

Antrag

der Abgeordneten Micha Fehre, Peter Boehringer, Pierre Lamely, Matthias Moosdorf, Dr. Maximilian Krah, Christoph Grimm, Andreas Bleck, Dr. Michael Blos, Dr. Ingo Hahn, Karsten Hilse, Thomas Korell, Dr. Rainer Kraft, Manuel Krauthausen, Marcel Queckemeyer, Dr. Paul Schmidt, Alexander Arpaschi, Adam Balten, Dr. Christina Baum, Dr. Christoph Birghan, René Bochmann, Erhard Brucker, Boris Gamanov, Alexis L. Giersch, Udo Theodor Hemmelgarn, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Rocco Kever, Kurt Kleinschmidt, Maximilian Kneller, Heinrich Koch, Achim Köhler, Knuth Meyer-Soltau, Reinhard Mixl, Iris Nieland, Denis Pauli, Arne Raue, Dr. Rainer Rothfuß, Lars Schieske, Bastian Treuheit, Mathias Weiser, Martina Uhr, Sven Wendorf, Wolfgang Wiehle, Jörg Zirwes und der Fraktion der AfD

Eigentum der Fahrzeughalter schützen – Nichtigkeitsklage gegen die EU-Altfahrzeugverordnung einreichen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Europäische Union hat mit der Verordnung (EU) 2026/1738 vom 8. Juli 2026 über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen („Altfahrzeugverordnung“) die bisherige Altfahrzeug-Richtlinie 2000/53/EG abgelöst. Anders als die Richtlinie gilt die Verordnung unmittelbar in jedem Mitgliedstaat, erweitert den Anwendungsbereich schrittweise auf Krafträder, Lastkraftwagen und Busse und gliedert den Fahrzeugbestand der Bürger umfassend in die Politik der „Kreislaufwirtschaft“ ein. Sie wurde am 24. Juli 2026 im Amtsblatt veröffentlicht und ist am 13. August 2026 in Kraft getreten.

Die Verordnung legt erstmals EU-weit verbindliche Kriterien fest, nach denen ein Fahrzeug als „Altfahrzeug“ gilt und damit rechtlich zu Abfall wird. Erfüllt ein Fahrzeug diese Kriterien, ist sein Eigentümer verpflichtet, es einer Verwertungsanlage zu übergeben. Wer sein Fahrzeug behalten möchte, muss durch ein Sachverständigengutachten auf eigene Kosten nachweisen, dass es reparierbar ist – und es anschließend innerhalb von fünf Jahren wieder in einen verkehrstauglichen Zustand versetzen. Gelingt das nicht, gilt das Fahrzeug unabhängig vom Willen seines Eigentümers als Abfall. Nicht mehr der Bürger entscheidet damit, ob und wann er sein Eigentum repariert oder aufgibt, sondern eine von der EU vorgegebene Frist.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zweck dieser Regelung ist es, die in den Fahrzeugen enthaltenen Stoffe – insbesondere Stahl, Aluminium, Kupfer und kritische Rohstoffe – der Industrie als Rohstoff zuzuführen. Die Verordnung bezeichnet sich in ihren Erwägungsgründen selbst als sektorspezifische Umsetzung des Critical Raw Materials Act (Verordnung (EU) 2024/1252), der vorgibt, dass die Recyclingkapazitäten der Union bis zum Jahr 2030 mindestens 25 Prozent des jährlichen EU-Verbrauchs an strategischen Rohstoffen decken sollen. Damit diese Rohstoffe in der Union verbleiben, verbietet die Verordnung ab dem Jahr 2031 zudem die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen, die nicht verkehrstauglich sind, und baut eine lückenlose Erfassung auf: Verwertungsnachweise sind künftig elektronisch an die Zulassungsbehörden zu melden, und jedes ab 2032 neu zugelassene Fahrzeug erhält einen digitalen Kreislaufpass, der es über seine gesamte Lebensdauer begleitet. Die in Deutschland zugelassenen Pkw werden so zu einem Rohstofflager erklärt, auf das die Industrie nach Maßgabe der EU zugreifen soll.

