

Abfallverbringung – Altfahrzeuge

Die ab dem 21. Mai 2026 anzuwendende Verordnung (EU) 2024/1157 über die Verbringung von Abfällen (VVA) regelt u. a. die grenzüberschreitende Verbringung von Altfahrzeugen.

Was ist ein Altfahrzeug?

Altfahrzeuge sind als Abfall einzustufende Fahrzeuge mit mindestens vier Rädern (einschließlich Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Personen und Gütern sowie Anhänger) sowie alle zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge (einschließlich Kleinkrafträder, Krafträder sowie drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge).

Wann sind gebrauchte Fahrzeuge als Altfahrzeug (= Abfall) einzustufen?

Kein Abfall sind grundsätzlich Fahrzeuge, die im Einklang mit europäischen Sicherheitsstandards verkehrssicher sind und direkt genutzt werden können. Das gilt im Regelfall auch bei geringfügigen, reparablen Beschädigungen (z. B. zerbrochene oder gerissene Windschutzscheibe, defekte Frontscheinwerfer oder Rücklichter, fehlende Motorhaube, blockierte Türen, alte Bremsbeläge, fehlende oder leere Batterie, vollständig abgenutzte Reifenprofile). Voraussetzung ist, dass eine Reparatur nach den Gesamtumständen wahrscheinlich ist.

Hingegen sind Gebrauchtfahrzeuge als Abfall einzustufen, wenn ihr Besitzer sich ihrer entledigt, entledigen will oder entledigen muss. Maßgeblich ist u. a., ob die ursprüngliche Zweckbestimmung entfallen ist. Dies ist der Fall, wenn ein Fahrzeug für die Demontage und Wiederverwendung von Ersatzteilen bestimmt ist. Nach der Verkehrsanschauung reicht es im Regelfall bereits aus, wenn das Fahrzeug nicht mehr betriebsbereit ist bzw. einen Totalschaden hat und sich nicht für geringfügige Reparaturen eignet bzw. in wesentlichen Bestandteilen schwer beschädigt ist (z. B. Motor, Stützen, Dach, Achse, Einspritzsystem oder Getriebehalter) oder wenn es in mehrere Teile zertrennt ist (z. B. zwei Hälften). Bei Unfallfahrzeugen mit einem technischen Totalschaden fehlt es bereits an der Reparaturfähigkeit. Solche Fahrzeuge sind allenfalls noch „Ersatzteilträger“ und damit Abfall. Bei Unfallfahrzeugen mit einem wirtschaftlichen Totalschaden ist eine unmittelbare

Weiternutzung gemäß der ursprünglichen Zweckbestimmung jedenfalls dann nicht mehr möglich, wenn nicht bloß die Karosserieoberfläche betroffen (z. B. großflächige Hagelschäden), sondern aufgrund der Beschädigung grundlegender Bestandteile oder Bereiche des Fahrzeugs die Verkehrssicherheit und Verkehrstauglichkeit nicht mehr gegeben ist. In solchen Fällen ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine Reparatur unwahrscheinlich oder jedenfalls nicht gewiss (Ausnahme ggf. Oldtimer). Angesichts hoher erzielbarer Erlöse bei der Vermarktung von Autoersatzteilen werden solche Unfallfahrzeuge üblicherweise in Einzelteile zerlegt, wodurch zwangsläufig die ursprüngliche Zweckbestimmung entfällt. Weil es bei der Verkehrsanschauung auf die Gepflogenheiten im jeweiligen gesellschaftlichen Bereich nach der örtlichen Rechtsordnung ankommt, kann bei der Veräußerung von Unfallfahrzeugen mit einem wirtschaftlichen Totalschaden ins Ausland nicht darauf abgestellt werden, ob dort wegen niedrigerer Instandsetzungskosten eine Reparatur noch wirtschaftlich sinnvoll ist. Die Verkehrsanschauung in anderen Ländern (jedenfalls solchen außerhalb der EU) ist für die Beurteilung der Abfalleigenschaft nicht maßgeblich.

Auch wenn ein Händler oder Makler (etwa auf einer online-Plattform) ein fahruntaugliches Unfallfahrzeug mit technischem oder wirtschaftlichem Totalschaden zum Verkauf anbietet, handelt es sich um Abfall. Denn es ist ungewiss, ob ein möglicher Käufer das Unfallfahrzeug tatsächlich repariert oder nicht vielmehr ausschachtet. Der Umstand, dass Unfallfahrzeuge überhaupt noch einen wirtschaftlichen Wert haben und mit Gewinn verkauft werden können, ändert dabei nichts an der Abfalleigenschaft. Denn der Abfallbegriff bezieht sich auch auf wirtschaftlich wiederverwertbare Stoffe und Gegenstände mit ggf. positivem Marktwert.

In Fällen, in denen gebrauchte Fahrzeuge möglicherweise Abfälle sind und der Besitzer bei be-

hördlichen Kontrollen das Gegenteil behauptet, muss er der zuständigen Behörde Nachweise dafür vorlegen. Werden die Nachweise nicht erbracht, ist von Abfall auszugehen (siehe Kurzinfo „[Kontrollen](#)“).

Welcher Abfallcode gilt für Altfahrzeuge?

Gebrauchte Geräte gelten als Abfälle, wenn sie Altfahrzeuge, aus denen keine Betriebsflüssigkeiten abgelassen wurden und von denen keine gefährlichen Bauteile (z. B. Batterien) entfernt wurden, sind in den Anhängen III bis IV der VVA nicht genannt und deshalb als nicht gelistete Abfälle notifizierungspflichtig (siehe Kurzinfo „[Abfalleinstufung](#)“). Nach der Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV) gilt der Abfallschlüssel 16 01 04*. Eine Verbringung in Nicht-OECD-Staaten ist verboten.

Für vollständig entleerte und von gefährlichen Bauteilen entfrachtete Altfahrzeuge (ggf. zer-

legt, gepresst/kompaktiert), gilt der grün gelistete Abfallcode B1250 (AVV-Abfallschlüssel 16 01 06). Ob und mit welchen Maßgaben eine Verbringung in Nicht-OECD-Staaten zulässig ist, entscheidet sich nach der Staatenliste (siehe Kurzinfo „[Ausfuhren in Drittstaaten](#)“).

Welche Anforderungen müssen Nicht-EU-Anlagen erfüllen?

Vorausgesetzt, die Verbringung ist zulässig (siehe oben), muss ab dem 21. Mai 2027 jeder Notifizierende bzw. Veranlasser überprüfen und bei notifizierungspflichtigen Abfällen im Notifizierungsverfahren, ansonsten bei behördlicher Aufforderung, nachweisen, dass die Empfängeranlage im Nicht-EU-Ausland die Altfahrzeuge umweltgerecht bewirtschaftet. Dafür muss die Anlage einer Auditierung unterzogen werden (siehe Kurzinfo „[Anlagenaudits](#)“).

Weitere Infos:

Rheinland-Pfalz: <https://sam-rlp.de/aufgaben/abfallverbringung>

SAM Sonderabfall-Management-Gesellschaft Rheinland-Pfalz mbH
Wilhelm-Theodor-Römheld-Str. 34
55130 Mainz
Telefon: 06131 98298-0
Telefax: 06131 98298-22
E-Mail: info@sam-rlp.de
URL: www.sam-rlp.de