SCHADEN.NEWS



11.11.2026

NEUE EU-ALTFAHRZEUGVERORDNUNG: VIELE OFFENE FRAGEN FÜR DEN SCHADENMARKT

Im Sommer trat die neue EU-Altfahrzeugverordnung in Kraft. Und sie birgt viele neue Herausforderungen für die Branche. Denn die darin enthaltenen Regelungen rund um Altfahrzeuge sowie deren Recycling und Verwertung haben unmittelbare Auswirkungen auf Sachverständige, Restwertbörsen und Fahrzeugverwerter. Entsprechend groß war das Interesse bei einem vom Kraftfahrzeugtechnischen Institut organisierten Fachsymposium vergangene Woche.

Rund 60 Interessierte – darunter Kfz-Versicherer, Sachverständige, Branchenverbände, Hersteller, Importeure, Verwerter und auch Behörden – nutzten die Gelegenheit, um sich zu informieren.

EU-ALTFAHRZEUGVERORDNUNG IM ÜBERBLICK

Zu Beginn der Veranstaltung setzte Regina Kohlmeyer vom Umweltbundesamt die Anwesenden über die wesentlichen Änderungen, die mit der neuen Altfahrzeugverordnung einhergehen, in Kenntnis. Das Umweltbundesamt ist eine der Fachbehörden, die die nationale Umsetzung der EU-Verordnung in Deutschland mit verantworten und ausgestalten. Insofern nutzte Regina Kohlmeyer das Symposium nicht nur, um zu informieren, sondern auch dazu, offene Fragen und mögliche Probleme der Experten der jeweiligen Branchen aufzunehmen, um sie in die Debatte rund um die Ausgestaltung mit einfließen zu lassen.

Die neue Verordnung gilt zunächst für Pkw (Klasse M1) und leichte Nutzfahrzeuge (Klasse N1), wird ab 2031 jedoch auf alle Gefährte – sprich Lkw, Omnibusse, Zweiräder etc. – erweitert. Ziel ist es, im Sinne der Umwelt die Kreislaufwirtschaft im Fahrzeugsektor zu stärken. Unter anderem sind Fahrzeughersteller aufgefordert, die Reparatur- und Ausbaufähigkeit bei der Fahrzeugkonstruktion zu verbessern, ebenso die Recyclingfähigkeit der genutzten Materialien. Zudem sollen Hersteller künftig – ähnlich wie schon bei den Antriebsbatterien – die kostenlose Rücknahme von Altfahrzeugen über öffentliche Sammelstellen gewährleisten.

Ein Hauptziel des Umweltbundesamtes ist es außerdem, illegale Exporte sowie Zerlegungen zu reduzieren. Dabei helfen sollen unter anderem möglichst lückenlose Zulassungs- und Abmeldesysteme, ein sogenannter elektronischer Verwertungsnachweis und engmaschige Inspektionen.

KASUS KNAXUS: BEWERTUNG ALTFAHRZEUG ODER KEIN ALTFAHRZEUG

Die Schlüsselfrage innerhalb der Debatte bleibt jedoch folgende: Wann ist ein Altfahrzeug tatsächlich ein Altfahrzeug und wer kann das künftig bewerten? Per Definition ist ein Altfahrzeug Abfall und muss entsprechend der avisierten Kreislaufwirtschaft in einem zertifizierten Demontagebetrieb demontiert werden. Das Problem: Laut Anhang 1 A und B gelten Unfallfahrzeuge als Altfahrzeuge, wenn sie wirtschaftliche oder technische Totalschäden sind. Das würde jedoch im Umkehrschluss bedeuten, dass tausende noch reparaturfähige Fahrzeuge aus rein wirtschaftlicher Sicht zu Abfall erklärt werden. Ein Umstand, den es im Sinne der Nachhaltigkeit zu verhindern gilt, wie die Experten während der Veranstaltung immer wieder betonten.

