ANLAUFSTELLEN-LEITLINIEN Nr. 9

Betr.: Verbringung von Altfahrzeugen

1. Diese Anlaufstellen-Leitlinien stellen die gemeinsame Auffassung aller Mitgliedstaaten zur Frage dar, wie die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen (VVA) auszulegen ist. Die Leitlinien wurden von den Anlaufstellen auf einer nach Artikel 57 der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 am 8. Juli 2011 durchgeführten Versammlung vereinbart. Sie sind nicht rechtsverbindlich. Die verbindliche Auslegung von Gemeinschaftsrecht liegt in der ausschließlichen Zuständigkeit des Europäischen Gerichtshofs. Die Leitlinien gelten ab dem 1. September 2011 und sollen spätestens fünf Jahre nach diesem Termin überprüft und nötigenfalls geändert werden.

1. Einleitung

2. Diese Anlaufstellen-Leitlinien enthalten Informationen für

(a) Personen, welche die Verbringung von Altfahrzeugen veranlassen,

(b) Besitzer von Gebrauchtfahrzeugen, welche grenzüberschreitende Beförderungen von Gebrauchtfahrzeugen veranlassen und eine Nichteinhaltung der VVA vermeiden möchten (siehe Quellenangabe 1 in Anhang 4) sowie Besitzer von Werkstätten, Demontage- und Recyclingeinrichtungen, Händler und Kaufleute, und

(c) Behörden, die für die Durchsetzung der VVA zuständig sind.

3. Als Fahrzeuge im Sinne dieser Leitlinien gelten alle Fahrzeuge mit mindestens vier Rädern gemäß Artikel 2 der Richtlinie 70/156/EWG, einschließlich Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Personen und Gütern sowie Anhänger (siehe Quellenangabe 5 in Anhang 4) und alle zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge gemäß Artikel 1 der Richtlinie 2002/24/EG einschließlich Kleinkrafträder, Krafträder sowie drei- und vierrädrige Kraftfahrzeuge (siehe Quellenangabe 6 in Anhang 4). Ein Gebrauchtfahrzeug ist ein Fahrzeug, welches zuvor genutzt wurde.

4. Die geltenden Kontrollverfahren hängen zunächst von der Frage ab, ob es sich bei dem fraglichen Gegenstand um Abfall gemäß Begriffsbestimmung in Artikel 3 Abs. 1 der Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle (Abfallrahmenrichtlinie) (siehe Quellenangabe 4 in Anhang 4), im nationalen Recht oder nach nationaler Auslegung handelt. Können die zuständigen Behörden am Versandort und am Bestimmungsort kein Einvernehmen über die Einstufung bezüglich der Unterscheidung zwischen Abfällen und Nichtabfällen erzielen, so wird der betreffende Gegenstand gemäß Artikel 28 Abs. 1 VVA als Abfall behandelt.

5. Die Fragen, ob bei einem Stoff eine Entledigung als Abfall vorliegt und wann Abfall nicht mehr als Abfall anzusehen ist, werden von Fall zu Fall entschieden, wobei die Auslegung des Rechts letztlich Sache der Gerichte ist.

6. Handelt es sich bei dem Material um Abfall, so hängen die Kontrollverfahren davon ab, ob die Verbringung des Abfalls nach der VVA (vgl. Abschnitt 4) notifizierungspflichtig oder nicht notifizierungspflichtig ist, ob der Abfall zur Verwertung oder zur Beseitigung bestimmt ist und ob es im Empfängerstaat zusätzliche Kontrollregelungen gibt.

2. Unterscheidung zwischen Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen

7. Gebrauchtfahrzeuge werden zu Altfahrzeugen, wenn deren Besitzer sich ihrer entledigt oder deren Entledigung beabsichtigt oder zu deren Entledigung verpflichtet ist. Um eine diesbezügliche Beurteilung zu treffen, ist die Nutzungsgeschichte einer Sache von Fall zu Fall zu prüfen. Es gibt

jedoch Eigenschaften von Gebrauchtfahrzeugen, aus denen sich schließen lassen dürfte, ob es sich um Abfall handelt oder nicht.

8. Ein Gebrauchtfahrzeug soll im Regelfall als Abfall eingestuft werden (entfrachtetes Altfahrzeug (zerlegtes Fahrzeug) – Typ 3, oder nicht entfrachtetes Altfahrzeugwrack – Typ 4)[1] (Entledigungsabsicht), wenn mindestens eines der folgenden Kriterien zutrifft:

(a) Vorhandensein eines Verwertungsnachweises,

(b) das Fahrzeug stammt aus einem Abfallsammel- oder Abfallbehandlungssystem,

(c) das Fahrzeug ist für die Demontage und Wiederverwendung von Ersatzteilen oder zum Schreddern/zur Verschrottung bestimmt,

(d) das Fahrzeug weist solche Bestandteile auf, ausgenommen persönliche Habe, die zu entledigen sind oder deren Export nach Gemeinschaftsrecht oder nationalem Recht verboten ist[2];

(e) das Fahrzeug hat einen Totalschaden /eignet sich nicht für geringfügige Reparaturen /ist in wesentlichen Bestandteilen schwer beschädigt (z. B. aufgrund eines Unfalls) oder in mehrere Teile zertrennt (z. B. zwei Hälften),

(f) Belege nach Absatz 11 sind entgegen dem Verlangen der zuständigen Behörde oder einer anderen staatlichen Stelle wie Zoll, Polizei oder einer anderen staatlichen Einrichtung, nicht vorgelegt worden.

