



Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe  
Verband des Kraftfahrzeuggewerbes  
Baden-Württemberg e.V.



Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg e.V.,  
Motorstraße 1, 70499 Stuttgart

Herrn [REDACTED] MdB  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Abteilung: Hauptgeschäftsführung

Ansprechpartner: Carsten Beuß  
Telefon: (0711) 83 98 63-12  
Telefax: (0711) 83 98 63-20  
E-Mail:

Ihr Zeichen:  
Unser Zeichen:

Datum: 02.04.2026

**Massive neue Bürokratie für Autohäuser und Werkstätten droht!  
hier: Unser Austausch am Rande des Dialogs mit dem [REDACTED] in Berlin / Termin mit der Kfz-Innung**

Sehr geehrter, lieber Herr [REDACTED]

gerne komme ich auf unseren Austausch letzte Woche in Berlin am Rande des Dialogs mit dem [REDACTED] zurück. Derzeit kommen Gesetzesvorhaben aus Brüssel auf den Tisch, die das deutsche Kfz-Gewerbe ans Gängelband nehmen und die Bürokratiekosten weiter in die Höhe treiben.

Deshalb ist es wichtig, dass sowohl die Bundesregierung als auch die EVP-Fraktion sich für den Mittelstand einsetzen, bevor es wieder europäische Regeln gibt, die dann in Deutschland umzusetzen sind und Ihnen und uns wenig oder keinen Gestaltungsspielraum mehr lassen. Wir bitten Sie daher ausdrücklich, Ihren Einfluss in dieser Angelegenheit geltend zu machen.

**Energielabeling: Transparenz ja – aber rechtssicher und praktikabel**

Einheitliche Informationspflichten zum Energieverbrauch bei Fahrzeugen sind für Konsumenten eine schöne Sache. Problematisch wird es jedoch, wenn Energiekennzeichnungsvorgaben – wie derzeit von der EU-Kommission geplant – künftig auch für Gebrauchtfahrzeuge gelten sollen, deren ursprüngliche Verbrauchs- und Emissionswerte aufgrund von Alter, Nutzung oder Umbauten nicht mehr exakt dem realen Zustand entsprechen, bei denen aufgrund anderer Messverfahren (WLTP statt NEFZ) Umrechnungen notwendig wären oder für die schlicht keine plausiblen Werte existieren.

Für unsere Kfz-Betriebe entsteht dadurch ein erhebliches Risiko. Bereits heute sehen wir, dass formale Fehler in Anzeigen oder Online-Inseraten gezielt von Abmahnvereinen wie der Deutschen Umwelthilfe verfolgt werden, die unsere Unternehmen bei kleinsten Fehlern oder unklarer Rechtslage mit Abmahnungen, Vertragsstrafen und Gerichtsprozessen überziehen. Je komplexer, detailreicher und gleichzeitig unklarer die Labelvorgaben insbesondere im digitalen Vertrieb ausgestaltet sind, desto größer wird das Risiko, wegen kleiner formaler Abweichungen kostenpflichtig abgemahnt zu werden.

Das belastet nicht nur mittelständische Betriebe finanziell, sondern schafft auch Rechtsunsicherheit und bindet Ressourcen, die sie eigentlich für Service und Kundenberatung einsetzen möchten. Transparenz darf nicht dazu führen, dass redliche Händler in eine Abmahnfalle geraten.

Wir plädieren deshalb dafür, die bestehenden Regeln nicht auszuweiten, sondern klarer zu fassen und insbesondere auch die Hersteller – wie teils heute schon im benachbarten Ausland – stärker in die Verantwortung zu nehmen, indem sie Energielabel bei Auslieferung eines Neuwagens beispielsweise mitliefern müssen oder man im Sinne des Bürokratieabbaus insgesamt auf digitale Informationen über eine zentrale Datenbank ausweicht, die von den Herstellern für ihre Modelle befüllt wird und deren Informationen für Verbraucher beispielsweise über einen QR-Code abrufbar sind.

Ein Mehr an Brüsseler Bürokratie können wir uns nicht leisten! Zumal ein solcher sowohl die Bundespolitik als auch unsere Branche bei der Umsetzung vor völlig unnötige Probleme stellen würde, die den Verbrauchern nicht helfen.

