

Stellungnahme

zur Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Auch können Mitglieder wie Nicht-Mitglieder über den ADAC die THG-Quoten für ihre Elektrofahrzeuge einreichen und handeln. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184 sowie im Europäischen Transparenzregister, Registernummer: 02452103934-97. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme zur Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG und nimmt wie folgt Stellung:

Übergeordnete Anmerkungen

Aus Sicht des ADAC ergibt die Zusammenfassung der derzeitigen Richtlinien (Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge und Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates) mit dieser neuen Verordnung Sinn.

Wir begrüßen den Verordnungsvorschlag über Anforderungen an die Kreislaufwirtschaft an die Fahrzeuggestaltung und das Management von Altfahrzeugen (AltfahrzeugVO) und halten die neuen Rückverfolgbarkeits- und Kontrollmaßnahmen für grundsätzlich geeignet, um die Zahl der „fehlenden“ Altfahrzeuge zu verringern. Laut einer Studie des Umweltbundesamts werden alleine aus Deutschland jährlich rund 73.000 Altfahrzeuge illegal exportiert. Für die Zukunft sollte verhindert werden, dass Fahrzeuge weiter illegal und mit krimineller Energie entsorgt werden, und hierdurch die Gesundheit von Menschen sowie die Umwelt in und außerhalb Europas belastet wird. Dies führt auch dazu, dass Rohstoffe wie Stahl und Aluminium verloren gehen. Neben der Wiedergewinnung von Rohstoffen muss ein weiteres Ziel sein, weiterverwendbare Ersatz- und Bauteile zu erhalten. Positiv hervorzuheben ist, dass der Verwertungsnachweis nunmehr auf elektronischem Weg an die zuständigen Behörden übermittelt

werden soll, und sich insbesondere der Verbraucher als Letzthalter die Wege zwischen Verwertungsbetrieb und Zulassungsstelle künftig spart. Des Weiteren begrüßt der ADAC, den Anwendungsbereich der geplanten Maßnahmen auf neue Kategorien wie Motorräder, Lastkraftwagen und Busse auszuweiten, um eine umfassende Abdeckung zu gewährleisten.

Seit der Veröffentlichung des Verordnungsvorschlags erreichen den ADAC immer wieder Anfragen verunsicherter Verbraucher, die befürchten, mit älteren Fahrzeugen bei Inkrafttreten der geplanten Verordnung plötzlich weitreichenden Einschränkungen zu unterliegen. Diese Bedenken sind durchaus berechtigt: Sollte einem Fahrzeug einmal der Malus „Altfahrzeug“ anhaften, wäre es für den Verbraucher wertlos, da es zwingend der Verschrottung zugeführt werden müsste. Um dieser berechtigten Sorge entgegenzutreten, fordert der ADAC dringend, die bestehenden Kriterien zur Einordnung als Altfahrzeug im Anhang I zu präzisieren und möglicherweise unbeabsichtigte Ungenauigkeiten zu Lasten der Verbraucher nachzuschärfen und konkrete Hinweise zur Verwendung des Anhangs mit aufzunehmen.

Im Einzelnen nimmt der ADAC wie folgt Stellung:

I. Artikel 2: Anwendungsbereich

Für den ADAC ist nicht nachvollziehbar, warum die neu hinzugefügten Fahrzeugklassen M2, M3, N2, N3, O (Artikel 2 Nr. 1b) und L3e, L4e, L5e, L6e, L7e (Artikel 2 Nr. 1c) gemäß Artikel 2 Nr. 3 und Nr. 4 bei den meisten Anforderungen wieder ausgenommen werden, womit die eigentlichen Ziele dieser Verordnung aufgehoben werden.

