

Stellungnahme

Telefon: (030) 98 60 98 8 10 | E-Mail: buero-berlin@dekra.com

Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz,
Naturschutz und nukleare Sicherheit
Robert-Schuman-Platz 3
53175 Bonn

Referat C III 5

Berlin, 18. August 2026

DEKRA Stellungnahme zur VERORDNUNG (EU) 2026/1738 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 und (EU) 2023/1542 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG

Sehr geehrte Frau ,
sehr geehrte Damen und Herren,

der EU-Automobilsektor ist ressourcenintensiv. Da jährlich Millionen Fahrzeuge zu Abfall werden, ist die ordnungsgemäße Bewirtschaftung von Altfahrzeugen (End-of-Life Vehicles, ELVs) ein Thema von zentraler Bedeutung für Umweltschutz, wirtschaftlichen Wohlstand und öffentliche Sicherheit. Ein Ansatz, der den gesamten Lebenszyklus von Fahrzeugen – von der Konstruktion bis zum Ende der Lebensdauer – adressiert, trägt zur Ressourceneffizienz im Automobilsektor bei. Die vorliegende EU-Verordnung legt daher Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen, die Kennzeichnung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen in Fahrzeugen sowie Vorgaben zur erweiterten Herstellerverantwortung, zur Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen und zur Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus der Union in Drittländer fest. Sie betrifft damit auch sicherheitskritische Bereiche – insbesondere Verkehrs- und Betriebssicherheit über die gesamte Nutzungsdauer des Fahrzeugs. Daher ist es

Datum Berlin, 18 August 2026
E-Mail buero-berlin@dekra.com
Telefon 030-98609880

DEKRA
Konzernrepräsentanz Berlin
Behrenstr. 29, 10117 Berlin
www.dekra.de

entscheidend, dass ihre Durchführung und ihr Vollzug in Deutschland praktisch handhabbar und technisch sachgerecht ausgestaltet werden.

Mit über 100 Jahren Erfahrung und rund 48.000 Mitarbeitenden ist DEKRA die weltweit größte unabhängige, nicht börsennotierte Prüf-, Inspektions- und Zertifizierungsorganisation. Als staatlich anerkannte Fahrzeugüberwachungsorganisation führt DEKRA jährlich rund 34 Millionen Fahrzeuguntersuchungen durch und ist damit in allen für diese Verordnung relevanten Phasen des Fahrzeuglebenszyklus tätig – von typgenehmigungsrelevanten Prüfungen und Konformitätsbewertungen über periodische technische Untersuchungen (HU/AU) und technische Zustandsbewertungen bis hin zu gutachterlichen Bewertungen im Kontext der Altfahrzeugeinstufung sowie zu exportbezogenen Prozessen und der Gebrauchtwagenzertifizierung. Im Bereich Elektromobilität verfügt DEKRA über spezialisierte Expertise in der Bewertung des Zustands von Antriebsbatterien (State of Health) sowie in Batterie-Sicherheitsprüfungen, gestützt durch das DEKRA Technology Center in Klettwitz (Brandenburg).

Bewertung der Verordnung

DEKRA begrüßt die EU-Verordnung und ihre Bestimmungen zur Wiederverwendung von Fahrzeugteilen und zur ordnungsgemäßen Bewirtschaftung von Altfahrzeugen. Zugleich sehen wir Herausforderungen bei der nationalen Durchführung und dem Vollzug, die bislang nicht hinreichend adressiert sind, und möchten uns hierzu zu folgenden Punkten äußern.

I. Artikel 24 Absatz 1, Artikel 48 und Artikel 49 – Unzureichender Durchsetzungsmechanismus hinsichtlich der Pflichten von Fahrzeugeignern

Nach Artikel 24 Absatz 1 übergibt ein Fahrzeugeigner, dessen Fahrzeug zu einem Altfahrzeug wird, sowie jeder im Namen des Fahrzeugeigners handelnde Wirtschaftsteilnehmer das Fahrzeug unverzüglich an eine zugelassene Behandlungsanlage oder eine Sammelstelle. Ergänzend sehen Artikel 48 und 49 Vorgaben zur behördlichen Zusammenarbeit sowie zur Festlegung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung vor.

