaltet wird. Die Umsetzung darf nicht zu zusätzlichen bürokratischen Belastungen führen, die Investitionen hemmen oder bewährte Marktstrukturen schwächen.

Das deutsche Kfz-Gewerbe ist überwiegend klein- und mittelständisch geprägt. Es umfasst mehrere zehntausend Betriebe in Handel, Service und Reparatur und verfügt über eine flächendeckende Infrastruktur in Stadt und Land. Kfz-Meisterbetriebe bilden einen zentralen Pfeiler der Verkehrssicherheit, des Verbraucherschutzes und der nachhaltigen Nutzung von Fahrzeugen.

Diese Struktur bietet erhebliche Potenziale für die Umsetzung der Ziele der Altfahrzeugverordnung. Voraussetzung ist jedoch, dass nationale Regelungen die vorhandene Expertise nutzen, statt neue, parallele Strukturen aufzubauen oder Aufgaben einseitig auf Betriebe zu verlagern, die nicht Verursacher der Abfälle sind.

## 2 Klarer und einheitlicher Altfahrzeugbegriff

Zentral für die nationale Umsetzung ist eine klare, bundesweit **einheitliche und rechtssichere Definition** des Altfahrzeugbegriffs. Die Abgrenzung zwischen reparaturfähigem Gebrauchtfahrzeug, wirtschaftlichem Totalschaden und Abfallstatus muss eindeutig geregelt sein.

Klare und einheitliche Kriterien **verhindern**

- Wettbewerbsverzerrungen zwischen Marktakteuren,
- illegale Verwertungs- und Exportstrukturen,

- Umwelt- und Sicherheitsrisiken,
- eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Gebrauchtwagenmarktes.

Die Einstufung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug ist keine rein formale oder administrative Entscheidung. Sie erfordert im Rahmen des Entledigungswillens des Fahrzeughalters eine **qualifizierte technische Gesamtbewertung**, die sowohl den tatsächlichen technischen Zustand als auch die Reparaturfähigkeit unter Berücksichtigung von Sicherheits-, Umwelt- und Wirtschaftlichkeitsaspekten einbezieht. Zudem ist eine Abgrenzung zum Status eines Fahrzeugs als historisches Kulturgut notwendig.

### 3 Qualifizierte technische Gesamtbewertung durch anerkannte Kfz-Betriebe

Heute gelten entsprechend § 5 Altfahrzeugverordnung von Kfz-Innungen anerkannte Kfz-Betriebe als Annahmestelle für Altfahrzeuge. Vor diesem Hintergrund fordert der ZDK ausdrücklich, dass **qualifizierte Kfz-Betriebe** gemäß Art. 38 ELV-VO **weiterhin die Befugnis erhalten**, die fachliche Überprüfung und Einschätzung eines Fahrzeugs hinsichtlich seines Altfahrzeugstatus vorzunehmen.

Ahang I Teil A und B der EU-Verordnung geben einen engen Rahmen vor, nachdem ein Fahrzeug als Altfahrzeug einzustufen sei. Diese Entscheidung muss jedoch in jedem Fall bei den qualifizierten Kfz-Betrieben und den Fahrzeughaltern liegen. Die **Entscheidung über die Verschrottung** eines Fahrzeugs darf **nicht vom Gesetzgeber** getroffen werden. Hier plädiert der ZDK für eine Ergänzung in der nationalen Umsetzung, die eine Reparatur von Fahrzeugen auf Kundenwunsch immer ermöglicht.

Denn nach Art. 38 der Verordnung über Anforderungen an die Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen und über die Behandlung von Altfahrzeugen sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, zuständige Behörden für die Anwendung und Durchsetzung der Verordnung zu benennen. Die unionsrechtlich vorgeschriebene Genehmigung und Überwachung von Annahmestellen setzt somit ein nationales Anerkennungsregime voraus. In Deutschland wird dieses durch die Altfahrzeug-Verordnung gewährleistet. Das bestehende System anerkannter Altfahrzeugannahmestellen ist daher **unionsrechtlich funktional erforderlich**.

Kfz-Meisterbetriebe verfügen über:

- umfassende **technische Ausbildung und Qualifikation**,
- moderne **Diagnosetechnik**,
- Zugang zu fahrzeugspezifischen **Reparatur- und Sicherheitsinformationen**.

