

30.06.25**Empfehlungen**
der Ausschüsse

EU - AV - In - U - Vk

zu **Punkt ...** der 1056. Sitzung des Bundesrates am 11. Juli 2025

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates**COM(2025) 179 final; Ratsdok. 8259/25**

Der **federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU)**,
der **Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz (AV)**,
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**,
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)** und
der **Verkehrsausschuss (Vk)**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

EU
In
Vk

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich das Ziel des Richtlinienvorschlags, die Digitalisierung der Fahrzeugzulassungs- und Datenspeicherungsprozesse weiter zu erleichtern und dazu beizutragen, die Kosten zu senken. Die Einführung digitaler Zulassungsbescheinigungen erlaubt es, die internetbasierte Zulassung und Umschreibung von Fahrzeugen ohne Medienbrüche umzusetzen.

EU
In
Vk
(bei An-
nahme
entfallen
Ziffer 3
und
Ziffer 4
und
Ziffer 5
und
Ziffer 6
und
Ziffer 7)

2. Der Richtlinienvorschlag sieht vor, dass in den Fahrzeugregistern künftig der Eigentümer eines Fahrzeugs erfasst werden soll. Der Bundesrat sieht die Erfassung und die Hinterlegung des Fahrzeugeigentümers in den jeweiligen Fahrzeugregistern kritisch und hält den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz diesbezüglich für nicht gewahrt. Diese Daten wurden bislang von den deutschen Zulassungsbehörden nicht erfasst. Nach dem deutschen Zulassungsrecht stellen die Behörden keine Eigentumsverhältnisse an Fahrzeugen fest, es wird lediglich der Fahrzeughalter in den Fahrzeugregistern hinterlegt. Die Feststellung des Eigentums an einem Fahrzeug verursacht einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand, da hier die zugrundeliegenden privatrechtlichen Voraussetzungen ermittelt und beurteilt werden müssen. Dabei können komplexe Vertragsbeziehungen, die sich auch auf das Privatrecht anderer Staaten erstrecken können, zugrunde liegen.

Zudem wird der Datensatz eines Fahrzeugs in den Fahrzeugregistern während einer Außerbetriebsetzung nicht aktualisiert. Laut Richtlinienvorschlag sind die Daten des Fahrzeugeigentümers und damit auch der Wechsel des Eigentums auch dann zu erheben, wenn Fahrzeuge nicht mehr zugelassen sind (Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c und d des Richtlinienvorschlags).

Die Prüfung von Eigentumsverhältnissen an Fahrzeugen und die Führung eines entsprechenden Registers würde eigene Verwaltungsstrukturen erfordern und somit zwangsläufig mehr Bürokratie schaffen. Die Erfassung des Eigentümers ist zur Erreichung der mit dem Richtlinienvorschlag beabsichtigten Ziele, die Straßenverkehrssicherheit in der EU zu erhöhen, einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität zu leisten und den Personen- und Warenverkehr in der EU zu erleichtern, daher weder geeignet, erforderlich, noch angemessen. Aus diesem Grund wird die Bundesregierung aufgefordert, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, dass die Aufnahme von Eigentumsfragen in den Fahrzeugregistern für die Mitgliedstaaten nicht verbindlich vorgeschrieben wird.

- U 3. Der Bundesrat begrüßt ausdrücklich das Ziel des Richtlinienvorschlags, Informationen über den Fahrzeugeigentümer auch nach der Außerbetriebsetzung zu erfassen (Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e des Richtlinienvorschlags). Zu begrüßen ist auch, dass die Gründe der endgültigen Stilllegung beziehungsweise Aufhebung der Zulassung (zum Beispiel Altfahrzeug, Wiederanmeldung in EU, Export Nicht-EU, Diebstahl) zukünftig anzugeben sind (Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe g des Richtlinienvorschlags).