DEKRA begrüßt die vorgesehene Abgabepflicht sowie die ausdrückliche Verpflichtung der Mitgliedstaaten, einen wirksamen Vollzug sicherzustellen. Zugleich bleibt offen, wie die Pflichten privater Fahrzeugeigner wirksam durchgesetzt und Verstöße zuverlässig festgestellt und sanktioniert werden können. Ohne klare nationale Vorgaben besteht das Risiko eines uneinheitlichen Vollzugs, der die praktische Wirksamkeit der Regelung beeinträchtigen könnte. Die nationalen Durchführungs- und Vollzugsvorschriften sollten daher einen klaren und praktikablen Sanktions- und Vollzugsrahmen vorsehen, der die Pflichten privater Fahrzeugeigner ausdrücklich erfasst, die Verantwortlichkeiten der jeweiligen Adressaten eindeutig zuordnet und die zuständigen Behörden klar bestimmt.

Eine mögliche Vollzugslücke kann insbesondere bei unfallbeschädigten Fahrzeugen privater Fahrzeugeigner entstehen, da natürliche Personen, die keine Wirtschaftsteilnehmer sind, bei der Übertragung des Eigentums an einem Gebrauchtfahrzeug innerhalb der Union nur in den in Artikel 36 Absatz 2 genannten Fällen Unterlagen vorlegen müssen, aus denen hervorgeht, dass es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt – wenn das Fahrzeug von einer Versicherungsgesellschaft als wirtschaftlicher Totalschaden eingestuft wurde oder wenn der Verkauf vollständig über eine Online-Plattform ohne physische Übergabe des Fahrzeugs abgeschlossen wird. Als flankierende Maßnahme kann eine außerordentliche Hauptuntersuchung für unfallbeschädigte Fahrzeuge einen einheitlichen technischen Kontrollpunkt schaffen. Artikel 5 Absatz 4 erster Spiegelstrich der Richtlinie 2014/45/EU ermöglicht den Mitgliedstaaten, nach einem Unfall, bei dem die wichtigsten sicherheitsrelevanten Bauteile des Fahrzeugs in Mitleidenschaft gezogen wurden, eine technische Untersuchung vor Ablauf der regulären Prüffrist zu verlangen. DEKRA regt daher an, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen und für solche Fahrzeuge in Deutschland eine außerordentliche Hauptuntersuchung verbindlich vorzuschreiben. Damit würde verhindert, dass sie ohne erneute Überprüfung ihrer Verkehrssicherheit wieder in Verkehr gebracht werden; bei bestandener Untersuchung könnte die gültige Prüfbescheinigung zugleich als Nachweis gemäß Artikel 37 Absatz 2 dienen.

II. Artikel 24 Absätze 2 bis 4 – Wesentliche Fahrzeugteile und -bauteile

Artikel 24 Absatz 2 bestimmt, dass die Übergabe eines Altfahrzeugs an eine zugelassene Behandlungsanlage oder eine Sammelstelle für den letzten Eigner des Fahrzeugs grundsätzlich kostenlos ist, es sei denn, dem Altfahrzeug fehlen wesentliche Fahrzeugteile oder -bauteile oder es enthält Abfälle, die dem Altfahrzeug hinzugefügt wurden. Artikel 24 Absatz 3 konkretisiert, welche Teile als wesentlich anzusehen sind. Hierzu zählen insbesondere Elektroantriebsmotoren, Elektrofahrbatterien, Motoren sowie mehrere große Teile des Aufbaus. Im Falle einer fehlenden Elektrofahrbatterie bleibt die Übergabe nach Artikel 24 Absatz 4 kostenlos, wenn der letzte Eigner des Fahrzeugs Unterlagen vorlegt, mit denen belegt wird, dass die Batterie von einem Unternehmer gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt wurde. DEKRA begrüßt die Benennung der wesentlichen Fahrzeugteile und -bauteile, da dies zu größerer Rechtssicherheit und einer einheitlicheren Anwendung der Vorschrift beitragen kann.