9. Die folgenden Indikatoren können für die Einstufung eines Gebrauchtfahrzeugs als Abfall ebenfalls relevant sein[3]:

(a) seit der letzten vorgeschriebenen nationalen technischen Überwachung des Fahrzeugs sind mehr als zwei Jahre vergangen,

(b) das Fahrzeug hat keine Identifizierungsnummer und der Besitzer des Fahrzeugs ist nicht bekannt,

(c) das Fahrzeug wurde einem zugelassenen Zwischenlager[4] oder einer zugelassenen Abfallbehandlungsanlage übergeben,

(d) die Reparaturkosten übersteigen den gegenwärtigen Wert des Fahrzeugs (Ausnahme: Oldtimer) und die Möglichkeit einer Reparatur kann nicht vorausgesetzt werden (als Basis für die Beurteilung dienen Reparaturkosten in den EU-Mitgliedstaaten[5]),

(e) das Fahrzeug ist nicht angemessen vor Beschädigung bei der Beförderung und beim Be- und Entladen geschützt, z. B. vor Beschädigung, die sich aus der Nutzung als "Container" für Gegenstände wie Ersatzteile, gebrauchte Elektro- und Elektronikgeräte oder Abfälle ergibt,

(f) das Fahrzeug ist zugeschweißt oder mit Isolierschaum verschlossen,

(g) das Fahrzeug stellt ein Sicherheitsrisiko oder eine Gefahr für die Umwelt dar, z. B. weil

i) am Fahrzeug Türen fehlen,

ii) Treibstoff oder Treibstoffdämpfe freigesetzt werden (Feuer- und Explosionsgefahr),

---

[1] Altfahrzeugtypen und ihre Beschreibung siehe Anhang 2.
[2] Z. B. FCKW oder HFKW in Klimaanlagen gemäß Verordnung (EG) Nr. 1005/2009.
[3] Altfahrzeugtypen und ihre Beschreibung siehe Anhang 2.
[4] Ein Zwischenlager ist eine Einrichtung, in der D15- oder R13-Verfahren durchgeführt werden können.
[5] Siehe “Bescheinigung über die Reparierbarkeit des Fahrzeugs” gemäß Absatz 11 Buchstabe b Ziffer ii, falls verlangt. Wenn ein Fahrzeug in einem Versand-Mitgliedstaat mit höheren Arbeits- oder anderen Kosten eher als Abfall eingestuft wird, kann es sinnvoll sein, die Reparaturkosten im Empfänger-Mitgliedstaat zu berücksichtigen.

iii) das Flüssiggassystem ein Leck hat (Feuer- und Explosionsgefahr),

iv) Betriebsflüssigkeiten freigesetzt werden (Gefahr der Wasserverschmutzung durch Kraftstoff, Bremsflüssigkeit, Frostschutzmittel, Batteriesäure, Kühlflüssigkeit),

v) Brems- und Lenkungsteile übermäßig abgenutzt sind.

10. Sofern nicht ein Kriterium aus Absatz 8 zutrifft, würde ein Gebrauchtfahrzeug im Regelfall nicht als Abfall angesehen werden

(a) wenn es sich um

i) ein betriebsbereites Gebrauchtfahrzeug (Typ 1), oder

ii) ein reparierbares Gebrauchtfahrzeug (Typ 2)

handelt, wobei sich die Beschreibungen dieser Typen in Anhang 1 finden und die Kriterien aus Absatz 11 Buchstabe a bis c erfüllt werden; oder

(b) wenn es sich um einen Oldtimer (Typ 2a) gemäß den nationalen Vorschriften handelt; siehe Beschreibung dieses Typs in Anhang 1.