Eine Entschädigung für die Eigentümer sieht die Verordnung nicht vor. Wer sein Fahrzeug nicht innerhalb der von der EU gesetzten Frist wieder in einen verkehrstauglichen Zustand versetzt, muss es abgeben und erhält dafür höchstens den Schrottwert – keinen Ausgleich für den Wert, den das Fahrzeug für ihn hat. Der Eingriff kommt in seiner Wirkung einer entschädigungslosen Enteignung gleich. Er widerspricht dem Eigentumsverständnis des Grundgesetzes, das in Artikel 14 einen Eigentumsentzug nur zum Wohle der Allgemeinheit und nur gegen Entschädigung zulässt. An der Vereinbarkeit mit Artikel 17 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, an dem sich Rechtsakte der Union messen lassen müssen, und mit dem Verhältnismäßigkeitsgebot nach Artikel 52 Absatz 1 der Charta bestehen erhebliche Zweifel: Das Ziel der Rohstoffsicherung ließe sich auch durch Anreize erreichen, ohne den Bürgern ihr Eigentum zu nehmen.

Die Bundesregierung hat den Weg zu dieser Verordnung im Rat freigemacht: Am 17. Juni 2025 durch Zustimmung zur Allgemeinen Ausrichtung im Umweltrat und am 23. Februar 2026 durch informelle Zustimmung zum Trilogergebnis im entsprechenden Verfahren durch die EU-Kommission. Auf Nachfrage hat sie eingeräumt, zu den eigentumsrechtlichen Folgen der Verordnung kein einziges Gutachten eingeholt zu haben (Drucksache 21/6315). Sie hat damit einem Eingriff in das Eigentum von Millionen Fahrzeughaltern zugestimmt, ohne dessen Rechtmäßigkeit auch nur geprüft zu haben. Die Verordnung gilt zwar in ihren wesentlichen Teilen erst ab September 2028; die Frist für eine Nichtigkeitsklage vor dem Gerichtshof der Europäischen Union läuft jedoch bereits im Oktober 2026 ab. Die Bundesregierung muss daher jetzt entscheiden.

Ergänzt wird dies durch eine lückenlose Erfassung: Verwertungsnachweise sind elektronisch an die Zulassungsbehörden zu melden, und jedes ab 2032 neu zugelassene Fahrzeug erhält einen digitalen Kreislaufpass, der es über seinen gesamten Lebenszyklus begleitet. Schritt für Schritt wird der Fahrzeugbestand der Bürger so zu einer vollständig inventarisierten Rohstoffreserve.

Die Bundesregierung hat dieses Vorgehen mitgetragen. Sie hat am 25. Februar 2026 im Ausschuss der Ständigen Vertreter ihre vorläufige Zustimmung zu erkennen gegeben und dann auf der Allgemeinen Ausrichtung des Rates am 17. Juni 2025 im Umweltrat zugestimmt.

Auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD (Drucksache 21/5862) hat sie mit Drucksache 21/6315 vom 5. Juni 2026 eingeräumt, dass sie zu den eigentumsrechtlichen Folgen der Einstufungskriterien und der Überlassungspflicht kein Gutachten eingeholt hat. Sie hat also einer Regelung zugestimmt, die in das Eigentum von Millionen Bürgern eingreift, ohne diesen Eingriff auch nur prüfen zu lassen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. unverzüglich Klage auf Nichtigkeit der Verordnung (EU) 2026/1738 nach Artikel 263 AEUV einzureichen und deren Verfassungsmäßigkeit durch Klage vor dem Bundesverfassungsgericht (BVerfG) wegen offenkundiger Verletzung von Eigentumsrechten anzufechten, dabei insbesondere die Kriterien für die Einstufung von Fahrzeugen als Altfahrzeuge in Anhang I, die Fünfjahresfrist nach einer technischen Bewertung sowie die daran anknüpfende Pflicht zur Übergabe an eine Verwertungsanlage als kritische Punkte einzubringen und prüfen zu lassen, ob die Verordnung mit dem Eigentumsschutz nach Artikel 17 in Verbindung mit Artikel 52 Absatz 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nach Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union und dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union bzw. mit dem Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland vereinbar ist;
2. hilfsweise auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass die Verordnung (EU) 2026/1738 aufgehoben wird oder zumindest so geändert wird, dass a) kein Fahrzeug gegen den Willen seines Eigentümers allein aufgrund von Fristen oder Kriterienkatalogen zu Abfall erklärt wird, b) jeder gesetzlich angeordnete Eigentumsverlust an einem Fahrzeug angemessen entschädigt wird und c) die bestehende Ausnahme für Fahrzeuge von historischem Interesse auf alle außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge in Privatbesitz – insbesondere Fahrzeuge in Restaurierung und Ersatzteilträger – erstreckt wird, ohne dass es hierfür einer behördlichen Anerkennung bedarf;
3. die in der Verordnung eröffnete Möglichkeit, Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse vom Anwendungsbereich auszunehmen, in Deutschland umfassend zu nutzen und dabei insbesondere Sammler-, Museums-, Eigenbau- und Rennfahrzeuge sowie Fahrzeuge in Restaurierung einzubeziehen, und die nationalen Vollzugsregelungen – insbesondere zur technischen Bewertung und zu den Zulassungsverfahren – so eigentümerfreundlich wie möglich auszugestalten;
4. dem Deutschen Bundestag unverzüglich, spätestens vor Ablauf der Klagefrist nach Artikel 263 AEUV, über das Ergebnis bzw. über Zwischenergebnisse der Prüfung sowie des Verfahrens Nummer 1 zu berichten.

Berlin, den 22. September 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Mit der Verordnung (EU) 2020/852 („Taxonomieverordnung“) vom 18. Juni 2020 hat die Europäische Union die „Kreislaufwirtschaft“ als eines ihrer zentralen Umweltziele festgelegt (vgl. Artikel 9 und 13). Darauf aufbauend haben das Europäische Parlament und der Rat weitere Rechtsakte erlassen: Die Ökodesign-Verordnung (Verordnung (EU) 2024/1781), in Kraft seit dem 18. Juli 2024, legt Anforderungen an Rezyklatanteile, Haltbarkeit,

Reparierbarkeit und Wiederverwendbarkeit von Produkten fest und führt schrittweise einen „digitalen Produkt-pass“ ein (Artikel 2 Nummer 28, Artikel 9 bis 15). Der Critical Raw Materials Act (Verordnung (EU) 2024/1252), in Kraft seit dem 23. Mai 2024, gibt vor, dass die Recyclingkapazitäten der Union bis 2030 mindestens 25 Prozent des jährlichen Verbrauchs an strategischen Rohstoffen decken sollen (Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii).

Die Altfahrzeugverordnung setzt diese Zielvorgaben für den Fahrzeugbestand um. Sie ersetzt die Altfahrzeug-Richtlinie 2000/53/EG, die wiederum in Deutschland durch die deutsche Altfahrzeug-Verordnung in nationales Recht umgesetzt worden war. Bereits nach bisherigem Recht war der Letzthalter gemäß § 4 der deutschen Altfahrzeug-Verordnung verpflichtet, sein nicht mehr gebrauchsfähiges Fahrzeug einer anerkannten Annahme- oder Verwertungsstelle zu überlassen. Ob ein Fahrzeug jedoch ein derart zu verwertendes Fahrzeug ist, richtete sich bislang im Kern nach dem Entledigungswillen des Eigentümers. Genau diesen Anknüpfungspunkt hebt die neue Verordnung nun auf. Der aufgrund § 4 der bisher geltenden deutschen Altfahrzeug-Verordnung noch freie Wille des Eigentümers, ob er sich seines Fahrzeugs entledigen möchte oder nicht um es z.B. für die Enkel in die zu Garage stellen, wird in der nun verabschiedeten EU-Altautoverordnung durch den Staats-Willen ersetzt, dieses Fahrzeug nach 5 Jahren abgeben zu müssen: Diese Verordnung geht auf den ursprünglich eingereichten Vorschlag der EU-Kommission vom 13. Juli 2023 (2023/0284(COD)) zurück, der in seinem Artikel 26 sogar eine unverzügliche Überlassungspflicht für jedes nach EU-Kriterien als Altfahrzeug eingestufte Fahrzeug vorsah – ebenfalls ohne Entschädigung. Im Trilog ist die Überlassungspflicht erhalten geblieben; die neuen Einstufungskriterien und die Fünfjahresfrist finden sich nun in Anhang I Teil A der verabschiedeten Version. Dort heißt es in der vom Ausschuss der Ständigen Vertreter am 25. Februar 2026 bestätigten Fassung:

„Auf Grundlage dieser technischen Bewertung entscheidet der Fahrzeughalter, ob er das Fahrzeug verschrotten möchte. Erhält der Fahrzeughalter innerhalb von fünf Jahren nach dieser technischen Bewertung keine Verkehrssicherheitsbescheinigung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU, gilt das Fahrzeug als ‚Fahrzeug am Ende seiner Lebenszeit‘. Für die Dauer dieser fünf Jahre dient die technische Bewertung als Nachweis dafür, dass das Fahrzeug kein „Fahrzeug am Ende seiner Lebenszeit“ ist.“

Die Fünfjahresfrist ändert nichts an der grundlegenden Eigentumsbeeinträchtigung; sie verschiebt den Eigentumsverlust nur zeitlich. Hinzu kommt eine Umkehr der Beweislast: Nicht der Staat muss darlegen, dass ein Fahrzeug Abfall ist, sondern der Eigentümer muss durch ein Sachverständigengutachten nachweisen, dass es keines ist. Die Kosten dieses Gutachtens trägt er selbst. Wer sie nicht aufbringen kann oder will, verliert sein Fahrzeug, ohne dass es je jemand begutachtet hat. Hierdurch greift die Verordnung in die Grundrechte des Bürgers auf Eigentum ein. Festhaltenswert ist, dass dieser Eingriff ohne Wertersatz erfolgt.

Die Verordnung nimmt Fahrzeuge von historischem Interesse vom Anwendungsbereich aus und erlaubt den Mitgliedstaaten, Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse auszunehmen. Diese Ausnahmen greifen aber nur für Fahrzeuge, die ein Mindestalter erreicht haben oder deren kulturelle Bedeutung behördlich anerkannt ist. Nicht erfasst sind damit gerade die Fälle, in denen Bürger ihr Eigentum am häufigsten über längere Zeit außer Betrieb halten: das fünfzehn Jahre alte Fahrzeug, das nach einem Schaden auf seine Reparatur wartet; das Restaurierungsvorhaben, das noch nicht als Oldtimer gilt; der Ersatzteilträger, der ein anderes Fahrzeug am Leben erhält; die private Sammlung ohne behördliche Anerkennung. Für all diese Fahrzeuge gilt: Aus rechtlich intaktem Eigentum wird durch bloßen Fristablauf „Abfall“, über dessen Verbleib fortan andere entscheiden.

Dass es der Verordnung um die Sicherung von Rohstoffen für die europäische Industrie geht, zeigt das ab dem Jahr 2031 geltende Ausfuhrverbot für nicht verkehrstaugliche Gebrauchtfahrzeuge. Bislang konnte der Halter eines älteren Fahrzeugs dieses in Drittstaaten verkaufen, wo es repariert und weitergenutzt wurde; dieser Markt wird ihm genommen, damit das Material in der Union verbleibt.

Nach Artikel 263 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union kann jeder Mitgliedstaat Nichtigkeitsklage gegen Rechtsakte der Union erheben, unter anderem wegen Verletzung der Verträge. Die Klagefrist beträgt nach Artikel 263 Absatz 6 zwei Monate ab Veröffentlichung, zuzüglich der Fristen nach Artikel 50 und 51 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs. Die Bundesregierung muss daher jetzt entscheiden.

Eine Klage ist nicht von vornherein aussichtslos. Erstens greift die Verordnung ohne Entschädigung in bestehende, rechtmäßig erworbene Eigentumspositionen ein; Artikel 17 Absatz 1 der Charta lässt einen Eigentumsentzug nur gegen rechtzeitige und angemessene Entschädigung zu, und auch eine Nutzungsregelung darf den Eigentümer nicht in ihrer Wirkung vollständig um sein Eigentum bringen. Zweitens ist der Eingriff nach Artikel 52 Absatz 1 der Charta unverhältnismäßig: Das Ziel der Rohstoffsicherung ließe sich durch Anreize – etwa

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Rücknahmeprämien oder freiwillige Verwertungsprogramme – ebenso erreichen, ohne den Bürger unter Fristdruck zur Aufgabe seines Eigentums zu zwingen; ein Zwang gegenüber Eigentümern, die ihr Fahrzeug erklärtermaßen behalten wollen, ist zur Zielerreichung nicht erforderlich. Drittens regelt die Verordnung mit dem Umgang der Bürger mit ihrem außer Betrieb gesetzten Privateigentum einen Sachverhalt ohne Binnenmarktbezug, der bislang den Mitgliedstaaten vorbehalten war; insoweit ist auch das Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union berührt.

Sollte die Bundesregierung von einer Klage absehen, muss sie sich zumindest auf EU-Ebene für eine Aufhebung oder grundlegende Änderung der Verordnung einsetzen. Unabhängig davon steht ihr bereits heute ein eigener Handlungsspielraum offen: Die Verordnung erlaubt es den Mitgliedstaaten, Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse vom Anwendungsbereich auszunehmen. Die Bundesregierung kann diese Öffnungsklausel weit auslegen und damit Sammler-, Restaurierungs-, Eigenbau- und Rennfahrzeuge in Deutschland schützen, ohne auf Brüssel warten zu müssen. Tut sie es nicht, ist das eine bewusste Entscheidung gegen die Eigentümer im eigenen Land. Eigentum, das der Bürger rechtmäßig erworben hat, darf nicht durch bloßen Fristablauf zu „Abfall“ mit Überlassungspflicht werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.