II. Artikel 16: Erweiterte Herstellerverantwortung in Verbindung mit Artikel 23: Sammlung von Altfahrzeugen

Unklar ist in Bezug auf den Erwägungsgrund (44), inwieweit mit der neuen Altfahrzeugverordnung ggfs. eine markenübergreifende Rücknahmeverpflichtung für Altfahrzeuge eingeführt werden soll. Der Wortlaut des Artikel 23 „Die Hersteller (...) richten für alle Altfahrzeuge, die zu den Fahrzeugklassen gehören, die sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erstmals auf dem Markt bereitgestellt haben, Sammelsysteme, einschließlich Sammelstellen, ein oder beteiligen sich an deren Einrichtung.“ sieht vor, dass Hersteller nur Fahrzeuge ihrer eigenen Marke zurücknehmen müssen. Im Erwägungsgrund (44) wird jedoch eine weitergehende Sekundärverpflichtung der Mitgliedstaaten verankert: „Dabei sollten Altfahrzeuge aller Marken (...) gesammelt werden können.“ Vor dem Hintergrund, dass es sich um eine in den Mitgliedsstaaten unmittelbar geltende Verordnung handelt, und hier ggfs. in der Anwendungspraxis Probleme auftauchen könnten, sollte aufgrund der weitreichenden Auswirkungen für den Verbraucher ggfs. eine entsprechende Klarstellung des Wortlauts angedacht werden.

III. Artikel 24: Übergabe von Altfahrzeugen an zugelassene Verwertungsanlagen

Bei dem nun angestrebten System der erweiterten Herstellerverantwortung sollte insbesondere darauf geachtet werden, dass damit keine Verschlechterung für den Verbraucher im Hinblick auf die derzeitige Rechtslage verbunden ist. So haben sich speziell die flächendeckenden Rückgabemöglichkeiten mit einer Entfernung von höchstens 50 km vom Wohnsitz des Letzthalters bewährt, um die Wege und die Kosten der Verwertung so gering wie möglich zu halten (vgl. § 3 Abs. 3 AltfahrzeugV in der derzeit geltenden Fassung: „Die Rücknahmestellen müssen für den Letzthalter in zumutbarer Entfernung erreichbar sein. Die Flächendeckung ist dann ausreichend, wenn die Entfernung zwischen Wohnsitz des Letzthalters und Rücknahmestelle oder von einem Hersteller oder von seinem Bevollmächtigten hierzu bestimmten anerkannten Demontagebetrieb nicht mehr als 50 Kilometer beträgt.“).

IV. Artikel 25: Verwertungsnachweis

Nach der derzeitigen Rechtslage in Deutschland erwartet den Letzthalter ein enormer Aufwand, wenn er sein Fahrzeug verschrotten lassen möchte. Zunächst müssen Zulassungsbescheinigung Teil I und II

dem Verwerter vorgelegt werden. Der Betrieb stellt dann den sogenannten Verwertungsnachweis aus. Mit diesem Nachweis, den polizeilichen Kennzeichen sowie der Zulassungsbescheinigung Teil I und II begibt man sich dann zur Zulassungsstelle. Hier wird das Auto amtlich stillgelegt, der Verwertungsnachweis abgestempelt und in den Zulassungsbescheinigungen der Aufdruck „Verwertungsnachweis lag vor“ angebracht. Zusätzlich wird die Zulassungsbescheinigung Teil II durch Abschneiden der unteren linken Ecke entwertet. Das Kraftfahrtbundesamt erhält die Abmeldenachricht zur Freigabe des Nummernschildes, das Finanzamt für die Fahrzeugsteuer. Danach geht es wieder zurück zum Verwerter, der die Zulassungsbescheinigung Teil II und die Zulassungsbescheinigung Teil I bzw. die Abmeldebescheinigung erhält.

Das nun in Art. 25 Nummer 2 neu verankerte elektronische Format dürfte eine erhebliche Erleichterung für den Letzthalter darstellen, da er sich offenbar um die Übermittlung des Verwertungsnachweises nicht mehr selbst kümmern muss, sondern dies künftig über ein automatisches System an die beteiligten Behörden erfolgt.

