
704/A(E) XXVIII. GP

Eingebracht am 25.02.2026

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

des Abgeordneten Christian Hafenecker, MA
und weiterer Abgeordneter
betreffend **EU-Altfahrzeug-Verordnung stoppen – Eigentumsrechte und Recht auf Reparatur verteidigen**

Die Europäische Kommission hat mit dem Vorschlag für eine neue EU-Verordnung über Altfahrzeuge (COM(2023) 451 final)¹ einen weitreichenden Rechtsakt vorgelegt und diesen dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Beschlussfassung übermittelt. Mit diesem Vorschlag greift die Europäische Kommission tief in den Alltag von Millionen Bürgern, in das Eigentum von Fahrzeughaltern sowie in die wirtschaftliche Tätigkeit zahlreicher Betriebe ein. Da sich der Vorschlag derzeit noch im laufenden Verabschiedungsverfahren befindet, ist es notwendig, jetzt politisch klar Stellung zu beziehen und diesen Vorschlag entschieden zurückzuweisen.

Der EU-Vorschlag zur Altfahrzeug-Verordnung steht exemplarisch für eine aus dem Ruder gelaufene Regulierungs- und Verbotsmentalität der Europäischen Kommission. Unter dem Deckmantel des Umweltschutzes werden neue Nachweispflichten, Meldeauflagen und Kontrollmechanismen eingeführt, die vor allem eines bewirken: massive Bürokratie, erhebliche Mehrkosten und einen schleichenden Verlust von Eigentumsrechten. Recycling wird dabei nicht als sinnvolle Maßnahme verstanden, sondern als ideologisch motivierter Selbstzweck durchgesetzt, unabhängig von wirtschaftlicher Vernunft oder praktischer Umsetzbarkeit.

Besonders gravierend sind die im EU-Vorschlag vorgesehenen übermäßigen Nachweispflichten für Fahrzeughalter. Künftig soll beim Verkauf eines Fahrzeugs, insbesondere bei Verbringung ins Ausland, der Eigentümer nachweisen müssen, dass das Fahrzeug „verkehrstauglich“ ist. Dies bedeutet in der Praxis verpflichtende technische Gutachten oder vergleichbare Nachweise, die mit Kosten von mehreren hundert Euro verbunden sind. Gleichzeitig wird die Beweislast vollständig auf den Eigentümer verlagert.² Nicht mehr die Behörde muss einen Missbrauch nachweisen, sondern der Bürger muss seine Unschuld belegen. Diese Beweislastumkehr stellt einen schweren Eingriff in grundlegende Eigentumsrechte dar und führt insbesondere bei älteren Fahrzeugen zu einer massiven Entwertung. Gerade Menschen mit

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52023PC0451> (aufgerufen am 17.02.2026)

² https://www.focus.de/auto/gebrauchtwagen/eu-will-nun-mitbestimmen-ob-sie-ihr-altes-auto-verkaufen-duerfen_c65fc52a-7d39-4efc-b50e-264a8645ce8c.html (aufgerufen am 17.02.2026)

geringem Einkommen, die auf günstige Gebrauchtfahrzeuge angewiesen sind, werden dadurch unverhältnismäßig belastet. Millionen alltäglicher Fahrzeugtransaktionen werden mit unnötiger Bürokratie überzogen und der freie Warenverkehr innerhalb der Europäischen Union faktisch behindert.

Noch weiter geht der EU-Vorschlag dort, wo er faktisch einen Zwang zur Verschrottung vorsieht. Fahrzeuge, die nach bürokratischen Kriterien als nicht reparabel eingestuft werden, sollen innerhalb kurzer Fristen aus dem Verkehr gezogen und an Behandlungsanlagen abgegeben werden, andernfalls drohen Sanktionen. Damit wird nicht nur der Marktmechanismus außer Kraft gesetzt, sondern es entsteht ein enteignungsähnlicher Effekt: Gebrauchtfahrzeuge verlieren schlagartig ihren Wert, obwohl eine Reparatur technisch möglich und vom Eigentümer ausdrücklich gewollt wäre.³ Die Europäische Kommission ersetzt hier Eigenverantwortung, Subsidiarität und marktwirtschaftliche Anreize durch starre Verbote und Zwangsmaßnahmen.