Entsprechend viel Verantwortung kommt den Sachverständigen zu, denn sie sind nach der Verordnung die Entscheidungsträger. Künftig müssen sie deutlich stärker zwischen Verkehrstüchtigkeit, Reparierbarkeit und wirtschaftlicher Sinnhaftigkeit unterscheiden, wie auch Christoph Mennicken von DEKRA in seinem Vortrag verdeutlichte. Dabei geht es nicht mehr allein um die Frage, ob die allgemeinen Reparaturkosten den aktuellen Fahrzeugwert übersteigen. Entscheidend ist vielmehr, welcher Aufwand erforderlich ist, um das Fahrzeug wieder durch eine Hauptuntersuchung (HU) zu bringen – und ob sich diese Investition im Verhältnis zum Marktwert noch rechnet.

Christoph Mennicken verdeutlichte das anhand eines Fallbeispiels. Demnach kann ein Fahrzeug, dessen Reparaturkosten zunächst über dem Marktwert liegen, unter Umständen dennoch wirtschaftlich instandgesetzt werden. Maßgeblich sind dann ausschließlich die Kosten für jene Reparaturen, die zur Erlangung einer HU notwendig sind.

KLARE KRITERIEN & QUALITÄTSSTANDARDS NOTWENDIG

Allerdings hängt das Ergebnis von mehreren bislang ungeklärten Berechnungsgrundlagen ab. So haben die angesetzten Stundenverrechnungssätze erheblichen Einfluss auf die Bewertung. Ebenso muss geregelt werden, welche Teilepreise zugrunde gelegt werden: Neuteile oder gegebenenfalls Gebrauchtteile? Werden unverbindliche Preisempfehlungen (UPE) berücksichtigt? „All das sind ungeklärte Fragen, die jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Ergebnisse haben und damit letztlich auch darauf, wie viele Fahrzeuge denn künftig ein Altfahrzeug werden oder eben auch nicht“, betonte Christoph Mennicken.

Neben den Bewertungskriterien steht auch die Qualifizierung der Sachverständigen zur Diskussion. Die Verordnung spricht von „unabhängigen Sachverständigen“. Während der Diskussionen in Lohfelden wurde jedoch schnell deutlich, dass diese Beschreibung nicht ausreicht. Da der Berufsstand nicht geschützt ist, brauche es verbindliche Qualitätsstandards und klare Anforderungen an die fachliche Eignung. Nur so lasse sich sicherstellen, dass die Einstufungen künftig auf einer einheitlichen und belastbaren Grundlage erfolgen.

VOR WELCHEN HERAUSFORDERUNGEN STEHEN DIE RESTWERTBÖRSEN?

Mit Solera AUTOonline und CARTV waren auch zwei der führenden Restwertbörsen beim Symposium des KTI vertreten. Erik Jahn und Thorsten Böhm nutzten den Austausch, um deutlich zu machen, welche Voraussetzungen ihre Plattformen und die angeschlossenen Marktteilnehmer benötigen, damit der Fahrzeughandel auch unter den neuen Vorgaben funktionieren kann. Für CARTV steht dabei zunächst die eindeutige Einstufung eines Fahrzeugs im Mittelpunkt. Thorsten Böhm sieht vor allem die Sachverständigen in der Pflicht. Darüber hinaus benötigen die angeschlossenen Händler Klarheit darüber, welche Dokumente erforderlich sind, damit sich Fahrzeuge auch künftig innerhalb der EU rechtssicher transportieren und handeln lassen.

Auch Erik Jahn von Solera AUTOonline sieht bei den konkreten Vorgaben noch Klärungsbedarf. Die eigenen Systeme seien grundsätzlich auf die neuen Anforderungen vorbereitet. Um sie tatsächlich testen zu können, brauche es allerdings zeitnah eine verbindliche Definition, wann ein Fahrzeug als Altfahrzeug gilt, sowie die Möglichkeit eines entsprechenden Probebetriebs. Zudem müsse geklärt werden, wo künftig die Grenzen zwischen bestehenden Marktmechanismen und staatlichen Eingriffen verlaufen. Unterschiedliche Regelungen auf Ebene der einzelnen Bundesländer gelte es dabei zu vermeiden. Thorsten Böhm ergänzte: „Zwei Jahre ist verdammt wenig Zeit, weil echt viel geregelt werden muss."

Beide Vertreter verwiesen zudem auf die Gefahr, dass zusätzliche bürokratische Anforderungen ein bislang funktionierendes Geschäftsmodell beeinträchtigen könnten.