Im Hinblick auf Art. 25 Nummer 1 wäre ggfs. noch zu bedenken, dass dem Letzthalter der Verwertungsnachweis ebenfalls in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden sollte. Dies könnte man beispielsweise so regeln, indem dieser das Dokument zusätzlich an seine persönliche E-Mail-Adresse überstellt bekommt. Ggfs. könnte dies direkt über eine Konkretisierung des Gesetzeswortlauts erfolgen.

V. Artikel 26: Pflichten des Fahrzeugeigners

Der Regelungshintergrund des Buchstaben b erschließt sich aus Verbrauchersicht leider nicht eindeutig, da der Verwertungsnachweis nach Art. 25 Nummer 2 in elektronischer Form in einem elektronisch automatisierten Verfahren an die relevanten Behörden übermittelt werden muss. Damit müsste der Nachweis der Behörde im Regelfall eigentlich bereits vorliegen. Ausnahmen wäre aus Sicht des ADAC für die Fälle denkbar,

- dass es sich um einen unzuverlässigen Verwertungsbetrieb handelt, der den Verwertungsnachweis gerade nicht automatisiert übermittelt oder
- der Letzthalter seiner Verpflichtung zur unverzüglichen Verwertung nicht nachgekommen ist.

Sollten diese Ausnahmefälle gemeint sein, wäre ggfs. eine entsprechende Konkretisierung des Wortlauts anzudenken.

VI. Artikel 33: Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen

Den ADAC erreichen derzeit viele Anfragen von Mitgliedern, die teilweise wochen- oder sogar monatelang auf Ersatzteile für ihre Fahrzeuge warten. Die in Artikel 33 angestrebte Reparatur mit gebrauchten wieder aufbereiteten Ersatzteilen könnte zur Entschärfung der aktuellen Problematik beitragen.

VII. Artikel 37: Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen

Die Regelung des Art. 37 umfasst zwei unterschiedliche Verpflichtungen für den Verkäufer:

- Zum einen die zivilrechtliche Verpflichtung beim Verkauf eines Gebrauchtfahrzeugs zwischen Verkäufer und potenziellen Käufer nachzuweisen, dass es sich um kein Altfahrzeug handelt.
- Zum anderen geht es um die öffentlich-rechtliche Verpflichtung seitens des Verkäufers gegenüber den Behörden, diesen Nachweis ebenfalls zu führen.

Die Unterscheidung im Wortlaut des Artikel 37 Satz 1 „oder“ („Für die Zwecke der Übertragung des Eigentums an einem Gebrauchtfahrzeug muss der Fahrzeugeigner gegenüber jeder natürlichen oder juristischen Person, die am Erwerb des Eigentums an dem betreffenden Fahrzeug interessiert ist, oder gegenüber den zuständigen Behörden nachweisen können, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt.“) könnte so verstanden werden, dass es ausreicht, wenn der Verkäufer diesen Nachweis lediglich gegenüber dem potenziellen Käufer führt. Nachdem eine lückenlose Kontrolle von Fahrzeugen angestrebt wird, wäre zu überlegen, ob ein zusätzlicher verpflichtender Nachweis gegenüber der Behörde sinnvoll sein könnte: statt „oder“ nunmehr „und“.

Dem Wortlaut des Artikel 37 nach muss der Letzthalter beim Verkauf eines gebrauchten Fahrzeugs immer nachweisen können, dass es sich um kein Altfahrzeug handelt (Problem der Beweislastverteilung). In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob diese umfassende Verpflichtung auch bei neueren Gebrauchtfahrzeugen gelten soll, die schon dem äußeren Erscheinungsbild nach keine Altfahrzeuge sein können. Hier würde sich ggfs. eine entsprechende Differenzierung anbieten.

