



Presseinformation

Kandel, 18. August 2026

Der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. kommentiert die verabschiedete Fassung der Neuen Europäischen Altautodirektive

Nach der Verabschiedung der Neuen Europäischen Altautodirektive Ende Juni 2026 wird diese Vorschrift jetzt in nationales Recht überführt und schrittweise ab dem 01.09.2028 auch in Deutschland gültig sein: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL_202601738

Viele der in den ursprünglichen Entwürfen enthaltenen Vorgaben hätten zu erheblichen Einschränkungen für die historische Mobilität geführt. Hier haben in den vergangenen zwei Jahren sowohl der DEUVET wie auch andere Verbände mehrfach für speziellen Bedürfnisse klassischer Fahrzeuge sensibilisiert. Die im verabschiedeten Stand definierten Ausnahmeregelungen garantieren jetzt weitgehenden Schutz für historische Fahrzeuge, deren Bauteile sowie viele Aspekte des Handels. Für Youngtimer sowie im Umgang mit Ersatzteilen, Restaurierungsobjekten und der Schadensbeurteilung sollten jedoch noch einige Punkte angepasst bzw. präzisiert werden, ohne die Kernziele der neuen Altautodirektive zu verwässern.



Hier die aus DEUVET-Sicht offenen Punkte. Der DEUVET wird sich – wie schon in der Vergangenheit – zum weiteren Vorgehen mit weiteren Interessenvertretern des Automobilen Kulturguts partnerschaftlich abstimmen. Selbstverständlich wird der DEUVET die Presse, seine Mitglieder und Förderer zu den Fortschritten auf dem Laufenden halten.

Der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. unterstützt ausdrücklich die Ziele der Neuen Europäischen Altdotodirektive hinsichtlich einer ordnungsgemäßen Entsorgung von Altdotos und des Vorrangs der Weiterverwendung intakter oder reparierbarer Ersatzteile vor Verschrottung. Ebenso begrüßt der DEUVET die Fortschritte im verabschiedeten Stand hinsichtlich des Umgangs mit klassischen Fahrzeugen sowie deren Ersatzteilen.

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL_202601738

Aus Sicht des DEUVET sollten jedoch bei der Übertragung der verabschiedeten Europäischen Direktive in nationales Recht einige Punkte zur Berücksichtigung der speziellen Bedürfnisse der historischen Mobilität angepasst bzw. präzisiert werden, ohne die Kernziele der neuen Altdotodirektive zu verwässern.

Ausnahmeregelungen für klassische Fahrzeuge (Absatz 14, 18, Artikel 2 (2)e+f, Anhang II (1)):

Bei Ausnahmeregelungen für klassische Fahrzeuge ist die Einstufung als „of special cultural interest“ mit Verweis auf z.B. Sammlungs- oder Museumsfahrzeuge nicht ausdrücklich an ein Mindestalter gebunden. Die Möglichkeit, auch Youngtimer mit festzulegenden Kriterien in die Ausnahmeregelung aufzunehmen, sollten verbindlich festgeschrieben werden.

Die Ausnahmeregelungen sollten auch für Oldtimer ohne H-Kennzeichen gelten (z.B. Pkw mit kleinem Hubraum, mit DIN-Kennzeichen, Zweiräder), sofern die Kriterien für das Automobile Kulturgut erfüllt werden.

Bereitstellung von Informationen zu Ausbau, Prüfung und Reparatur von Ersatzteilen, Durchführung der Prüfungen und Entscheidung über Weiterverwendung / Reparatur / Verschrottung, insbesondere bei elektronischen Bauteilen (Absatz 73, 76, 78, 79, Artikel 11.1, Artikel 31, Anhang VIII D1b):

Zu präzisieren ist

Welche Prüfungen sind bauteilespezifisch zum Nachweis der Funktionstüchtigkeit bzw. Reparierbarkeit erforderlich?

Wer soll diese Prüfungen durchführen?

Wie wird die Qualifizierung der Prüfenden zur ordnungsgemäßen Durchführung einer Prüfung sichergestellt?

Welcher bauteilespezifische Umfang an Informationen ist herstellerseitig bereitzustellen (für bereits gebaute Fahrzeuge), insbesondere für elektronische Bauteile (z.B. Steuergeräte)?

Muss nach i.O.-Prüfung bei Ausbau erneut vor Verkauf / Neuverbau getestet werden (Vermeidung Lagerschäden)?

Kann die Mindestgewährleistung von 1 Jahr mit schriftlichem Einvernehmen zwischen Käufer und Verkäufer weiter verkürzt werden?

Auf Basis welcher Kriterien soll die Entscheidung zu Weiterverwendung bzw. Reparatur getroffen werden? Wer trifft die Entscheidungen, wer stellt die Kriterien bereit?

Wer beurteilt die technische und wirtschaftliche Unmöglichkeit der Wiederverwendung lt. Angaben Zerlegebetrieb? Seltene Fahrzeuge sind nach Auslaufen der OEM-Ersatzteilbevorratung auf Gebrauchtteile angewiesen. Wie soll die Versorgung solcher Fahrzeuge sichergestellt werden, die eine geringe absolute Nachfrage haben?

Welche Prüfumfänge sollen für neue Typzulassungen ab Inkrafttreten der Richtlinie gelten, was bereits für Bestandsfahrzeuge?

Wie ist zu verfahren, wenn der Hersteller die Informationen nicht bereitstellen kann (z.B. weil nicht mehr vorhanden oder die Marke untergegangen ist)?

Umgang mit aufgegebenen klassischen Fahrzeugen (z.B. Scheunen-, Waldfunde), (Absatz 67, Artikel 34 (1) Abs. 2, Anhang I B a+c):

Die Bergung und der Wiederaufbau von Fahrzeugen, welche die Kriterien für eine Einstufung als Abfall erfüllen, sollten erlaubt bleiben, wenn das Fahrzeug beim Wiederaufbau grundsätzlich die Einstufung als Automobiles Kulturgut bzw. als Sammlerfahrzeug erreichen kann.

Entscheidungskaskade zur Einstufung als End-of-Life Vehicle, Freizügigkeit im Besitzwechsel von Schlacht- und Projektfahrzeugen (Absatz 87, 88, 89, Artikel 36 (2)a, Artikel 37 (2), Artikel 39 (3) c, Anhang I A + B):

Sachverständige und Versicherungen urteilen über die Rettungsmöglichkeit nur auf Basis wirtschaftlicher Kriterien. Will der Halter eines klassischen Fahrzeugs dieses auch bei einem wirtschaftlichen oder technischen Totalschaden aus emotionalen Gründen erhalten, sollten geeignete Möglichkeiten geschaffen werden (Anhang I A g + I B c).

Die Reparaturfrist von 5 Jahren (Absatz 87, Anhang I Einleitung) ist im Einzelfall zu knapp bemessen und sollte auf Antrag verlängert werden können. Die Wiederbeschaffungszeit für seltene Ersatzteile kann die gesetzte Frist deutlich überschreiten.

Die Veräußerung eines Projekt- oder Schlachtfahrzeugs sollte weiterhin innerhalb der EU möglich sein, ebenso die Weitergabe und Vererbung.

Für klassische Fahrzeuge, die sich technisch und wirtschaftlich von jüngeren Gebrauchtwagen unterscheiden, sind die Kriterien für Totalschäden Anhang I A b+c nicht 100% zutreffend. (Praxisbeispiel: Wiederaufbau von Fahrzeugen nach der Ahrflut im Sommer 2021)

Stand: August 2026

Über den DEUVET: Gegründet als „Arbeitsgemeinschaft der deutschen Veteranen- und Markenclubs e.V.“ im Jahre 1976 auf der VETERAMA in Mannheim. Für die Deutsche Veteranenfahrzeuggemeinschaft wurde das Kürzel DEUVET gewählt. Seit 1976 ist der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. der wichtige Interessenvertreter für die Anliegen der Liebhaber historischer Fahrzeuge in Deutschland. Weitreichende Entscheidungen in der Gesetzgebung wie zum Beispiel die Einführung der H-Nummer für über 30 Jahre alte Fahrzeuge, die Befreiung historischer Nutzfahrzeuge vom Sonntagsfahrverbot und viele andere Regelungen wurden durch die dauerhafte Lobbyarbeit durch den DEUVET für die Oldtimerszene erreicht. Der DEUVET unterscheidet sich von anderen Organisationen von Anfang an, dass alle Funktionen, Personen und Ausrichtungen durch die Vertreter der Mitgliedsclubs demokratisch mitbestimmt werden. Er ist kompetenter Gesprächspartner für Politik, Wirtschaft und in vielen Fachkreisen u.a.

für Versicherungen, Oldtimer-Veranstaltungen sowie bei juristischen Fragen zum historischen Fahrzeug.

Nach Beginn der Arbeit des Parlamentskreis Automobiles Kulturgut in Berlin im Jahr 2009 ist der DEUVET als Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. beim Deutschen Bundestag in Berlin akkreditiert und als regelmäßiger Teilnehmer ein wesentlicher Partner für Projekte und Umsetzung der aktuellen Aufgaben. Mit Gründung der Historic Vehicle Group am EU Parlament in Brüssel ist der DEUVET dort ebenfalls für die Interessen der Oldtimerfahrer tätig.

Die Geschichte des DEUVET und der deutschen Oldtimer-Szene wird zum 50-jährigen Bestehen 2026 in einem Buch veröffentlicht.

Rückfragen bitte an:

Jan Hennen

DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V.

Vizepräsident für Kommunikation

kommunikation@deuvet.de

www.deuvet.de