11. Macht der Besitzer eines Fahrzeugs geltend, er beabsichtige die Verbringung bzw. verbringe ein betriebsbereites Gebrauchtfahrzeug (Typ 1) oder ein reparierbares Gebrauchtfahrzeug (Typ 2) und keinen Abfall und hat die zuständige Behörde oder eine andere staatliche Stelle wie Zoll, Polizei oder eine andere fragliche Einrichtung berechtigten Grund zu der Annahme, dass das Gebrauchtfahrzeug als Abfall eingestuft werden kann, sollte der fraglichen Behörde, soweit dies aufgrund einer Entscheidung der fraglichen zuständigen Behörde verlangt wird, folgendes zur Verfügung gestellt werden, entweder generell und vor der Verbringung, oder je nach Einzelfall, um die Behauptung des Besitzers zu belegen[6]:

(a) eine Kopie der Rechnung und des Vertrags über die Veräußerung bzw. den Eigentumsübergang des Fahrzeugs mit einer Garantie, z. B. im Falle eines betriebsbereiten Gebrauchtfahrzeugs (Typ 1), in der die volle Betriebsbereitschaft und Verkehrssicherheit des Fahrzeugs festgestellt wird,

(b) (i) Für betriebsbereite Gebrauchtfahrzeuge (Typ 1): Einen Beleg über die Beurteilung/die Prüfung in Form einer 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[7], oder, alternativ, aufgrund einer Entscheidung der zuständigen Behörden von einem Fahrzeugsachverständigen oder Fahrzeugmechaniker oder einem anderen zugelassenen Prüfer durchgeführt wurde,

(ii) Für reparierbare Gebrauchtwagen (Typ 2) kann zwischen den folgenden beiden Möglichkeiten gewählt werden:

- Eine Bescheinigung über die Reparierbarkeit des Fahrzeugs, um darüber zu entscheiden, ob eine Reparatur geringfügig ist. Ein Muster für eine solche Bescheinigung ist in Anhang 3 beigefügt zusammen mit Kriterien für die Bewertung,
- Nachweis nach (i), soweit anwendbar für die Entscheidung darüber, ob eine Reparatur als geringfügig angesehen werden kann,

[6] Gemäß den Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 1 der VVA gilt Buchstabe b nicht für Behörden in Transitstaaten.

[7] Eine juristische oder natürliche Person, die in einem Mitgliedstaat zur Durchführung von Fahrzeuginspektionen zugelassen ist.

(c) Eine Erklärung des Besitzers, der die grenzüberschreitende Verbringung veranlasst, wonach es sich bei dem Fahrzeug nicht um Abfall (wie in Artikel 3 Abs. 1 der Abfallrahmenrichtlinie festgelegt) handelt.

Vor jeglicher grenzüberschreitender Beförderung sollte der Besitzer in der Lage sein, gegenüber den betreffenden staatlichen Stellen wie Zoll, Polizei oder anderen relevanten Einrichtungen, Angaben zu machen, die belegen, dass die obigen Kriterien für betriebsbereite oder reparierbare Gebrauchtfahrzeuge eingehalten werden können oder eingehalten werden.

3. Zwischenlagerung (im Falle von illegaler Verbringung)

12. Ist eine Zwischenlagerung notwendig aufgrund einer gestoppten Verbringung von Altfahrzeugen, welche die Anforderungen der VVA nicht erfüllt, sollten bestimmte Vorsorgemaßnahmen ergriffen werden (z. B. undurchlässige Oberfläche, Auffangpfannen), um die Umwelt gegen ein Austreten von wasserverunreinigenden Substanzen (z. B. Motorenöl) zu schützen.

4. Verbringung von Altfahrzeugen

13. Die Verbringung von Altfahrzeugen ist in der VVA geregelt. Unter bestimmten Umständen sieht die VVA vor, dass die Abfallverbringung zusätzlichen Kontrollbestimmungen nach dem nationalen Recht der Mitgliedstaaten oder sonstiger Einfuhrländer unterliegt, z. B. kann ein Verbot für die Verbringung von Abfällen gelten, die zur Beseitigung in bestimmten Mitgliedstaaten oder anderen Einfuhrländern bestimmt sind. Altfahrzeugtypen und deren Beschreibung, die für die Einstufung von Altfahrzeugen maßgeblich sind, finden sich in Anhang 2.

4.1 Verbringung von zur Beseitigung bestimmten Altfahrzeugen

4.1.1 Verbringung innerhalb der EU

14. Jede Verbringung von zur Beseitigung bestimmten Altfahrzeugen innerhalb der EU unterliegt dem in der VVA genannten Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung. Jeder Mitgliedstaat kann zur Beseitigung bestimmte Abfallverbringungen in andere oder aus anderen Mitgliedstaaten grundsätzlich verbieten, weshalb sich die jeweils zuständigen Behörden danach erkundigen sollten, ob die zur Beseitigung geplante Verbringung nach dem nationalen Recht zulässig ist.

4.1.2 Ausfuhr aus der EU

15. Die Ausfuhr von zur Beseitigung bestimmten Altfahrzeugen aus der EU ist (mit Ausnahme der Ausfuhr in EFTA-Länder, die auch Vertragsparteien des Basler Übereinkommens sind) stets verboten.

4.1.3 Einfuhr in die EU

16. Grundsätzlich gilt: Die Einfuhr von zur Beseitigung bestimmten Altfahrzeugen aus Nicht-EU-Ländern ist erlaubt, es sei denn, der Versandstaat ist nicht Vertragspartei des Basler Übereinkommens und es wurde keine spezielle Übereinkunft getroffen. EU-Mitgliedstaaten können allerdings derartige Einfuhren verbieten, wenn nach ihrer Auffassung hierfür fundierte Umweltschutzgründe vorliegen. Sämtliche erlaubten Einfuhren von zur Beseitigung bestimmten Abfällen unterliegen dem in der VVA genannten Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung.

