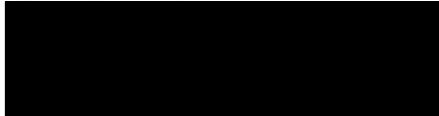
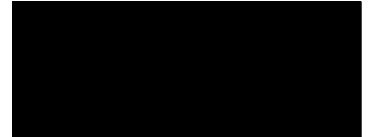


GDV • Wilhelmstraße 43 / 43 G • 10117 Berlin

Bundesministerium für Umwelt,
Klimaschutz, Naturschutz und
nukleare Sicherheit



Kraffahrtversicherung, Kfz-Technik,
Statistik und Kriminalitätsbekämpfung



AZ: S 2

Zeichen: av / vs

Datum: 26. Mai 2026

Altfahrzeug-Dialog des Bundesumweltamtes vom 16.04.26

Sehr geehrte ,

die Deutschen Kfz-Versicherer begrüßen das Ziel der EU-Kommission, die Förderung der Kreislaufwirtschaft im Automobilssektor zu stärken und Nachhaltigkeit zu forcieren. Die vorliegende Verordnung nehmen unsere Mitglieder zur Kenntnis.

Dabei wird besonders begrüßt, dass der Kriterienkatalog des Anhang I Teil A auf sinnvolle Anwendungsfälle gekürzt wurde, um auch reparaturfähige Fahrzeuge weiter im Bestand zu halten. Aus Branchensicht ist ebenfalls positiv zu bewerten, dass der ursprünglich angedachte Automatismus, dass sämtliche wirtschaftliche Totalschäden Altfahrzeuge werden sollen, von den Trilog Parteien verworfen wurde. Dies hätte zu unnötig vielen Altfahrzeugen geführt und wäre eine Zusatzbelastung für Verbraucher. Die Eigentumsübertragung und der Export in Drittländer ist innerhalb der 5 Jahres Frist unter Vorlage einer technischen Bewertung oder einer Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach wie vor möglich und die noch im Entwurf des Rates vorgesehenen Meldepflichten an nationale Behörden sind nicht mehr vorgesehen. Dies wird vor dem Hintergrund überbordender bürokratischer Zusatzbelastungen für den Versicherungssektor begrüßt.

Herausfordernd stellt sich dagegen die in Artikel 37a festgelegte Statusfeststellung für ein Versicherungsunternehmen im Rahmen der Schadenregulierung dar. Demnach muss ein Versicherungsunternehmen bei der Bewertung des Schadens eines Unfallfahrzeugs auch feststellen, ob es sich um ein Altfahrzeug nach Anhang I handelt.

Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G,
D-10117 Berlin
Postfach 08 02 64, D-10002 Berlin
Lobbyregister-Nr. R000774

Rue du Champ de Mars 23
B-1050 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +49 30 2020-6140
ID-Nummer 6437280268-55

www.gdv.de



Erläuterungen zur Regulierungspraxis

Um die aufgeworfenen Fragestellungen, die sich aus der Verordnung ergeben, besser nachzuvollziehen, möchten wir zunächst auf einige Aspekte der Regulierungspraxis hinweisen, welche von der Praxis in anderen EU-Mitgliedstaaten abweichen: In Deutschland gibt es keine Direktregulierung. Das bedeutet, der Geschädigte wendet sich zur Regulierung seines Schadens an den Versicherer des Unfallgegners und nicht an seine eigene Kfz-Haftpflichtversicherung. Der Beruf des Sachverständigen ist zudem nicht reguliert. Insbesondere im KH-Fall kann ein beliebiger Sachverständiger vom Geschädigten herangezogen werden. Es werden keine technischen Totalschäden festgestellt, sondern lediglich wirtschaftliche Bewertungen vorgenommen. Ebenso ist im Kfz-Haftpflicht Fall der Geschädigte Herr des Restitutionsverfahrens. Er bestimmt welcher Sachverständige die Bewertung vornimmt und ob das Kfz repariert werden soll. In Deutschland gilt die 130% Rechtsprechung des BGH, die es Geschädigten erlaubt, ihr beschädigtes Fahrzeug auch dann reparieren zu lassen, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert um bis zu 30% (sog. Integritätsinteresse) übersteigen.