Diese Eingriffe werden zusätzlich durch die geplante Einführung eines digitalen Produktpasses für jedes einzelne Fahrzeug verschärft. Der digitale Produktpass verursacht hohe Kosten, erfordert eine dauerhafte Erfassung und Pflege umfangreicher Daten und schafft neue Überwachungsstrukturen. Einen nachweisbaren Nutzen für Umwelt oder Konsumenten liefert er nicht.⁴ Er steht vielmehr sinnbildlich für das grundlegende Misstrauen der Europäischen Kommission gegenüber Bürgern und Betrieben und für den Anspruch, Mobilität zentral zu kontrollieren und zu reglementieren.

Der Vorschlag fügt sich nahtlos in die links-ideologisch geprägte Umweltpolitik der Europäischen Kommission im Rahmen des Green Deals ein. Die einseitige Fokussierung auf Elektrifizierung erhöht die Abhängigkeit Europas von kritischen Rohstoffen aus Drittstaaten und schwächt gleichzeitig die industrielle Basis Europas. Die Altfahrzeug-Verordnung trägt nichts zur Lösung dieser Probleme bei, sondern verschärft sie durch zusätzliche Auflagen, Kosten und Rechtsunsicherheit.

Besonders problematisch ist der EU-Vorschlag auch für den Erhalt historischer Fahrzeuge. Oldtimer sind keine Umweltbelastung, sondern technik- und kulturhistorische Güter. Die Auswirkungen ihrer Nutzung sind minimal, ihr Erhalt ist nachhaltig und ressourcenschonend. Dennoch behandelt die Europäische Kommission historische Fahrzeuge faktisch wie Wegwerfprodukte und unterwirft sie Regelungen, die ihre Restaurierung, Erhaltung und Nutzung erheblich erschweren oder unmöglich machen. Genau davor warnen auch zahlreiche Verbände, wie das Kuratorium Historische Mobilität Österreichs (KHMÖ).⁵

Insgesamt greift der EU-Vorschlag zur Altfahrzeug-Verordnung massiv in das Eigentumsrecht ein. Es muss selbstverständlich bleiben, dass ein Eigentümer selbst entscheidet, ob er ein Fahrzeug repariert, erhält oder restauriert, unabhängig davon, ob sich dies nach bürokratischen Rechenmodellen „rechnet“. Kein Fahrzeug darf durch EU-Vorgaben künstlich entwertet oder zur Verschrottung gezwungen werden. Das

³ <https://www.computerbild.de/artikel/News-Connected-Car-Neue-EU-Regel-erschwert-den-Gebrauchtwagenverkauf-39873179.html> (aufgerufen am 17.02.2026)

⁴ https://www.chip.de/news/auto-fahrrad/gebrauchtes-auto-verkaufen-ab-2026-gelten-stroengere-vorschriften_2e2b22f4-065d-4255-b4c0-0cc2639476cf.html (aufgerufen am 17.02.2026)

⁵ https://www.khmoe.at/news/73_neues-fuer-fahrzeugbesitzerinnen-2026 (aufgerufen am 17.02.2026)

Recht auf Reparatur ist gelebter Umweltschutz und darf nicht durch Überregulierung ausgehöhlt werden.

Der Vorschlag der Europäischen Kommission zur Altfahrzeug-Verordnung steht damit für eine Politik, die an den Menschen vorbeiregiert, soziale Folgen ignoriert, Eigentum entwertet und nationale Handlungsspielräume systematisch einschränkt. Solange die Verhandlungen auf EU-Ebene noch laufen, ist es Aufgabe der Bundesregierung, diesem Kurs entschieden entgegenzutreten und diesen Vorschlag klar zurückzuweisen, anstatt ihn durch stilles Mitverhandeln zu legitimieren.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher nachstehenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich auf europäischer Ebene in den laufenden Verhandlungen mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass der von der Europäischen Kommission vorgelegte Entwurf einer Verordnung betreffend die Behandlung von Altfahrzeugen (COM(2023) 451 final) zurückgezogen wird und es zu keiner finalen Beschlussfassung kommt.“

In formeller Hinsicht wird ersucht, diesen Antrag dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität zuzuweisen.