4.2 Verbringung von zur Verwertung bestimmten Altfahrzeugen

4.2.1 Verbringung innerhalb der EU

17. Die Verbringung von zur Verwertung bestimmten Altfahrzeugen innerhalb der EU kann entweder dem in der VVA genannten Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung oder allgemeinen Informationspflichten (vgl. Artikel 18 VVA) unterliegen.

Jede Verbringung in bestimmte Mitgliedstaaten, die Übergangsregelungen gemäß Artikel 63 der VVA anwenden, unterliegen dem in der VVA genannten Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung.

Die anzuwendenden Kontrollen bestimmen sich nach der Klassifizierung der fraglichen Altfahrzeuge in den betreffenden Abfallverzeichnissen in den Anhängen der VVA[8]. Abfälle, die nicht explizit gelistet sind, unterliegen dem Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung.

Die Abfallverzeichnisse der VVA unterscheiden sich in Bezug auf die Verbringung innerhalb der EU vom Europäischen Abfallverzeichnis. Bei der Klassifizierung von Altfahrzeugen sollte nach dem Vorsorgeprinzip vorgegangen werden. Steht nicht fest, dass das fragliche Altfahrzeug unter einen Eintrag in Anhang III („Grüne“ Abfallliste), IIIA oder IIIB VVA fällt, sollte die Verbringung notifiziert werden.

4.2.2 Ausfuhr aus der EU

18. Die für die Ausfuhr von für die Verwertung bestimmten Altfahrzeugen aus der EU geltenden Kontrollen hängen von der Klassifizierung der Abfälle ("nicht gefährlich" (Altfahrzeugtyp 3 in Anhang 2) – "gefährlich" (Altfahrzeugtyp 4 in Anhang 2))[9] und den auf den Empfängerstaat anwendbaren Bestimmungen ab[10]. Die Ausfuhr von zur Verwertung bestimmten gefährlichen Abfällen in Länder, in denen der OECD-Beschluss C(2001)107/Endgültig nicht gilt, ist verboten. Der Umfang der Kontrollen richtet sich auch hier wieder nach den Anhängen der VVA; bei Ausfuhren in Länder, in denen der OECD-Beschluss nicht gilt, wird unter bestimmten Umständen gemäß VVA auf das Europäische Abfallverzeichnis verwiesen.

4.2.3 Einfuhr in die EU

19. Grundsätzlich gilt: Die Einfuhr von zur Verwertung bestimmten Altfahrzeugen aus Nicht-EU-Ländern ist erlaubt, es sei denn, der Versandstaat ist weder Vertragspartei des Basler Übereinkommens noch ein Staat, in dem der OECD-Beschluss gültig ist, und es wurde keine spezielle Übereinkunft getroffen. Ob das in der VVA genannte Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung oder allgemeine Informationspflichten (vgl. Artikel 18 VVA für Abfälle, die in den Anhängen III, IIIA und IIIB aufgeführt sind) gelten, richtet sich nach der Klassifizierung des Abfalls.

Die Einfuhr in bestimmte Mitgliedstaaten, die Übergangsregelungen gemäß Artikel 63 der VVA anwenden, unterliegt dem in der VVA genannten Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung.

[8] Zur Einstufung von Altfahrzeugen siehe Anhang 2, Spalte 1 (Typ 3 und 4).
[9] Siehe auch die entsprechenden Teile von Anhang 2 der Geänderten Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 1 (siehe Quellenangabe 8 in Anhang 4).
[10] Siehe Verordnung (EG) Nr. 1418/2007 der Kommission (siehe Quellenangabe 9 in Anhang 4).

5. Kontrollen

20. In Anlagen und während der Beförderung, z. B in Häfen, werden durch staatliche Stellen (z. B. Polizei, Zoll oder Inspektoren) Kontrollen durchgeführt. Es wird dringend empfohlen, während der Kontrollen Fotografien anzufertigen.

21. Personen, die betriebsbereite oder reparierbare Gebrauchtfahrzeuge verbringen, sollten sicherstellen, dass die Fahrzeuge über die entsprechenden Dokumente[11] verfügen, wie sie von den fraglichen Behörden des Versandstaates verlangt werden und angemessen vor Beschädigung bei der Beförderung und beim Be- und Entladen geschützt sind[12] (z. B. durch entsprechende Sicherung), um zu belegen, dass es sich nicht um Abfälle handelt

22. Wird geltend gemacht, dass ein betriebsbereites oder reparierbares Gebrauchtfahrzeug oder ein nicht gefährliches entfrachtetes Fahrzeug verbracht wird, sollten die Personen, die für die Verbringung verantwortlich sind, sicherstellen, dass die von den fraglichen Behörden des Versandstaates geforderten Nachweise[13] als Beleg beigefügt sind.