Artikel 24 Absatz 4 legt jedoch nicht näher fest, welche Unterlagen geeignet sind, diese Behandlung zu belegen, welche Mindestangaben sie enthalten müssen, von wem sie auszustellen sind und wie ihre Echtheit sowie die Zuordnung der Batterie zum Fahrzeug überprüft werden können. Dies kann insbesondere bei gesonderten Eigentums- oder Nutzungsmodellen zu praktischen Schwierigkeiten führen, wenn die Batterie im Eigentum eines Dritten steht oder ihr Ausbau beziehungsweise ihre Behandlung nicht vom letzten Eigner veranlasst wurde. Im Rahmen der nationalen Durchführung und des Vollzugs bedarf es daher klarer und einheitlicher Vorgaben dazu, welche Unterlagen anzuerkennen sind, wie der letzte Eigner Zugang zu ihnen erhält und welche Aufgaben den Sammelstellen, den zugelassenen Behandlungsanlagen und den zuständigen Behörden bei ihrer Prüfung, insbesondere in Zweifelsfällen, zukommen.

III. Artikel 13 Absatz 6 Buchstabe b Ziffer iii und Artikel 19 Absatz 10 – Sicherstellung der fortdauernden Verfügbarkeit von Fahrzeuginformationen bei Marktaustritt

Artikel 19 verpflichtet die Mitgliedstaaten, ein Herstellerregister einzurichten. Nach Artikel 19 Absatz 10 zieht die zuständige Behörde die Registrierung eines Herstellers zurück, wenn dieser nicht mehr besteht. Nach Artikel 13 Absatz 6 Buchstabe b Ziffer iii erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften über die Verfügbarkeit des digitalen Kreislaufpasses für Fahrzeuge, nachdem der für die Erfüllung der Pflichten nach Artikel 13 Absatz 4 verantwortliche Erzeuger in der Union nicht mehr besteht oder seine Tätigkeit einstellt.

DEKRA begrüßt, dass die Verordnung die fortdauernde Verfügbarkeit relevanter Fahrzeuginformationen ausdrücklich aufgreift. Angesichts der langen Nutzungsdauer und der zunehmenden technischen Komplexität von Fahrzeugen, insbesondere von Elektrofahrzeugen, ist es entscheidend, dass die Durchführungsrechtsakte eine praktikable Lösung vorsehen, durch die die im digitalen Kreislaufpass enthaltenen und für die sichere Demontage, Behandlung und das Recycling relevanten Informationen auch dann dauerhaft und unabhängig von den Systemen des verantwortlichen Erzeugers zugänglich bleiben, wenn dieser nicht mehr besteht oder seine Tätigkeit in der Union einstellt.

Bei der Ausgestaltung der Durchführungsrechtsakte nach Artikel 13 Absatz 6 sollten insbesondere die Verantwortlichkeiten für die langfristige Speicherung und Pflege der Informationen, die Zugangsbedingungen sowie die Übertragung von Daten und Zugriffsrechten klar geregelt werden. Soweit für deren Anwendung und Durchsetzung nationale Zuständigkeiten oder technische Schnittstellen erforderlich sind, sollten auch diese eindeutig festgelegt werden.

IV. Artikel 46 Absatz 2 Buchstabe b – MOVE-HUB: Umfang der Daten zu Prüfbescheinigungen und nationale Anbindung

Artikel 46 Absatz 2 Buchstabe b sieht eine automatisierte elektronische Überprüfung von Daten aus einer Prüfbescheinigung über MOVE-HUB vor. Der Umfang der von den nationalen Systemen zu übermittelnden Daten wird durch Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 46 Absatz 5 konkretisiert.

DEKRA hält es mit Blick auf den Grundsatz der Datenminimierung für ausreichend, hinsichtlich der Prüfbescheinigungen ausschließlich die Daten aus der zuletzt ausgestellten Prüfbescheinigung gemäß Anhang II der Richtlinie 2014/45/EU zu übermitteln und nicht die Daten sämtlicher Prüfbescheinigungen seit der Erstzulassung. Die Bundesregierung sollte bei der Ausgestaltung der Durchführungsrechtsakte auf eine entsprechende Begrenzung des Datenumfangs hinwirken und diese bei der nationalen Anbindung gemäß Artikel 46 Absatz 3 berücksichtigen.