Sie sind in der Lage, insbesondere

- strukturelle Schäden und **sicherheitsrelevante Mängel**,
- **irreparable Hochvoltschäden** bei Elektrofahrzeugen,
- wirtschaftliche **Totalschäden**,
- fehlende **Ersatzteilverfügbarkeiten**

**sachgerecht** zu bewerten.

Diese Kompetenz ermöglicht eine **differenzierte und realitätsnahe Beurteilung der Reparaturfähigkeit**. Sie verhindert sowohl eine voreilige Abfalleinstufung technisch instandsetzbarer Fahrzeuge als auch die Weiterveräußerung nicht verkehrssicherer Fahrzeuge und ermöglicht die sachgerechte

Bewertung historisch wertvoller Fahrzeuge. Anerkannte Werkstätten bzw. nach nationalem Recht zugelassene Demontage- oder Annahmestellen sind befugt, im Rahmen ihrer fachlichen Zuständigkeit und unter Beachtung der unionsrechtlichen Vorgaben die technische und wirtschaftliche Bewertung eines Fahrzeugs vorzunehmen. Anschließend legen diese fest, ob die Voraussetzungen eines Altfahrzeugs im Sinne der Verordnung über Anforderungen an die Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen und über die Behandlung von Altfahrzeugen vorliegen.

Daher spricht der ZDK sich für die Beibehaltung einer **sachverständigen Einordnung auf Grundlage objektiver technischer Kriterien durch autorisierte Kfz-Fachbetriebe** aus. Diese Prüfung sollte die fachliche Grundlage für die Entscheidung bilden, ob ein Fahrzeug als Altfahrzeug einzustufen ist.

Eine solche Prüfung

- schafft die **Rechtssicherheit** für Fahrzeughalter, Behörden und Entsorgungsunternehmen,
- leistet einen wirksamen Beitrag zur **Missbrauchs- und Exportprävention**,
- stärkt die **Transparenz** und Integrität der Kreislaufwirtschaft.

Die **bestehende flächendeckende Infrastruktur** des Kfz-Gewerbes kann hierfür genutzt werden, ohne neue bürokratische Parallelstrukturen aufzubauen. Die formale Entsorgungsbestätigung und Ausstellung des Verwertungsnachweises verbleibt weiterhin bei zertifizierten Demontagebetrieben. Die technische Bewertung durch Kfz-Betriebe stellt jedoch die notwendige fachliche Entscheidungsgrundlage dar.

Die Feststellung eines wirtschaftlichen Totalschadens durch ein **Versicherungsunternehmen** stellt eine **rein zivilrechtliche Bewertung** zur Bestimmung der Entschädigungshöhe dar und ersetzt weder die abfallrechtliche Einordnung, noch begründet sie unmittelbar die Eigenschaft eines Fahrzeugs als Altfahrzeug im Sinne der Verordnung über Anforderungen an die Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen und über die Behandlung von Altfahrzeugen. Diese Bewertung muss bei den durch die Kfz-Innungen anerkannten Betrieben liegen.

## 4 Erweiterte Herstellerverantwortung und Verursacherprinzip

Ein zentrales Element der EU-Altfahrzeugverordnung ist die erweiterte Herstellerverantwortung. Der ZDK fordert, dass dieses Prinzip in der nationalen Umsetzung **konsequent angewendet** wird. Die organisatorische und finanzielle Verantwortung für Rücknahme von Altfahrzeugen, Behandlung und Verwertung sowie Nachweis- und Berichtspflichten muss eindeutig bei den Fahrzeugherstellern verbleiben. Kosten dürfen weder direkt noch indirekt auf Kfz-Handel, Werkstätten oder Endverbraucher verlagert werden. Nationale Rücknahmesysteme müssen effizient organisiert, wirtschaftlich tragfähig und transparent finanziert sein.

## 5 Erweiterung der Rolle qualifizierter Werkstätten

Nach geltendem Recht dürfen anerkannte Kfz-Werkstätten Altfahrzeuge annehmen, jedoch nicht demontieren. Im Zuge der Transformation zur Elektromobilität eröffnen sich jedoch **neue sinnvolle Tätigkeitsfelder**, insbesondere im Bereich von **Elektrofahrzeugen, Hochvoltbatterien und Elektromotoren**.