23. Bei Fehlen der entsprechenden Dokumentation oder eines angemessenen Schutzes vor Beschädigung bei der Beförderung und beim Be- und Entladen[14] dürfte behördlich davon ausgegangen werden, dass es sich bei dem Material um Abfälle handelt, und eine Entscheidung sollte darüber getroffen werden, ob es nicht gefährliche oder gefährliche Abfälle sind. Darüber hinaus dürfte insbesondere beim Fehlen einer Zustimmung gemäß der VVA behördlich davon ausgegangen werden, dass das Fahrzeug eine illegale Verbringung darstellt. In derartigen Fällen werden die entsprechenden zuständigen Behörden unterrichtet, woraufhin das Fahrzeug im Einklang mit den Artikeln 24 und 25 der VVA behandelt wird. In der überwiegenden Mehrheit der Fälle werden die Personen, die für die Verbringung verantwortlich sind, den Abfall auf eigene Kosten in den Versandstaat zurückführen müssen und sich gegebenenfalls strafrechtlich zu verantworten haben. In denjenigen Mitgliedstaaten, in denen die Beweislast zum Nachweis dessen, dass es sich um ein Altfahrzeug und nicht um ein Gebrauchtfahrzeug handelt, bei den staatlichen Stellen liegt, dürfte das Fehlen der entsprechenden Dokumentation und des Schutzes vor Beschädigung zu erheblichen Verzögerungen bei der Weiterbeförderung des Fahrzeugs führen, solange die notwendigen Ermittlungen zur Feststellung des Status des Fahrzeugs, das verbracht wird, durchgeführt werden.

---

[11] Siehe Absatz 11 und Anhang 1 und 2.

[12] Wenn ein besonderer Schutz des Fahrzeugs nicht vorhanden ist, bedeutet dies nicht zwangsläufig, dass ein reparierbares Gebrauchtfahrzeug als Abfall eingestuft wird, insbesondere wenn es sich um eine Beförderung zum Zwecke einer geringfügigen Reparatur, wie z. B. die Reparatur von eingedrückten Kotflügeln oder die Neulackierung eines Fahrzeuges mit verkratztem Lack handelt.

[13] Siehe Absatz 11 und Anhang 1 und 2.

[14] Zur Einstufung von Altfahrzeugen siehe Anhang 2, Spalte 1 (Typ 3 und 4).

Anhang 1

Gebrauchtfahrzeugtypen und ihre Beschreibung

<table>
<tr><th>Typ</th><th colspan="2">Beschreibung</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Typ 1: Betriebsbereites Gebrauchtfahrzeug – Nicht-Abfall¹⁵</td><td colspan="2"><u>Beschreibung</u>

Ein Fahrzeug, dass im Einklang mit europäischen Sicherheitsstandards verkehrssicher ist und direkt genutzt werden kann, und für das im Versandstaat keine Reparaturen notwendig sind.

<u>Informationen über Verbringung</u>

Bei einem solchen Fahrzeug handelt es sich nicht um Abfall. Es unterliegt keinen Kontrollen gemäß VVA.</td></tr>
<tr><td><u>Qualität</u>

1. das Fahrzeug ist in gutem Zustand
2. keine signifikante Korrosion und kein Schaden an Achse oder Karosserie des Fahrzeugs
3. Reifenprofil hat die Abnutzungsgrenze noch nicht erreicht
4. eine Reparatur des Fahrzeugs ist im Versandstaat vor dem Export nicht notwendig
5. das Fahrzeug entspricht den Importbeschränkungen des Empfängerstaates, z. B. im Hinblick auf das Alter des Fahrzeugs</td><td><u>Indikatoren</u>

1. Eines der folgenden drei Dokumente:
i) Bescheinigung eines Fahrzeugsachverständigen
ii) Bescheinigung eines Fahrzeugmechanikers
iii) gültige Bescheinigung über die nationale technische Überwachung
2. das Fahrzeug ist angemessen vor Beschädigung bei der Beförderung und beim Be- und Entladen geschützt, z. B. vor Beschädigung, die sich aus der Nutzung als "Container" für Gegenstände wie Ersatzteile, gebrauchte Elektro- und Elektronikgeräte oder Abfälle ergibt;
3. das Fahrzeug ist nicht zugeschweißt oder mit Isolierschaum verschlossen;
4. das Fahrzeug stellt kein Sicherheitsrisiko oder stellt keine Gefahr für die Umwelt dar, z. B. weil
i) am Fahrzeug Türen fehlen,
ii) Treibstoff oder Treibstoffdämpfe freigesetzt werden (Feuer- und Explosionsgefahr),</td></tr>
</table>

[15] Sofern nicht ein Kriterium aus Absatz 8 Anwendung findet.