Der ADAC gibt zu bedenken, dass sich im Verordnungstext trotz der weitreichenden Auswirkungen, die eine Einordnung als Altfahrzeug gemäß Anhang I mit sich bringt, nur an wenigen Stellen ein Verweis auf eben diesen finden lässt. So z. B. in Art. 3 Abs. 1 Nr. 2: „Altfahrzeug“ (...) oder Fahrzeuge, die gemäß den Kriterien in Anhang I Teil A Nummern 1 und 2 nicht mehr reparierbar sind.“ Ein weiterer eher allgemein gehaltener Hinweis auf den Anhang I findet sich in Art. 37: „Bei der Bewertung des Status eines Gebrauchtfahrzeugs überprüfen der Fahrzeugeigner, andere Wirtschaftsteilnehmer und die zuständigen Behörden, ob die Kriterien des Anhangs I erfüllt sind, um festzustellen, ob es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt.“ Der ADAC regt daher an, aufgrund der weitreichenden Auswirkungen der Einordnung als Altfahrzeug, weitere konkrete Hinweise zur Verwendung des Anhangs mit aufzunehmen, insbesondere auch dazu, in welchem Verhältnis die Normen im Anhang I zueinanderstehen.

Zudem wäre zu klären, wer diese Einschätzung in technischer Hinsicht treffen soll, wenn die Behörde den Verdacht hegt, es könnte sich um ein Altfahrzeug handeln. Hier wäre beispielsweise an Werkstätten, TÜV/Dekra oder spezielle Gutachter zu denken. Des Weiteren geht es um mögliche Kosten dieser Expertise, die dann wohl vom Verbraucher zu tragen wären. Sollte man sich dazu entschließen, eine Expertise durch Werkstätten als ausreichend anzusehen, so dürfte dies etwa für Händler erheblich einfacher (und billiger) sein, da diese regelmäßig auf ihren Werkstattbetrieb zurückgreifen können, der ein entsprechendes Zertifikat ausstellt.

Unklar ist weiter, ob der Artikel 37 auch auf Fahrzeuge mit künftigem historischem Wert Anwendung finden sollte. Auch wenn die Verordnung nach Artikel 2 Absatz 2 d für Fahrzeuge von historischem Interesse im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie 2014/45/EU (sogen. Oldtimer) keine Anwendung findet, sollte auch bedacht werden, dass es Fahrzeuge gibt, die erst zukünftig zu Oldtimern werden. Nach der deutschen Definition ist der Begriff Oldtimer in § 2 Nr. 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung geregelt. Demnach sind Oldtimer Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen. Um dieses Kulturgut zu erhalten, könnte beispielsweise eine Ausnahmeregelung in den Artikel 37 mit aufgenommen werden, die in etwa lauten könnte: Diese Vorschrift gilt nicht für Fahrzeuge von historischem Interesse und deren Teile sowie für Fahrzeuge, die zum Zwecke der Restaurierung gelagert, befördert oder demontiert werden.

VIII. Artikel 41: Aussetzung

Der Artikel 41 beinhaltet weitere über den Artikel 37 hinausgehende Verpflichtungen im Rahmen des Exports („können die zuständigen Behörden von jeder Person, die an der Ausfuhr dieses Gebrauchtfahrzeugs beteiligt ist, zusätzliche Informationen anfordern, einschließlich Informationen über den Verkauf oder die Übertragung des Fahrzeugeigentums (...).“). Diese müsste beispielsweise auch ein Verbraucher erfüllen, wenn er sein Fahrzeug außerhalb der EU (z. B. in die Schweiz) verkaufen möchte. Diesbezüglich wird relevant, wie der Nachweis der gewollten weiteren Nutzung in der Praxis zu erfolgen hat. So könnte zwar im Kaufvertrag eine entsprechende Regelung getroffen werden, aber ob diese Nutzung des Fahrzeugs dann auch tatsächlich erfolgt, dürfte nur schwer zu überprüfen sein.