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 2)

4. In der Praxis ist die Problematik des illegalen Exports, aber auch der illegalen Altfahrzeugdemontage und zunehmend auch der illegal im öffentlichen Raum abgestellten Altfahrzeuge so groß, dass ein dringender Bedarf besteht, den Fahrzeugeigentümer auch nach der Außerbetriebsetzung ermitteln zu können. Ersatzvornahmen der Kommunen, die für die Entsorgung dieser Altfahrzeuge aufkommen müssen, lassen hohe Kosten entstehen.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 2)

5. Aus Umweltsicht ist es essentiell, einen für das Fahrzeug Verantwortlichen feststellen zu können, um damit gegen die illegale Altfahrzeugverwertung beziehungsweise -verbringung und das zunehmende wilde Abstellen außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge im Straßenraum vorgehen zu können.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 2)

6. Auch die Nationale Kreislaufwirtschaftsstrategie der Bundesregierung (NKWS; Abschnitt 4.4.4, Seite 70), die von der neuen Bundesregierung laut Koalitionsvertrag praktikabel umgesetzt werden soll, sieht Maßnahmen zur Verbesserung der Informationslage zum Verbleib von (illegal beziehungsweise unbekannt) verbleibenden Altfahrzeugen vor. Diese neuen Regelungen in Artikel 6 Absatz 1 der EU-Richtlinie stellen genau solche Transparenzmaßnahmen dar.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 2)

7. Die Aufnahme des Artikels 6 Absatz 1 Buchstaben e und g entspricht genau dem Erwägungsgrund 86 im Entwurf der EU-Altfahrzeugverordnung, nach dem die Fahrzeugeigner verpflichtet werden sollen, jegliche Änderung bezüglich des Eigentums unverzüglich an die nationale Zulassungsbehörde zu melden, um die illegale Demontage oder Ausfuhr von vorübergehend abgemeldeten Fahrzeugen zu verhindern.

EU
AV
U

8. Der Bundesrat unterstützt das Ziel der Kommission, den rechtlichen Rahmen für die Erteilung von Zulassungsdokumenten für Fahrzeuge in der Europäischen Union weiterzuentwickeln und den Datenaustausch zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten zu erleichtern.

EU
AV
U

9. Der Bundesrat begrüßt, dass der Richtlinienvorschlag auch nach dem geplanten Übergang zur digitalen Zulassungsbescheinigung weiterhin die Möglichkeit vorsieht, dass Fahrzeughalter eine physische Zulassungsbescheinigung beantragen können. Die physische Zulassungsbescheinigung muss erhalten bleiben,

damit Personen, denen die Nutzung digitaler Anwendungen und Authentifizierungssysteme schwerfällt oder die sie aus Gründen des Datenschutzes und der Datensicherheit vermeiden wollen, nicht von einer Teilhabe am motorisierten Straßenverkehr ausgeschlossen werden.

EU
AV
U

10. Der Bundesrat hält es für notwendig, dass im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf EU-Ebene die Anforderungen an die Funktionalität und Praktikabilität der digitalen Zulassungsbescheinigung noch stärker ausgearbeitet werden. Zum einen muss gewährleistet sein, dass die digitale Zulassungsbescheinigung im Falle einer Überlassung des Fahrzeugs leicht, unaufwendig und kurzfristig übertragen werden kann. Der Richtlinienvorschlag enthält hierzu keine Vorgaben, sondern beschränkt sich darauf, die Nutzung und Übertragung der digitalen Zulassungsbescheinigung mit der europäischen Brieftasche für die Digitale Identität (EUDI-Wallet) zu verknüpfen, was möglicherweise alternative Lösungen sowie Personen ausschließen würde, die die EUDI-Wallet nicht eingerichtet haben. Nicht geregelt ist zum anderen, wie die digitale Zulassungsbescheinigung an Orten als Nachweis der berechtigten Fahrzeugführung eingesetzt und überprüft werden kann, an denen keine ausreichende Netzabdeckung besteht. Zu prüfen wäre daher die Vorgabe einer Offline-Funktionalität.

EU
AV
U

11. Aus Sicht des Bundesrates sollte bei Einführung einer digitalen Zulassungsbescheinigung außerdem dafür Sorge getragen werden, dass diese auch außerhalb der Europäischen Union anerkannt wird. Andernfalls hätte sie einen nur eingeschränkten Nutzen und wäre bereits bei Fahrten in angrenzende Drittstaaten wie beispielsweise die Schweiz kein ausreichender Nachweis der ordnungsgemäßen Zulassung.