		iii) das Flüssiggassystem ein Leck hat (Feuer- und Explosionsgefahr), iv) Betriebsflüssigkeiten freigesetzt werden (Gefahr der Wasserverschmutzung durch Kraftstoff, Bremsflüssigkeit, Frostschutzmittel, Batteriesäure, Kühlflüssigkeit); v) Brems- und Lenkungsteile übermäßig abgenutzt sind.
Typ 2: Reparierbares Gebrauchtfahrzeug – *Nicht-Abfall*[16]	**<u>Beschreibung</u>** **Das Fahrzeug benötigt geringfügige Reparaturen und kann repariert werden. Das Fahrzeug kann verkehrssicher gemacht und für seinen ursprünglichen Zweck genutzt werden und kann nach geringfügigen Reparaturen europäische Sicherheitsstandards einhalten.** **<u>Informationen über Verbringung</u>** Bei einem solchen Fahrzeug handelt es sich nicht um Abfall. Es unterliegt keinen Kontrollen gemäß VVA.	
	<u>Qualität</u> **<u>Nur geringfügige Reparaturen sind notwendig, z. B. für folgendes:</u>** 1. Windschutzscheibe ist zerbrochen oder hat einen Riss 2. Lichter defekt, z. B. Frontscheinwerfer oder Rücklichter 3. Motor liegt wegen fehlender Motorhaube offen 4. eine oder mehrere Türen können nicht geöffnet oder geschlossen werden/sind aus den Angeln (alle Türen sind am Fahrzeug befestigt) 5. Bremsbeläge müssen ausgetauscht werden 6. Batterie fehlt oder ist leer 7. Reifenprofile sind vollständig abgenutzt	**<u>Indikatoren</u>** 1. gültige Bescheinigung über die nationale technische Überwachung 2. allgemein guter Zustand des Fahrzeugs 3. Fahrzeug kann oder wird nach geringfügigen Reparaturen betriebsbereit sein 4. das Fahrzeug ist angemessen vor Beschädigung bei der Beförderung und beim Be- und Entladen geschützt, z. B. vor Beschädigung, die sich aus der Nutzung als "Container" für Gegenstände wie Ersatzteile, gebrauchte Elektro- und Elektronikgeräte oder Abfälle ergibt; 5. das Fahrzeug ist nicht zugeschweißt oder mit Isolierschaum

[16] Sofern nicht ein Kriterium aus Absatz 8 Anwendung findet.

	8. unerhebliches Fahrzeugteil ist beschädigt **<u>Darüber hinaus</u>** 1. Fahrzeug hat keinen Totalschaden (Fahrzeug, das bei einem Unfall so stark beschädigt wurde, dass es nicht mehr repariert werden kann) 2. Keine grundlegenden Teile oder Bereiche des Fahrzeugs (z. B. Motor, Stützen, Dach, Achse, Einspritzsystem oder Getriebehalter) fehlen oder sind stark beschädigt, und deren Reparaturkosten im Versandstaat zu hoch wären (z. B. durch Unfall)[17] 3. Keine Zeichen von Demontage, z. B. fehlende Sitze[18]	verschlossen; 6. das Fahrzeug stellt kein Sicherheitsrisiko und stellt keine Gefahr für die Umwelt dar, z. B. weil i) am Fahrzeug Türen fehlen, ii) Treibstoff oder Treibstoffdämpfe freigesetzt werden (Feuer- und Explosionsgefahr), iii) das Flüssiggassystem ein Leck hat (Feuer- und Explosionsgefahr), iv) Betriebsflüssigkeiten freigesetzt werden (Gefahr der Wasserverschmutzung durch Kraftstoff, Bremsflüssigkeit, Frostschutzmittel, Batteriesäure, Kühlflüssigkeit), v) Brems- und Lenkungsteile übermäßig abgenutzt sind. 7. Maximale Ladekapazität ist nicht überschritten
Typ 2a: Oldtimer – *Nicht-Abfall*	Bezug genommen wird auf die Beschreibung von Oldtimern in Erwägungsgrund 10 der Richtlinie über Altfahrzeuge (siehe <u>Quellenangabe 7</u> in <u>Anhang 4</u>). Zu beachten ist, dass sich die Definition von 'Oldtimer' je nach Mitgliedstaat unterscheidet. Ob es sich bei einem Auto/Fahrzeug um einen Oldtimer handelt oder nicht, ist im Allgemeinen in nationalen/internationalen Vorschriften festgehalten. Sofern Zweifel bestehen, können die fraglichen Behörden kontaktiert werden.	

[17] Siehe Absatz 9 Buchstabe d oben.
[18] Ein Zeichen, dass die Absicht besteht, ein Fahrzeug als Ersatzteilquelle und nicht gemäß seinem ursprünglichen Zweck zu verwenden.