Ergänzende Anmerkungen

zu den Anhängen des Vorschlags für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG

COM (2023) 451 final

Anmerkung: Im Verordnungstext findet sich trotz der weitreichenden Auswirkungen, die eine Einordnung als Altfahrzeug gemäß Anhang I mit sich bringt, nur an wenigen Stellen ein Verweis auf eben diesen. So z. B. in Art. 3 Abs. 1 Nr. 2: „Altfahrzeug“ (...) oder Fahrzeuge, die gemäß den Kriterien in Anhang I Teil A Nummern 1 und 2 nicht mehr reparierbar sind.“ Hierzu ist anzumerken, dass Nummer 2 lediglich Feststellungen zur wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit einer Reparatur trifft, jedoch keine Aussagen zur technischen Reparierbarkeit enthält. Ein weiterer eher allgemein gehaltener Hinweis auf den Anhang findet sich in Art. 37: „Bei der Bewertung des Status eines Gebrauchtfahrzeugs überprüfen der Fahrzeugeigner, andere Wirtschaftsteilnehmer und die zuständigen Behörden, ob die Kriterien des Anhangs I erfüllt sind, um festzustellen, ob es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt.“ Der ADAC regt daher an, aufgrund der weitreichenden Auswirkungen der Einordnung als Altfahrzeug, weitere konkrete Hinweise zur Verwendung des Anhangs mit aufzunehmen, insbesondere auch dazu, in welchem Verhältnis die Normen zueinanderstehen, z. B. Teil A Nr. 1 zu Nr. 2 und/oder zu Nr. 3. Dies gilt auch für die Verwendung des Teil B.

ANHANG I

KRITERIEN FÜR DIE FESTSTELLUNG, OB EIN GEBRAUCHTES FAHRZEUG EIN ALTFahrZEUG IST

TEIL A

KRITERIEN FÜR DIE BEWERTUNG DER REPARIERBARKEIT VON FAHRZEUGEN

1. Ein Fahrzeug ist technisch nicht reparierbar, wenn es eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllt:

- a) Es wurde in Einzelteile zerlegt oder ausgeschlachtet;
- b) es wurde zugeschweißt oder mit Isolierschaum verschlossen;
- c) es wurde in solchem Maße verbrannt, dass der Motorraum oder der Fahrgastraum zerstört ist;
- d) es befand sich bis oberhalb des Armaturenbretts unter Wasser;

Anmerkung: Hier gab es in der Vergangenheit einen Fall, in dem ein Bugatti Brescia Typ 22 von 1925 offenbar aufgrund von Zollforderungen im Lago Maggiore versenkt wurde. Nach Bergung der Überreste wurde das Fahrzeug im Jahr 2010 für rund 250.000 Euro versteigert, vgl. [Bugatti aus dem Lago Maggiore versteigert - AUTO BILD Klassik](#). Auch wenn die Verordnung gemäß Artikel 2 (2) Buchstabe d nicht für Fahrzeuge von historischem Interesse im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie 2014/45/EU gilt, würde das Fahrzeug wohl aufgrund der Tatsache, dass es sich in einem See befand, als Altfahrzeug gelten.

e) eines oder mehrere der folgenden Bauteile des Fahrzeugs können nicht repariert oder ausgetauscht werden:

i) Bauteile mit Bodenkontakt (z. B. Reifen und Räder), Federung, Lenkung, Bremsen und deren Steuerelemente;

ii) Sitzverankerungen und -gelenke;

iii) Airbags, Gurtstraffer, Sicherheitsgurte und ihre peripheren Bedienelemente;

iv) Körper und Fahrgestell des Fahrzeugs;

f) seine Struktur- und Sicherheitsbauteile weisen technische Defekte auf, die unumkehrbar sind und dazu führen, dass diese Bauteile nicht ausgewechselt werden können, z. B. Metallalterung, mehrere Risse in der Grundierung oder übermäßige perforierende Korrosion;

g) seine Reparatur erfordert den Austausch des Motors, des Getriebes, der Karosserie oder des Fahrgestells, was zum Verlust der ursprünglichen Identität des Fahrzeugs führt.

Anmerkung: Hier ist aus Sicht des ADAC nicht nachvollziehbar, warum der Austausch des Motors oder des Getriebes als mögliches alleiniges Kriterium für die Bewertung, ob ein Altfahrzeug vorliegt, herangezogen werden kann. Hierbei handelt es sich um in der Praxis gängige Reparaturen bei Gebrauchtfahrzeugen.