Fragen, die sich aus der vorliegenden Einigung ergeben

1. Wer ist für die Vornahme der technischen Bewertung nach Anhang I Teil B verantwortlich und wer ist mit „*unabhängige Schadenbewerter*“ gemeint? Dies ergibt sich nicht explizit aus dem Verordnungstext und steht im Widerspruch zu Erwg. 49, welcher auf ein Versicherungsunternehmen oder in dessen Namen Handelnden abstellt.
2. Welche Anforderungen werden an den Sachverständigen gestellt, dessen Gutachten zur Bewertung der Frage „Totalschaden“ herangezogen wird?
3. Die Deutschen Versicherer stellen keine technischen Totalschäden fest. Was bedeutet dies vor dem Hintergrund von Anhang I Teil A lit. gb, der auf die Deklaration durch ein Versicherungsunternehmen abstellt?
4. Wem ist die rechtliche Verantwortlichkeit, gerade dann, wenn

externe (Partner) Sachverständige eingebunden werden, eindeutig zuzuordnen, falls es zu einer Fehleinstufung kommt? Muss durch die Pflicht zur Statusfeststellung ggf. ein weiteres Gutachten erstellt werden?

5. Welche Intention verfolgte der Verordnungsgeber mit dem neu geschaffenen Altfahrzeugkriterium in Anhang I Teil B lit. f? Dieser lautet wie folgt: *die Reparatur ist wirtschaftlich nicht sinnvoll. Die Reparaturkosten zur Versetzung in einen fahrtauglichen Zustand und der Restwert übersteigen den geschätzten Marktwert nach der Reparatur. Auf der Grundlage dieser Bewertung sollte der Fahrzeughalter die Möglichkeit haben, zu entscheiden, ob das Fahrzeug verschrottet werden soll. Wenn der Fahrzeughalter innerhalb von fünf Jahren nach dieser technischen Bewertung keine Betriebserlaubnis erhält, sollte das Fahrzeug als Altfahrzeug betrachtet werden.* Hieraus und aus den Erwägungsgründen ergibt sich die Intention des Verordnungsgebers gerade nicht.
6. Das Altfahrzeugkriterium Anhang I Teil B lit. f enthält unbestimmte Begriffe wie „geschätzter Marktwert“ und „Versetzung in einen fahrtauglichen Zustand“, die auf dem deutschen Markt nicht existieren. Zum jetzigen Zeitpunkt ist auch vor dem Hintergrund der in Deutschland bestehenden 130 % Rechtsprechung in der Kfz-Haftpflichtversicherung eine zusätzliche Bewertung des „geschätzten Marktwerts“ nicht realistisch abbildbar.
7. Gibt es bereits Überlegungen darüber, welche Anforderungen an den Transport über EU-Ländergrenzen hinweg vorgesehen sind? Müssen dafür ggf. Zertifikate ausgestellt werden und wenn ja, von wem?

Weiterführende Fragen zu Kfz-Haftpflichtversicherung und Kaskoversicherung

1. Soll auch im KH-Fall, wenn der Geschädigte den Schaden durch einen selbst beauftragten Sachverständigen bewerten lässt, der KH-Versicherer allein für die Feststellungen zum Vorliegen eines Altfahrzeugs verantwortlich sein (so Erwägung 49)?
2. Muss der KH-Versicherer (trotzdem) Kosten für Feststellungen, die

im Gutachten zum Vorliegen der Kriterien eines Altfahrzeugs getroffen wurden, übernehmen?

3. Geschädigte sollen grundsätzlich die Möglichkeit haben zu entscheiden, ob potenzielle Altfahrzeuge nach Anhang I Teil B verschrottet werden. Wie wird sichergestellt, dass Geschädigte Restwertangebote unter dem Gesichtspunkt des Schadengeringhaltungsgebots einholen und diese ggf. auch annehmen? (vgl. Erwägung 68)?
4. Ist vorgesehen, dass der „unabhängige Kfz-Sachverständige“, der bei Vorliegen der Kriterien des Anhangs I Teil B die „weitere technische Bewertung“ vornehmen soll (vgl. Anhang I Ziffer 2, 3 und Erwägung 68), von dem Kfz-Sachverständigen der Versicherungsgesellschaft abweichen kann bzw. soll?

Zusammenfassung

Es ist festzustellen, dass die finale Fassung, insbesondere Anhang I und die damit veröffentlichten Erwägungsgründe sich teilweise widersprechen und insbesondere Erwg. 49 und Erwg. 68 zu Unsicherheiten führen. Die zentralen Fragen sind: wer muss ein Gutachten und einen Gutachter beauftragen, welche Anforderungen werden an diese Person gestellt, wie lassen sich bestimmte Tatbestandskriterien (*geschätzter Marktwert*) feststellen und wie kann dies mit nationalen Besonderheiten (130% Rechtsprechung, Geschädigter als Herr des Restitutionsverfahrens, Schadengeringhaltungspflicht, Direktregulierung etc.) in Einklang gebracht werden?

Wir stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen

