

Export von gebrauchten Pkw und Lkw

Der Verbringung gebrauchter Pkw und Lkw zwischen den EU-Mitgliedstaaten sowie der Export in Staaten im nahen und mittleren Osten oder in afrikanische Staaten stellt einen wichtigen Teil der weiteren Nutzungskette älterer Fahrzeuge dar. Da es sich dabei aber auch um stark reparaturbedürftige oder als Ersatzteilquelle vorgesehene Fahrzeuge handeln kann, stellt sich die Frage, in welchen Fällen es sich um Altfahrzeuge, also um Abfälle, handelt. Diese Frage ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil jedes Jahr zwar ca. 6 Mio. Altfahrzeuge in der EU entsorgt werden, aber das Schicksal von weiteren 3,4 bis 4,7 Mio. Fahrzeugen ungeklärt ist. Ein erheblicher Teil dieser Fahrzeuge wird wahrscheinlich illegal exportiert, wodurch möglicherweise Umweltschäden entstehen und die europäischen Volkswirtschaften geschädigt werden.

Eine grenzüberschreitende Verbringung von Fahrzeugen, die als Abfall einzustufen sind, unterliegt nach der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen (VVA) insbesondere beim Export in Staaten außerhalb der EU erheblichen Einschränkungen bis hin zu Verboten:

Fahrzeugzustand	EU-Staat	OECD-Staat	Nicht-OECD-Staat
Gebrauchtfahrzeug, zulassungsfähig, ggf. leichte Reparaturen	Verbringung / Export als Produkt ¹		
Altfahrzeug, entfrachtet	Allgemeine Informationspflichten (Art. 18 und Anhang VII VVA)	siehe Staatenliste ²	
Altfahrzeug, nicht entfrachtet	Notifizierung (Genehmigung)	Verbot	

Die Voraussetzungen für die Verbringung von Abfällen in Nicht-OECD-Staaten werden sich ab dem 21. Mai 2026 mit der Anwendung der neuen Verordnung (EU) 2024/1157 über die Verbringung von Abfällen nochmals verschärfen. Zudem will die EU-Kommission künftig mit einer neuen Verordnung über Altfahrzeuge illegale Altfahrzeugexporte durch klare Unterscheidungskriterien, mehr Inspektionen, eine digitale Nachverfolgung, ein generelles Verbot der Ausfuhr nicht verkehrstauglicher Gebrauchtfahrzeuge und höhere Sanktionen unterbinden.³

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, verlässlich zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen (= Abfällen) zu unterscheiden. Diese Unterscheidung erfolgt aus behördlicher Sicht anhand der Kriterien, die von den EU-Mitgliedstaaten in den sog. Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9⁴ vereinbart wurden. Eine grundlegende Differenzierung findet sich dort unter Kapitel 2, eine detaillierte Beschreibung der maßgeblichen Kriterien enthalten die Anhänge 1 und 2 der Leitlinien. Die für eine Einstufung als betriebsbereites oder (leicht) reparierbares Gebrauchtfahrzeug erforderlichen Unterlagen sind unter Nummer 11 bzw. in Anhang 3 der Leitlinien beschrieben.

Der Besitzer eines gebrauchten Fahrzeuges muss zum maßgeblichen Zeitpunkt der grenzüberschreitenden Beförderung⁵ in der Lage sein, gegenüber den zuständigen Behörden auf Nachfrage Angaben zu machen, die belegen, dass die für betriebsbereite oder reparierbare Gebrauchtfahrzeuge maßgeblichen Kriterien eingehalten werden. Diese Kriterien sind der gegenwärtige Marktwert des Fahrzeugs (vgl. Eurotax-Liste), sein Zustand im Hinblick auf das Ausmaß des Schadens, das Baujahr und der Kilometerstand auf dem Tacho, sowie eine Beschreibung der notwendigen Reparaturen



Bild: SAM, UJ

¹ Ggf. gelten auch für Gebrauchtfahrzeuge mit Produktstatus Einfuhrbeschränkungen wie z.B. ein Höchstalter der Fahrzeuge.
² Siehe <https://www.umweltbundesamt.de/dokument/staatenliste>; je nach Importstaat gelten hier nur die allgemeinen Informationspflichten, eine Notifizierungspflicht oder sogar ein Verbot.
³ Siehe https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_3819.
⁴ Siehe <https://www.bmuv.de/themen/kreislaufwirtschaft/internationales/abfallverbringung/anlaufstellen-leitlinien>.
⁵ EuGH, Urteil vom 14.03.2019, C-399/17, Rn. 57.

und der Reparaturkosten, gemessen an den Reparaturkosten des EU-Versandstaates. Als geringfügig gelten nach Anhang 1 der Leitlinien z. B. Reparaturen einer zerbrochenen oder gerissenen Windschutzscheibe, eines defekten Frontscheinwerfers oder von Rücklichtern, einer fehlenden Motorhaube, von blockierten Türen, von alten Bremsbelägen, von fehlenden oder leeren Batterien oder von vollständig abgenutzten Reifenprofilen.