2. Die Reparatur des Fahrzeugs ergibt aus wirtschaftlicher Sicht keinen Sinn, wenn sein Marktwert niedriger ist als die Kosten der erforderlichen Reparaturen, um es innerhalb der Union in einen technischen Zustand zu versetzen, der ausreichen würde, um eine Prüfbescheinigung in dem Mitgliedstaat zu erhalten, in dem das Fahrzeug vor der Reparatur zugelassen war.

Anmerkung: Der ADAC gibt zu bedenken, dass zur Prüfung dieses Kriteriums zunächst festgestellt werden muss, ob eine Reparatur wirtschaftlich sinnvoll ist oder nicht. Dies müsste aufgrund fehlender Expertise der Behörden / Eigentümer wohl über ein Gutachten erfolgen. Hier stellt sich zum einen die Frage nach der Übernahme der Kosten. Zum anderen sollte es dem jeweiligen Eigentümer überlassen bleiben, ob er das Fahrzeug dennoch reparieren lassen möchte oder nicht (Liebhaberfahrzeug, Oldtimer-Anwärter etc.). Ansonsten könnte es passieren, dass das betreffende Fahrzeug mit dem Malus „Altfahrzeug“ enorm an Wert verliert (ggfs. sogar ganz wertlos wird) und auf dem Markt nicht mehr veräußerbar ist, sondern nur noch verschrottet werden kann.

Zudem gab es in der Vergangenheit Fälle, in denen Fahrzeuge, so z.B. ein VW T3 (BJ 1982) aus Schweden, nicht nach Deutschland exportiert werden durften, da sie von den schwedischen Behörden als Abfall eingestuft wurden. Wir geben daher zu bedenken, dass es bereits nach derzeitigem Recht enorme Schwierigkeiten bzgl. der Einordnung als Altfahrzeug gibt. Der nun unter Nummer 2 mögliche Ermessensspielraum dürfte daher unserer Einschätzung nach nicht zu mehr Rechtssicherheit beitragen.

3. Ein Fahrzeug kann als technisch nicht reparierbar angesehen werden, wenn

a) es sich bis unterhalb des Armaturenbretts unter Wasser befand und der Motor oder das elektrische System beschädigt ist;

b) die Türen nicht an ihm befestigt sind;

Anmerkung: Hier regen wir eine entsprechende Konkretisierung an, da nach derzeitiger Formulierung hierunter auch Fahrzeuge fallen würden, an denen grundsätzlich keine Türen verbaut sind, z. B. ein Geländefahrzeug, das aber dennoch über eine ordnungsgemäße Zulassung im Straßenverkehr verfügt.

c) Kraftstoff oder Kraftstoffdämpfe austreten und eine Brand- und Explosionsgefahr darstellen;

d) Gas aus seinem Flüssiggassystem ausgetreten ist, weshalb eine Brand- und Explosionsgefahr besteht;

e) Betriebsflüssigkeiten (Kraftstoff, Bremsflüssigkeit, Frostschutzmittel, Batteriesäure, Kühlflüssigkeit) ausgetreten sind, wodurch Wasserverschmutzung riskiert wird; oder

f) die Bremsen und Lenkungsbauteile außerordentlich abgenutzt sind.

Anmerkung: Hier geben wir zu bedenken, dass die unter Nummer 3 f erwähnte außerordentliche Abnutzung der Bremsen bei älteren Gebrauchtfahrzeugen durchaus auftreten kann, also nichts Atypisches ist, das automatisch auf ein Altfahrzeug schließen lässt.

Ist eine dieser Bedingungen erfüllt, wird eine individuelle technische Bewertung durchgeführt, um festzustellen, ob der technische Zustand des Fahrzeugs ausreichen würde, um eine Prüfbescheinigung in dem Mitgliedstaat zu erhalten, in dem das Fahrzeug vor der Reparatur zugelassen wurde.