NEUE ANFORDERUNGEN STELLEN VERWERTER VOR INVESTITIONSFRAGEN

Für die Verwertungsbetriebe bringt die Verordnung ebenfalls weitreichende Veränderungen mit sich. Besonders die Erweiterung des Geltungsbereichs ab 2031 auf Lkw, Omnibusse und Zweiräder stellt Unternehmen vor neue Aufgaben: Die Betriebe benötigen nicht nur zusätzliches Know-how und personelle Ressourcen, sondern müssen unter Umständen auch in neue Werkzeuge, Demontageplätze und Lagerkapazitäten investieren, führte Oliver Hallstein von der Autorecycling Kempers GmbH aus. Hinzu kommen Anforderungen an Transport und Logistik, um die unterschiedlichen Fahrzeugklassen künftig sachgerecht verwerten zu können. Der Experte betonte in diesem Zusammenhang, dass die neue Verordnung im Verwerter-Segment auch zu einer Marktbereinigung oder weiteren Konsolidierungen führen könnte.

Doch auch die Vorgaben zur Entnahme bestimmter Materialien werfen Fragen auf. Die Verordnung sieht zusätzliche Anforderungen an die Rückführung von Werkstoffen in die Recyclingkette vor. So wurde beim Symposium beispielsweise die Vorgabe diskutiert, 70 Prozent des verbauten Glases zu entnehmen. Ob dies zerstörungsfrei erfolgen muss, ist für die Verwerter eine entscheidende Frage. Denn eine entsprechend aufwendige Demontage dürfte wirtschaftlich kaum darstellbar sein. Hallstein betonte, dass die neuen Anforderungen mit den betrieblichen Abläufen und der Wirtschaftlichkeit der Unternehmen vereinbar sein müssten.

Gleichzeitig wollen die Verwerter an ihrem bisherigen Kerngeschäft festhalten: der Demontage und Gewinnung gebrauchter Ersatzteile. Hallstein geht davon aus, dass sich der Markt auch unter den neuen Rahmenbedingungen selbst regulieren wird und die Betriebe den Bedarf weiterhin mit gebrauchten Ersatzteilen in ausreichender Menge und Qualität decken können.

VERSICHERER BENÖTIGEN PLANUNGSSICHERHEIT

Nicht zuletzt sind auch die Kfz-Versicherer auf klare Rahmenbedingungen angewiesen. Für sie geht es insbesondere darum, die Auswirkungen der neuen Einstufungskriterien auf die Schadenregulierung und die damit verbundenen Kosten verlässlich einschätzen zu können. Im Fokus steht für die Assekuranzen auch künftig, den Schadenaufwand zu begrenzen und die damit verbundenen Risiken zuverlässig zu bewerten. Während des Symposiums wurde deutlich, dass es dafür klare und einheitliche Regeln braucht.

BRANCHE SUCHT ANTWORTEN – KTI WILL DIALOG FORTSETZEN

Wie die Beiträge der Branchenvertreter zeigen, sind viele praktische Fragen noch offen. Dabei hängen die Herausforderungen unmittelbar zusammen: Ohne eindeutige Bewertungskriterien können Sachverständige keine verlässliche Einstufung vornehmen. Ohne diese wiederum fehlt den Restwertbörsen die notwendige Grundlage für den Handel. Und auch die Verwerter müssen wissen, welche Fahrzeuge und Materialien künftig in ihre Prozesse gelangen und welche Anforderungen sie dabei erfüllen müssen. Für Versicherer wiederum ist entscheidend, dass die neuen Regeln eine verlässliche Einschätzung der Schadenkosten ermöglichen.

Umso wichtiger ist es, die offenen Punkte rechtzeitig vor dem Start der neuen Regelungen zu klären. Regina Kohlmeyer nahm all diese Fragen auf und betonte mehrfach, diese in die Diskussion um die nationale Ausgestaltung zu berücksichtigen.

Das KTI will diesen Austausch weiter begleiten. „Wir sind da wirklich in der Rolle des Moderators, des Begleiters des Ganzen und können genau aus unserer Neutralität heraus das, glaube ich, auch gut umsetzen“, erklärte Rainer Kühl. Entscheidend sei, gemeinsam mit den beteiligten Akteuren Lösungen zu entwickeln, die nicht nur den regulatorischen Anforderungen entsprechen, sondern sich auch in der betrieblichen Praxis umsetzen lassen.

Carina Hedderich