Anhang 2

Altfahrzeugtypen und ihre Beschreibung[19]

<table>
<tr><th>Typ</th><th colspan="2">Beschreibung</th></tr>
<tr><td>Typ 3:
Altfahrzeug – entfrachtet (zerlegtes Fahrzeug) –
Nicht gefährlicher Abfall

<u>Abfallverzeichnis:</u>

VVA
Anhang III
Schlüssel B1250
(Altkraftfahrzeuge, die weder Flüssigkeiten noch andere gefährliche Komponenten enthalten)</td><td colspan="2"><u>Beschreibung</u>

Ein entfrachtetes Altfahrzeug (zerlegtes Fahrzeug), das weder Flüssigkeiten noch andere gefährliche Bestandteile wie z. B. Batterien oder Bremsflüssigkeit enthält. Dies kann auch ein gepresstes/kompaktiertes entfrachtetes Altfahrzeug sein[20].

<u>Informationen über Verbringung[21]</u>

Verbringungen von Abfällen dieser Art aus der EU unterliegen den Anforderungen des Anhang VII der VVA (Grüne Abfallliste), es sei denn, der Empfängerstaat (Nicht-Mitglied der OECD) legt ein anderes Kontrollverfahren fest. In diesem Fall ist das vom Empfängerstaat festgelegte Verfahren anzuwenden; siehe Verordnung (EG) Nr. 1418/2007 der Kommission.</td></tr>
<tr><td>Europäisches Abfallverzeichnis Schlüssel 16 01 06
(Altfahrzeuge, die weder Flüssigkeiten noch andere gefährliche Bestandteile enthalten)</td><td><u>Qualität</u>

1. ggf. Verwertungsnachweis gemäß Altfahrzeug-Richtlinie
2. die folgenden Flüssigkeiten und gefährlichen Stoffe wurden entfernt (vgl. Mindestanforderungen der Altfahrzeug-Richtlinie, Anhang 1); die Auslegung folgt den relevanten nationalen Vorschriften:
i) Treibstoffe wie Benzin und Diesel</td><td><u>Indikatoren</u>

1. Nachweis, dass alle gefährlichen Flüssigkeiten und Bestandteile gemäß den Mindestanforderungen der Altfahrzeug-Richtlinie entfernt wurden</td></tr>
</table>

[19] Hinsichtlich ‘Qualität’ und ‘Indikatoren’ siehe auch Absatz 8 bzw. 9.

[20] Fahrzeuge, die nicht entfrachtet sind, dürfen nicht gepresst/kompaktiert werden (siehe Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge). Fahrzeuge, die ohne die schriftliche Bestätigung der vorherigen Entfrachtung von Schadstoffen durch einen entsprechenden Fachbetrieb gepresst/kompaktiert wurden, werden Typ 4 zugeordnet.

[21] Siehe auch Abschnitt 4 der Leitlinien.

	ii) Altöle (Motoröl, Kraftübertragungsflüssigkeit, Getriebeöl, Hydrauliköl) iii) Hydraulikflüssigkeiten iv) Ölfilter, mit Öl verschmutzte Luftfilter und Treibstofffilter einschließlich Öl von Stoßdämpfern v) Benzinfilter vi) Bremsflüssigkeit vii) Kühlflüssigkeiten viii) Frostschutzmittel ix) Batterien x) Kühlmittel aus Klimaanlagen xi) Kondensatoren, die PCB enthalten xii) LNG (Flüssig-Erdgas)-Systeme xiii) potentiell explosionsfähige Bauteile wie Airbags und Gurtstraffer für Anschnallgurte (die explosive Stoffe beinhalten) (Neutralisierung statt Entfernung möglich) xiv) quecksilberhaltige Lampen xv) ölige Flüssigkeiten aus Stoßdämpfern xvi) Adsorptionskühlschränke in Wohnmobilen 3. gefährliche Produkte und Abfälle, die nicht am Fahrzeug befestigt, sind (z. B. Feuerlöscher) sind entfernt worden	

<table>
<tr>
<td rowspan="2">Typ 4:
Altfahrzeug – nicht entfrachtet – Gefährlicher Abfall

<u>Abfallverzeichnis:</u>

VVA
Nicht gelisteter Abfall

Europäisches Abfallverzeichnis Schlüssel
16 01 04*
(Altfahrzeug)</td>
<td colspan="2"><u>Beschreibung</u>

Ein Altfahrzeug, aus dem Flüssigkeiten nicht abgelassen wurden oder von dem gefährliche Bestandteile nicht entfernt wurden.
Im Regelfall ist ein solches Fahrzeug nicht betriebsbereit und kann nicht repariert werden, z. B. Schäden durch Unfall oder Totalschaden.

Darüber hinaus kann ein Empfängerstaat, gemäß seiner nationalen Gesetzgebung, ein Fahrzeug als Abfall oder sogar gefährlichen Abfall ansehen, z. B. aus Altersgründen, auch wenn der Versandstaat das Fahrzeug als betriebsbereit oder reparierbares Gebrauchtfahrzeug ansieht.