Anmerkung: Warum z. B. eine außerordentliche Abnutzung der Bremsen in Folge zwingend zu einer individuellen technischen Bewertung führen soll, halten wir aus verbraucherrechtlichen Gesichtspunkten für problematisch, zumal die Kostentragungspflicht nach der derzeitigen Fassung nicht geklärt ist.

TEIL B

VORLÄUFIGER KRITERIENKATALOG FÜR ALTFahrZEUGE

Die folgenden Kriterien können auch als zusätzliche Faktoren herangezogen werden, um festzustellen, ob es sich bei einem gebrauchten Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt:

Anmerkung: Unklar ist, wie das „können auch“ im Wortlaut zu verstehen ist. Dies könnte daher als möglicher Ermessensspielraum verstanden werden. Aufgrund der erheblichen Auswirkungen für den Verbraucher, wenn sein Gebrauchtfahrzeug als Altfahrzeug eingestuft wird, sollte hier ggfs. ein ergänzender Hinweis zum Gebrauch des vorläufigen Kriterienkatalogs mit aufgenommen werden, etwa zum Beispiel „als Ergänzung zu Teil A“.

a) Es fehlen Mittel zur Identifizierung des Fahrzeugs, insbesondere die Fahrzeug-Identifizierungsnummer;

b) der Fahrzeugeigner ist unbekannt;

c) es wurde für mehr als zwei Jahre seit dem Zeitpunkt, zu dem diese zuletzt erforderlich war, keiner nationalen technischen Überwachung unterzogen;

Anmerkung: Hier geben wir zu bedenken, dass nach unseren Erfahrungswerten sogenannte Youngtimer auf dem Weg zum Oldtimer häufig nicht mehr alle zwei Jahre dem TÜV vorgeführt werden. Dies sollte dem Fahrzeugeigentümer zur Sicherung von künftigem historischem Kulturgut weiterhin frei gestellt bleiben, solange eine ordnungsgemäße Lagerung des Fahrzeugs im Einklang mit den geltenden Umwelt- und Strafvorschriften (z.B. §§ 324a, 326 StGB) sichergestellt ist.

d) das Fahrzeug ist nicht angemessen vor Beschädigungen während der Lagerung, des Transports sowie des Be- und Entladens geschützt; oder

e) es wurde zur Behandlung an eine zugelassene Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben.

Fazit: Einige der obigen Kriterien können in der Praxis gerade bei sogenannten Youngtimern (d.h. Fahrzeugen, die noch keinen Oldtimer-Status erreicht haben, aber sich auf dem Weg dorthin befinden), zu

erheblichen Problemen für den Verbraucher in der Praxis führen. Der Verbraucher befindet sich bei einem möglichen Anfangsverdacht der Behörde, dass es sich um ein Altfahrzeug handeln könnte, in der Beweislast, d.h. er muss wohl auch mögliche Kosten einer technischen Begutachtung tragen.

Sollte dem Fahrzeug einmal der Malus „Altfahrzeug“ anhaften, wäre es für den Verbraucher wertlos, da es zwingend der Verschrottung zugeführt werden muss. Weder der Export noch der Verkauf wären noch möglich. Aufgrund dieser erheblichen Konsequenzen regen wir an, die bestehenden Kriterien für die Abgrenzung zu einem älteren Gebrauchtfahrzeug nachzuschärfen.

Zudem sollte auch angedacht werden, inwieweit für unvorhersehbare Härtefälle, wenn z.B. die Behörde eine Fehleinschätzung bzgl. der Einordnung als Altfahrzeug trifft, eine Sonderregelung mit aufgenommen wird, etwa für den Fall, dass der Verbraucher nachweisen kann, dass mit dem betreffenden Youngtimer irgendwann der Oldtimerstatus erreicht werden soll (z. B. durch den Nachweis einer gewissen Haltedauer). Dadurch würden auch sichergestellt, dass künftige Fahrzeuge von historischem Interesse, ebenfalls geschützt würden.

ADAC e. V.
Hansastraße 19
80686 München
[adac.de](https://www.adac.de)