**V. Anhang I Teil A Buchstaben d und e – Technische Irreparabilität:
Cybersicherheitsbezug und Klarstellungsbedarf**

In Teil A sind die Kriterien für die Bewertung der Irreparabilität eines Fahrzeugs festgelegt. Wenn eines oder mehrere dieser Kriterien erfüllt sind, gilt das Fahrzeug als Altfahrzeug. DEKRA weist darauf hin, dass die Kriterien bislang den Fall der Beendigung des herstellerseitigen Cybersicherheitssupports („End of Cybersecurity Support“, EoCSS) nicht berücksichtigen. Die UN-Regelung Nr. 155 verlangt von Fahrzeugherstellern ein Cybersicherheitsmanagementsystem, das auch auf die Post-Produktionsphase anwendbar ist und insbesondere Verfahren zur Überwachung und Erkennung von Cyberangriffen, Cyberbedrohungen und Schwachstellen sowie zur Reaktion darauf umfasst. Eine Verletzung der Cybersicherheit wäre aus Sicht von DEKRA mit einem unumkehrbaren technischen Defekt an einem Struktur- oder Sicherheitsbauteil im Sinne von Teil A Buchstabe e vergleichbar. DEKRA regt daher an, die intakte Cybersicherheit als weiteres Kriterium bei der Bewertung der Irreparabilität zu berücksichtigen.

DEKRA begrüßt die Präzisierung in Anhang I Teil A Buchstabe d Ziffern *i* bis *iv*, wonach eines oder mehrere der dort genannten Bauteile aus technischer Sicht weder repariert noch ausgetauscht werden können. Ist diese Voraussetzung erfüllt, gilt das Fahrzeug als Altfahrzeug. DEKRA weist jedoch darauf hin, dass die Anwendung dieses Kriteriums eine sorgfältige technische Bewertung des Einzelfalls erfordert. Komponenten wie Räder und Reifen, Elemente der Federung sowie Lenk- und Bremskomponenten können in der Praxis häufig weiterhin repariert oder ausgetauscht werden. Können Airbags, Gurtstraffer oder Sicherheitsgurte weder repariert noch ausgetauscht werden, kann zudem im Einzelfall ein Weiterbetrieb des Fahrzeugs mit einer verringerten Anzahl von Sitzplätzen in Betracht kommen.

DEKRA weist ferner darauf hin, dass umfangreiche Reparaturmaßnahmen für sich genommen nicht zwangsläufig Irreparabilität begründen. Soweit solche Maßnahmen vom Hersteller ausdrücklich als zulässige Reparaturwege vorgesehen sind, etwa durch den Einsatz von Austauschmotoren oder tragenden Karosseriestrukturen, dürfen sie nicht mit Irreparabilität im Sinne der Verordnung gleichgesetzt werden.

**VI. Artikel 36, Artikel 37 Absatz 1 und Artikel 39 sowie Anhang I –
Qualifikationsanforderungen und Qualitätsstandards für Bewertungen gemäß
Anhang I**

Artikel 36 sieht vor, dass eine Bewertung gemäß Anhang I bei der Übertragung des Eigentums an einem Gebrauchtfahrzeug innerhalb der Union als Nachweis dienen kann, dass es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt. Nach Artikel 37 Absatz 1 beurteilt die Versicherungsgesellschaft oder ein anderer Kfz-Sachverständiger, der die Bewertung in ihrem Namen durchführt, bei der Bewertung des Schadens an einem Unfallfahrzeug, ob es sich um ein Altfahrzeug gemäß Anhang I handelt. Nach Artikel 39 darf ein Gebrauchtfahrzeug ab dem 1. September 2031 grundsätzlich nur aus der Union in ein Drittland ausgeführt werden, wenn es kein Altfahrzeug und bei der Abgabe der Ausfuhranmeldung verkehrssicher ist.

