

# Positionspapier

des Gesamtverbandes der  
Deutschen Versicherungswirtschaft  
ID-Nummer 6437280268-55

zu den bevorstehenden Trilog-Verhandlungen zur EU-  
Verordnung über die kreislauforientierte Konstruktion  
von Fahrzeugen und die Entsorgung von Altfahrzeugen

## Das Problem

Die Verordnung für kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und Entsorgung von Altfahrzeugen könnte eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Klimaziele der EU spielen, die Rückverfolgbarkeit von Fahrzeugen verbessern und die illegale Behandlung oder Ausfuhr von Altfahrzeugen verhindern. Bei der Umsetzung dieser Ziele ist darauf zu achten, dass keine überbordenden bürokratischen Hürden implementiert werden und der Versicherungswirtschaft keine Rolle zugewiesen wird, der sie nicht gerecht werden kann. Vor diesem Hintergrund sehen wir die allgemeine Ausrichtung des Rates der Europäischen Union vom 17.06.2025 kritisch, begrüßen aber ausdrücklich die Bemühungen des Europäischen Parlaments und der Kommission, einen lösungsorientierten Weg zu gehen.

**Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin

Postfach 08 02 64, D-10002 Berlin

Telefon: +49 30 2020-5000 · Telefax: +49 30 2020-6000

Rue du Champ de Mars 23, B-1050 Brüssel

Telefon: +32 2 28247-30 · Telefax: +49 30 2020-6140

ID-Nummer 6437280268-55

[www.gdv.de](http://www.gdv.de)**Ansprechpartner**Kraftfahrtversicherung, Kfz-Technik,  
Statistik und Kriminalitätsbekämpfung**E-Mail**

kraftfahrt@gdv.de

## Warum ist das wichtig

Die Deutschen Kfz-Versicherer sind bereits mit hohen Reparatur- und Sachverständigenkosten konfrontiert, welche die Branche vor Herausforderungen stellen. Weitere Regulierungsvorhaben, die zu Kostensteigerungen führen, gefährden das Ziel, dass individuelle Mobilität für die breite Masse der Gesellschaft leistbar bleibt.

## Kfz-Versicherer sollten nicht an der Einstufung von Altfahrzeugen beteiligt sein

Die allgemeine Ausrichtung des Rates führt in Artikel 37 Nr. 4 eine Verpflichtung für Versicherungsunternehmen oder eines anderen Kfz-Sachverständigen ein, zu beurteilen, ob beschädigte Fahrzeuge Altfahrzeuge sind. Darüber hinaus sollen die Versicherer den zuständigen Behörden jährlich eine Liste mit FINs zu anfallenden Totalschäden melden.

Vor diesem Hintergrund möchten die Kfz-Versicherer ihre Vorbehalte gegenüber den vorgeschlagenen Verpflichtungen betonen:

- **Falsch verstandene Rolle der Versicherer:** In Deutschland (und in vielen anderen europäischen Ländern) nehmen die Versicherer eine wirtschaftliche Bewertung und Regulierung des Schadens vor, die durch Verkehrsunfälle verursacht werden. Es liegt in der gesetzlichen Verantwortung der Fahrzeughalter, Zulassungsbehörden und zugelassenen Verwertungsanlagen, dafür zu sorgen, dass Altfahrzeuge in zugelassenen Verwertungsanlagen landen. Altfahrzeuge spielen in der Praxis der Schadenregulierung in der Regel keine Rolle.
- **Deutsche Kfz-Versicherer sind keine Fahrzeugeigentümer:** Das Deutsche Zivilrecht sieht im Kfz-Haftpflichtfall den Geschädigten als Herr des Restitutionsverfahrens vor. Dieser kann entscheiden, ob sein Fahrzeug repariert oder fiktiv abgerechnet werden soll. Der regulierende Versicherer wird im Rahmen der Schadenregulierung kein Eigentümer des beschädigten Fahrzeuges.
- **Überschätzte Rolle der Branche:** Die allermeisten Altfahrzeuge sind nicht mehr im „Versichererloop“, da sie nicht mehr versichert sind und somit auch nicht von einer Versicherung an eine nationale Behörde gemeldet werden können.
- **Wahlfreiheit für den Verbraucher und Anspruchsteller:** Viele Verbraucher möchten ihre Fahrzeuge nach einem Unfall weiter nutzen. Dagegen spricht in den allermeisten Fällen nichts, da Fahrzeuge repariert werden können. Auch dann, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert übersteigen. Der vorliegende Entwurf würde diese Wahlfreiheit untergraben.