Hingegen ist ein Gebrauchtfahrzeug im Regelfall als Abfall einzustufen, wenn es sich nicht für geringfügige Reparaturen eignet bzw. in wesentlichen Bestandteilen schwer beschädigt oder in mehrere Teile zertrennt ist (z. B. zwei Hälften). Gleiches gilt, wenn es für die Demontage und Wiederverwendung von Ersatzteilen bestimmt ist. Weitere Indizien für die Abfalleigenschaft sind, dass die Reparaturkosten den gegenwärtigen Wert des Fahrzeugs übersteigen und die Möglichkeit einer Reparatur, gemessen an den Reparaturkosten innerhalb der EU, nicht vorausgesetzt werden kann, sowie dass kein angemessener Schutz vor Beschädigung bei der Beförderung und beim Be- und Entladen vorliegt.

In solchen Verdachtsfällen wird von den zuständigen Behörden die Abfalleigenschaft widerlegbar vermutet.⁶ Auch wird vermutet, dass eine illegale Verbringung vorliegt. Der Besitzer bzw. Veranlasser der Verbringung kann die vermutete Abfalleigenschaft nur widerlegen, wenn er bestimmte Nachweise vorlegt,⁷ u. a. eine Kopie der Rechnung und des Vertrages über die Veräußerung bzw. den Eigentumsübergang des Fahrzeugs sowie einen Nachweis der Funktionsfähigkeit, d. h. die Kopie der Aufzeichnungen über die technische Überwachung, die kurz vor der Verbringung (z. B. nicht mehr als einen Monat zuvor) und gemäß den nationalen Maßgaben über die technische Überwachung von einem zugelassenen Prüfer oder alternativ von einem Fahrzeugsachverständigen oder Fahrzeugmechaniker oder einem anderen zugelassenen Prüfer durchgeführt wurde. Für reparierbare Gebrauchtfahrzeuge muss eine von einem zugelassenen Prüfer, Fahrzeugsachverständigen

oder Fahrzeugmechaniker ausgestellte Bescheinigung vorgelegt werden, dass eine Reparatur möglich und als geringfügig anzusehen ist, sowie eine Erklärung des Besitzers, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um Abfall handelt. Bis zur Vorlage der Nachweise besteht der Verdacht der illegalen Abfallverbringung. Der Besitzer bzw. Veranlasser der Verbringung muss die Kosten einer sicheren Lagerung der zunächst als Abfälle sichergestellten



Bild: PP Koblenz, Hr. Blesse

Fahrzeuge bis zum Zeitpunkt der Vorlage der Nachweise tragen.⁸ Die Behörde kann abschließend von der Abfalleigenschaft ausgehen, wenn die Nachweise nicht bzw. nicht fristgerecht vorgelegt werden oder die vorgelegten Nachweise nicht ausreichen. Unter solchen Umständen wird die Verbringung endgültig als illegal angesehen, so dass die Person, die für die Verbringung verantwortlich ist, den Abfall auf eigene Kosten in den Versandstaat zurückführen und sich ggf. strafrechtlich verantworten muss.⁹ Dies kann auch einen Händler betreffen, der ein Altfahrzeug verkauft und dabei weiß oder zumindest in Kauf nimmt, dass das Fahrzeug grenzüberschreitend verbracht werden soll.

Fragen zur Einstufung von Pkw und Lkw als Gebrauchtfahrzeuge oder Altfahrzeuge und zur grenzüberschreitenden Abfallverbringung beantworten die jeweils zuständigen Behörden der Bundesländer bzw. EU-Mitgliedstaaten, bei grenzüberschreitenden Verbringung nach oder aus Rheinland-Pfalz die hier zuständige SAM.

⁶ Art. 50 Abs. 4b VVA.

⁷ Art. 50 Abs. 4a bis 4c VVA und Nr. 11 der Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9.

⁸ Art. 25 Abs. 1 VVA und § 8 Abs. 3 Satz 1 Abfallverbringungsgesetz (AbfVerbrG).

⁹ Art. 50 Abs. 4b VVA.

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