Anhang I enthält die Kriterien für die Feststellung, ob es sich bei einem Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt. Die Bewertung ist von einem unabhängigen Kfz-Sachverständigen durchzuführen; die Mitgliedstaaten können eine abschließende Liste der Sachverständigen erstellen, die solche Bewertungen durchführen dürfen. Anhang I unterscheidet dabei zwischen den Kriterien in Teil A und den indikativen Kriterien in Teil B. Erfüllt ein Fahrzeug eines oder mehrere der Kriterien in Teil A, gilt es als Altfahrzeug. Nach Teil A Buchstabe g gilt ein Fahrzeug als Altfahrzeug, wenn es von einem Versicherungsunternehmen auf Grundlage einer technischen Bewertung eines Kfz-Sachverständigen zum technischen Totalschaden erklärt wurde. Findet keines der in Teil A genannten Kriterien Anwendung, so wird das Fahrzeug gemäß den Kriterien in Teil B bewertet. Die Erfüllung eines Kriteriums in Teil B führt hingegen nicht automatisch dazu, dass das Fahrzeug als Altfahrzeug gilt. Ist eines der Kriterien in Teil B erfüllt, muss im Rahmen einer technischen Bewertung ermittelt werden, welche Reparaturen erforderlich sind, damit das Fahrzeug eine Prüfbescheinigung erhält. Auf der Grundlage dieser technischen Bewertung entscheidet der Fahrzeugeigner, ob er sich des Fahrzeugs entledigen möchte.

DEKRA begrüßt die ausdrückliche Einbindung eines unabhängigen Kfz-Sachverständigen. Die Verordnung legt jedoch keine Qualifikationsanforderungen für diese Tätigkeit fest; auch eine abschließende Namensliste gewährleistet keine einheitlichen Qualifikationsanforderungen und Qualitätsstandards. Dies ist problematisch, weil Bewertungen gemäß Anhang I technische Fragen zur Verkehrssicherheit und zum erforderlichen Reparaturumfang mit wirtschaftlichen Fragen zu Reparaturkosten und Fahrzeugwerten verbinden können. Ohne verbindliche Vorgaben besteht die Gefahr eines unkontrollierten Marktes mit ungesicherter fachlicher Qualität, unklarer Verantwortungszuordnung und rechtlicher Unsicherheit.

DEKRA fordert daher, im nationalen Durchführungsrecht verbindliche Qualifikationsanforderungen und Qualitätsstandards festzulegen und die Doppelkompetenz als verbindliche Mindestanforderung für Bewertungen zu verankern, bei denen technische und wirtschaftliche Feststellungen zusammenwirken. Dabei müssen technische Prüfkompentenz einschließlich der Berechtigung zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO sowie gutachterliche Bewertungs- und Wertermittlungskompetenz in Bezug auf Fahrzeugschäden, Reparaturkosten und Fahrzeugwerte abgedeckt sein. Darüber hinaus sollte das nationale Durchführungsrecht die Rollen und Verantwortlichkeiten des Versicherungsunternehmens und des unabhängigen Kfz-Sachverständigen sowie Anforderungen an Unabhängigkeit, Methodik, Dokumentation und die Zusammenführung zu einer Gesamtbewertung klar regeln.

VII. Anhang I Teil B Buchstabe c – Doppelkompetenz bei der Ermittlung von Reparaturumfang, Reparaturkosten und Fahrzeugwerten

Nach Anhang I Teil B Buchstabe c ist das indikative Kriterium erfüllt, wenn die für eine Prüfbescheinigung erforderlichen Reparaturkosten zuzüglich des aktuellen Fahrzeugwerts den geschätzten Marktwert nach der Reparatur übersteigen. Das Fahrzeug gilt dadurch jedoch nicht automatisch als Altfahrzeug. Ist ein Kriterium des Teils B erfüllt, wird anhand einer technischen Bewertung bestimmt, welche Reparaturen für

die Erlangung einer Prüfbescheinigung erforderlich sind. Auf dieser Grundlage entscheidet der Fahrzeugeigner, ob er sich des Fahrzeugs entledigen möchte. Wird innerhalb von fünf Jahren nach der technischen Bewertung keine Prüfbescheinigung erlangt, gilt das Fahrzeug als Altfahrzeug.