- **Neue Hürden für Fahrzeugeigentümer:** Der Entwurf des Rates sieht hohe Hürden für Fahrzeugeigentümer beim Weiterverkauf eines Fahrzeuges vor. Verstöße dagegen – Nachweis, dass es sich um kein Altfahrzeug handelt – trifft den Weiterverkäufer, der bei Verstoß womöglich hohe Bußgelder zahlen muss. Auch der gesamte Gebrauchtwagenmarkt würde nicht unerheblich beeinträchtigt werden, dessen Nachteile am Ende die Verbraucher durch höhere Gebrauchtwagenpreise zu tragen haben.
- **Höhere Kosten für Autofahrer:** Wird ein Teil der betroffenen Fahrzeuge ohne technische Notwendigkeit als Altfahrzeug deklariert, entstehen dem Verbraucher wegen fehlender Dispositionsmöglichkeiten wirtschaftliche Nachteile. Zusätzlich sind (deutlich) niedrigere Restwerterlöse zu erwarten.
- **Zusätzlicher Abfall durch neue Definition „wirtschaftlicher Totalschaden“ in Anhang 1 Teil B lit. e des Ratsentwurfs:** Die vorgenommene Einstufung sämtlicher wirtschaftlicher Totalschäden als Altfahrzeuge (=Abfall) produziert faktisch mehr Abfall als notwendig. Eine rein versicherungsrechtliche Bewertung eines beschädigten Fahrzeugs als wirtschaftlichen Totalschaden bedeutet nicht, dass ein Fahrzeug nicht weiterhin verkehrstauglich und funktionsfähig ist (Bsp. Hagelschaden).
- **Keine Folgenabschätzung:** Die zu erwartenden Zusatzkosten für Versicherer und Verbraucher wurden weder bewertet noch wurde ein Nachweis vorgelegt, dass die neuen Pflichten die Rückverfolgbarkeit von Altfahrzeugen verbessern und somit deren illegale Behandlung und Ausfuhr verhindern. Daher sprechen wir uns im Rahmen der EU-Agenda zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften gegen die Einbeziehung von Wirtschaftsteilnehmern, wie Kfz-Versicherern, die nicht aktiv an der Behandlung von Altfahrzeugen beteiligt sind.

### Vorschläge der Kfz-Versicherer für einen vollständig harmonisierten und vereinfachten Ansatz zur Bewertung von Altfahrzeugen

Fahrzeuge so lange wie möglich auf der Straße zu halten und zu reparieren, ist vor dem Hintergrund der EU-Klimaziele auch für den Fahrzeughalter von entscheidender Bedeutung. Die derzeitigen Kriterien zur Bestimmung der Altfahrzeugreife in Anhang I führen jedoch dazu, dass Fahrzeuge, die noch verkehrstauglich sind, vorzeitig zu Altfahrzeugen deklariert werden.

- **„Nichtreparierbarkeit“ sollte nicht reguliert werden:** Das in Anhang I Teil A eingeführte Kriterium der technischen Nichtreparierbarkeit ist konzeptionell fehlerhaft, da es die Wahlfreiheit des Fahrzeughalters einschränkt und potenzielle technologische Veränderungen nicht berücksichtigt, die zu einer verbesserten Reparierbarkeit von Fahrzeugen führen können. Es sollte dem Fahrzeughalter überlassen werden, zu entscheiden, ob

das Fahrzeug auf der Grundlage des Ausmaßes des Schadens, der Verfügbarkeit und der Kosten von Ersatzteilen und Fachkräften wieder in einen verkehrstauglichen Zustand versetzt werden soll oder nicht.

- **Vermeidung von indikativen Kriterien (Anhang I Teil B): Die Vielzahl** der indikativen Kriterien in Anhang I Teil B könnte zu langwierigen Bewertungen und unterschiedlichen Auslegungen durch die Mitgliedstaaten führen. Dies hätte zur Folge, dass der Verwaltungsaufwand für Behörden, Unternehmen und Fahrzeughalter steigt und der Wechsel von der bestehenden Richtlinie zu einer Verordnung nur sehr geringe Auswirkungen auf die harmonisierte Behandlung von Altfahrzeugen hätte.
- **Alternativ** unterstützen wir den Ansatz des Europäischen Parlaments, zusätzliche Kontrollen gemäß Artikel 37 streng auf Fahrzeuge zu beschränken, die für den Export außerhalb der EU bestimmt sind, sowie den Vorschlag des Rates, Fahrzeuge, die einer Restaurierung unterzogen werden, von den Verpflichtungen der Verordnung auszunehmen (Anhang I, Teil C, Abschnitt 2). Dies würde Fahrern und Versicherern Rechtssicherheit bieten und gewährleisten, dass beschädigte Fahrzeuge, die repariert und nicht außerhalb der EU exportiert werden sollen, nicht mit unverhältnismäßigen Kosten oder Verpflichtungen konfrontiert werden.
- **Nutzung der Zulassungs- und Verkehrssicherheitsbescheinigungen:** Anstatt neue Prüfvorschriften zu implementieren, könnte eine strengere und einheitliche Anwendung der bestehenden Zulassungs- und Verkehrssicherheitsbescheinigungen für ein einheitliches Vorgehen in der gesamten EU sorgen. Dies könnte durch einen besseren Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten in der gesamten EU erreicht werden. So ist es im Rahmen des von der Europäischen Kommission im April 2025 vorgeschlagenen „Roadworthiness“-Pakets vorgesehen. Eine Nachweis-/Aufbewahrungsregelung bei der Abmeldung eines Fahrzeugs wäre ebenfalls hilfreich.

Berlin, den 15. September 2025

**Bei Rückfragen**

kraftfahrt@gdv.de