Der ZDK hält es für erforderlich, dass die nationale Umsetzung

- qualifizierten Werkstätten perspektivisch **erweiterte Tätigkeiten ermöglicht**,
- klare **Anforderungen** an Qualifikation, Sicherheit und Zertifizierung **definiert**,
- **Investitionen** in Know-how und Technik **honoriert**.

Damit kann nicht nur die Kreislaufwirtschaft gestärkt, sondern auch regionale Wertschöpfung und Beschäftigung gesichert werden.

## 6 Erhalt bewährter Anerkennung durch Kfz-Innungen

Das bestehende System der Anerkennung nach der Altfahrzeug-Verordnung hat sich **in der Praxis bewährt**. Insbesondere die Regelungen nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 und § 5 Abs. 3 Altfahrzeug-VO ermöglichen eine rechtssichere Anerkennung von Annahme- und Rücknahmestellen.

Der ZDK fordert:

- den **Erhalt dieser Strukturen**,
- **Erweiterung** der Anerkennung für sinnvolle neue Anwendungsfälle in der Demontage,
- die Vermeidung zusätzlicher, paralleler Zertifizierungssysteme,
- die weitere **Einbindung der Kfz-Innungen** in die Bescheinigung und Kontrolle.

Von zentraler Bedeutung für das Kfz-Gewerbe ist der **dauerhafte Erhalt des Zusatzzeichens** des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes. Dieses Zeichen ist ein **markenrechtlich geschütztes Qualitäts- und Vertrauensmerkmal** und darf ausschließlich von Mitgliedsbetrieben der Kfz-Innungen verwendet werden.



Die nationale Umsetzung der EU-Altfahrzeugverordnung muss sicherstellen, dass:

- das Zusatzzeichen fortbesteht,
- Kfz-Innungen weiterhin befugt sind, Werkstätten hierfür zu zertifizieren,
- Verbraucher, Behörden und Marktteilnehmer **klare Orientierung** erhalten.

Das Zusatzzeichen trägt wesentlich zur Akzeptanz und praktischen Umsetzbarkeit der Regelungen bei.

## 7 Fazit

Die EU-Altfahrzeugverordnung bietet große Chancen für Umwelt- und Ressourcenschutz sowie für eine zukunftsfähige, kreislauforientierte Automobilwirtschaft. Damit diese Chancen realisiert werden können, ist eine nationale Umsetzung erforderlich, die auf Rechtssicherheit, Praxistauglichkeit und Mittelstandsverträglichkeit setzt.

Der **ZDK fordert** insbesondere

- klare und einheitliche **Definitionen**,
- die **Einbindung qualifizierter Kfz-Betriebe** in die technische Bewertung,

- die konsequente Anwendung der erweiterten **Herstellerverantwortung**,
- den Erhalt bewährter **Zertifizierungs- und Kennzeichnungssysteme**.

Das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe steht bereit, die nationale Umsetzung konstruktiv, fachlich fundiert und praxisnah zu begleiten.

## Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über die Hauptstadtrepräsentanz in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Bundesbehörden, Bundestag und Bundesrat sowie Entscheidungsträgern von Verbänden und Institutionen. Er vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und durch die Mitgliedschaft im europäischen Dachverband Automotive Mobility Europe (AME) sowie die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

**Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland:** Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie- und Kfz-Werkstätten, haben 470.000 Beschäftigte, 236 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach des ZDK. Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 98.500 Auszubildende aus und erzielen einen Umsatz von 224 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der in Mobilität in Deutschland.

Kontakt:

Februar 2026

Dominik Lutter

Leiter Technik, Sicherheit, Umwelt

Carsten Bieler

Politischer Referent E-Mobilität, Digitalisierung

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.

Zentralverband (ZDK)

Markgrafenstr. 35

10117 Berlin

Franz-Lohe-Straße 21

53129 Bonn

Telefon: +49 (0) 308017202400

E-Mail: [politik@kfzgewerbe.de](mailto:politik@kfzgewerbe.de)

Internet: [www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de)