Teil B Buchstabe c verdeutlicht, weshalb der unter Punkt VI dargestellte Standard der Doppelkompetenz erforderlich ist. Die Bestimmung des für die Erlangung einer Prüfbescheinigung notwendigen Reparaturumfangs setzt technische Prüfkompetenz voraus. Die Ermittlung der daraus resultierenden Reparaturkosten, des aktuellen Fahrzeugwerts und des geschätzten Marktwerts nach der Reparatur erfordert dagegen gutachterliche Bewertungs- und Wertermittlungskompetenz. Keiner der beiden Kompetenzbereiche genügt allein.

DEKRA vertritt hierzu eine gestufte Position. Im Idealfall führt ein unabhängiger Kfz-Sachverständiger, der über beide Kompetenzen verfügt, die vollständige Bewertung durch. Alternativ kann die Bewertung arbeitsteilig durch zwei entsprechend qualifizierte Personen vorgenommen werden: Ein Prüfsachverständiger mit Berechtigung zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO bestimmt den für die Erlangung einer Prüfbescheinigung erforderlichen Reparaturumfang, während ein Sachverständiger mit gutachterlicher Bewertungs- und Wertermittlungskompetenz die daraus resultierenden Reparaturkosten, den aktuellen Fahrzeugwert und den geschätzten Marktwert nach der Reparatur ermittelt. Aus Sicht von DEKRA kann die Bearbeitung auch sequenziell erfolgen. Die jeweiligen Aufgaben müssen klar zugeordnet und dokumentiert werden; beide Personen sollen gemeinsam die Verantwortung für eine schlüssige Gesamtbewertung tragen. Eine Bewertung nach Teil B Buchstabe c, die nicht beide erforderlichen Kompetenzbereiche abdeckt, ist abzulehnen.

Die nationale Durchführung und die Anpassung des bestehenden Rechts sollten daher die methodischen Anforderungen an die Bestimmung des erforderlichen Reparaturumfangs, die Ermittlung der Reparaturkosten und Fahrzeugwerte sowie die Dokumentation und Zusammenführung der technischen und wirtschaftlichen Bewertungsergebnisse konkretisieren, um nachvollziehbare, konsistente und rechtssichere Ergebnisse zu gewährleisten.

Über die Berücksichtigung unserer Hinweise bei der nationalen Durchführung und bei der Ausgestaltung der vorgesehenen Durchführungsrechtsakte würden wir uns freuen und stehen für weitergehende Gespräche gerne zur Verfügung.

Über DEKRA

Seit mehr als 100 Jahren steht DEKRA für Sicherheit. 1925 mit dem ursprünglichen Ziel gegründet, die Verkehrssicherheit durch Fahrzeugprüfungen zu gewährleisten, hat sich DEKRA zur weltweit größten unabhängigen nicht börsennotierten Sachverständigenorganisation im Bereich Prüfung, Inspektion und Zertifizierung entwickelt. Heute begleitet das Unternehmen als globaler Partner seine Kunden mit umfassenden Dienstleistungen und Lösungen, um Sicherheit und Nachhaltigkeit weiter voranzutreiben – ganz im Sinne des DEKRA Jubiläumsmottos "Securing the Future". Im Jahr 2025 hat DEKRA einen Umsatz von 4,4 Milliarden Euro erzielt. Rund 48.000 Mitarbeitende sind in etwa 60 Ländern auf fünf Kontinenten mit qualifizierten und unabhängigen Expertendienstleistungen im Einsatz. DEKRA gehört mit dem Platinum-Rating von EcoVadis zu den Top-1-Prozent der nachhaltigsten Unternehmen weltweit.

DEKRA ist ordnungsgemäß im Lobbyregister des Bundestages eingetragen (Registernr. R003168). Wir handeln nach dem Verhaltenskodex für Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter im Rahmen des Lobbyregistergesetzes.