### **Altfahrzeugverordnung: Fachliche Bewertung statt Formalentscheidung**

Ein zweites Thema, das uns umtreibt: Mit der neuen EU-Altfahrzeugverordnung soll der bestehende europäische Rechtsrahmen zur Behandlung von Altfahrzeugen grundlegend weiterentwickelt werden. Ziel ist es, die Kreislauforientierung der Automobilindustrie deutlich zu stärken, wertvolle Rohstoffe länger im Wirtschaftskreislauf zu halten und Umwelt- sowie Klimaschutzziele wirksamer zu erreichen.

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.

In der täglichen Praxis sehen wir in den Kfz-Betrieben häufig Fahrzeuge, die auf den ersten Blick als „wirtschaftlicher Totalschaden“ gelten, technisch aber durchaus reparaturfähig sind – oder umgekehrt. Die Entscheidung, ob ein Fahrzeug ein Altfahrzeug ist oder weiterbetrieben werden kann, erfordert fachliche Kompetenz. Und es gibt Kunden, die aus Nostalgiegründen ein altes Fahrzeug wieder hergestellt wissen wollen, weil es für ihre – meist geringe – Fahrleistung völlig ausreichend ist.

Unsere qualifizierten Kfz-Betriebe verfügen über die technische Ausstattung und das Know-how, um solche Bewertungen vorzunehmen. Eine rein formale oder pauschale Einstufung allein durch eine Bewertung beispielsweise durch Prüforganisationen würde reparaturfähige Fahrzeuge vorschnell dem Markt entziehen. Beides wäre weder im Interesse der Umwelt noch der Verbraucher. Zudem ist wichtig, dass die erweiterte Herstellerverantwortung tatsächlich bei den Herstellern verbleibt. Kosten und organisatorische Pflichten dürfen nicht indirekt auf Handel und Werkstätten verlagert werden.

### **Recht auf Reparatur: Gute Idee – aber differenziert umsetzen**

Das Kfz-Gewerbe steht wie kaum eine andere Branche für Reparatur und Werterhalt. Die Werkstattarbeit unserer Betriebe sorgt tagtäglich dafür, dass Fahrzeuge länger genutzt und nicht vorschnell ersetzt werden. Problematisch sind jedoch pauschale Haftungsregelungen, die dazu führen könnten, dass bereits die Reparatur eines einzelnen, klar abgrenzbaren Bauteils die Gewährleistungsfrist für das gesamte Fahrzeug verlängert. Gerade bei gebrauchten Fahrzeugen mit komplexer Technik würde dies zu kaum kalkulierbaren Risiken führen. Aber genau dies setzt die Bundesregierung beim sogenannten Recht auf Reparatur gerade um.

Die Folge könnte sein, dass ältere Fahrzeuge aus Vorsicht nicht mehr in Zahlung genommen oder weiterverkauft werden – mit negativen Folgen für Verbraucher und Umwelt. Dabei zielt das Recht auf Reparatur eigentlich erkennbar auf neue Waren, nicht auf den Verkauf gebrauchter Fahrzeuge! Eine Regelung, die Reparatur fördern soll, darf nicht dazu führen, dass Fahrzeuge früher aus dem Markt gedrängt werden oder vom Kfz-Handel wegen zu hoher Gewährleistungsrisiken nicht mehr verkauft werden können.

Nachhaltige Mobilität entsteht nicht nur im Gesetzestext und nicht nur im Neuwagenmarkt – sie entsteht in den Werkstätten und Autohäusern vor Ort. Deshalb bedarf es Klarstellungen, dass die Verschärfungen bei der Nachbesserung nicht fürs gesamte Fahrzeug gelten und dass Gebrauchtfahrzeuge ausgenommen sind.

Gerne übermitteln wir Ihnen anbei vertiefende Informationen zu den einzelnen Themen, möchten aber gerne auch direkt mit Ihnen in den direkten Dialog kommen. **Die Kfz-Innung [REDACTED]** ist deshalb involviert und **wird in dieser Angelegenheit in Kürze auf Sie zukommen.**

Bis dahin wünschen wir schöne Feiertage und senden herzliche Grüße

Carsten Beuß  
Hauptgeschäftsführer

Anlagen