<u>Informationen über Verbringung</u>[22]

Gemäß der VVA ist eine Verbringung dieser Art von Abfall in Nicht-OECD-Staaten nicht gestattet. Für die Verbringung in OECD/EU-Mitgliedstaaten ist eine vorherige schriftliche Notifizierung notwendig (Verfahren nach Gelber Liste für nicht gelistete Abfälle) (<u>Quellenangaben 2 und 3</u> in <u>Anhang 4</u>).</td>
</tr>
<tr>
<td><u>Qualität</u>

1. ggf. Verwertungsnachweis gemäß Altfahrzeug-Richtlinie
2. Flüssigkeiten und gefährliche Stoffe wurden nicht entfernt (für Details siehe oben unter Typ 3 "Qualität" oben)
3. Fahrzeug, dass ohne Beachtung der Anforderungen an vorherige Entfrachtung gepresst/kompaktiert wurde
4. Fahrzeug ist ein Totalschaden oder nicht für geringfügige Reparaturen geeignet
5. Grundlegende Bestandteile oder Bereiche des Fahrzeugs sind schwer beschädigt (z. B. Motor, Stützen, Dach, Achse, Einspritzsystem oder Getriebehalter)</td>
<td><u>Indikatoren</u>

1. Flüssigkeiten oder gefährliche Stoffe/Bestandteile wurden nicht aus dem Fahrzeug entfernt, z. B. gepresste Fahrzeuge, die noch Flüssigkeiten enthalten
2. nicht betriebsbereit</td>
</tr>
</table>

[22] Siehe auch Abschnitt 4 der Leitlinien.

Anhang 3

Bescheinigung über die Reparierbarkeit eines Fahrzeugs

Ein reparierbares Gebrauchtfahrzeug ist ein Fahrzeug, bei dem gemäß den unter B unten aufgeführten Kriterien bescheinigt wird, dass es reparierbar und nach geringfügigen Reparaturen für den ursprünglichen Zweck nutzbar ist (sofern dies von der zuständigen Behörde oder anderen staatlichen Stelle wie z. B. Zoll, Polizei oder anderen fraglichen Einrichtungen akzeptiert wird, kann auch eine schriftliche Erklärung in dieser Hinsicht abgegeben werden).

A. Beispiel für die Bescheinigung oder Erklärung[23]

1. Name und Anschrift des Fahrzeugbesitzers ----------

---
2. Fahrzeugtyp: Fahrzeugklasse, -marke und -modell ----------
---
3. Fahrzeugidentifizierungsnummer (Fahrgestellnummer) ----------
4. Kilometerstand auf dem Tacho ----------
5. Derzeitiger geschätzter Marktwert ----------
6. Zu reparierende Teile und entsprechende Kosten (einschließlich Material und Arbeitsstunden im Versandstaat) ----------
---
---
7. Testverfahren für das Fahrzeug ----------

---
8. Name und Anschrift der Einrichtung, in der das Fahrzeug getestet wurde ----------
---

---
9. Name und Kontaktdaten des zugelassenen Prüfers, Fahrzeugsachverständigen oder Fahrzeugmechanikers[24], der das Fahrzeug geprüft hat ----------
---
---
10. Ich erkläre hiermit, dass das oben genannte Fahrzeug repariert wurde/nur geringfügige Reparaturen benötigt und reparierbar ist, verkehrssicher ist/werden kann, zu seinem ursprünglichen Zweck genutzt werden kann und europäische Sicherheitsstandards einhält/einhalten kann.

11. Unterschrift des zugelassenen Prüfers, Fahrzeugsachverständigen oder Fahrzeugmechanikers ------
---
---
12. Datum und Stempel der Einrichtung----------

---

[23] Es wird darauf hingewiesen, dass die Reparaturen im Verlauf der Erstellung der Bescheinigung ausgeführt werden können.

[24] Fahrzeugsachverständiger: Ein eingetragener Spezialist, der regelmäßig Schadens- und Wertbemessungen von Fahrzeugen (z. B. für die Versicherungsbranche) durchführt und in dem Versandstaat akkreditiert ist.

Fahrzeugmechaniker**:** Eine in der Wartung, Reparatur und dem Betrieb von Fahrzeugen und Motoren ausgebildete Person, die über eine entsprechende Bescheinigung ihrer Qualifikation durch eine nationale Akkreditierungstelle des Versandstaates verfügt; falls keine solche Akkreditierung existiert, kann ein Gutachten von einer lizenzierten Werkstatt akzeptiert werden.

B. Kriterien für die Bewertung, dass ein Fahrzeug reparierbar ist

Die Bescheinigung über die Reparierbarkeit des Fahrzeugs belegt, dass das betreffende Fahrzeug repariert wurde/nur geringfügige Reparaturen benötigt und reparierbar ist, verkehrssicher ist/werden kann, zu seinem ursprünglichen Zweck genutzt werden kann und europäische Sicherheitsstandards einhält/einhalten kann. Die folgenden Anhaltspunkte können zur Einschätzung dienen, ob ein Fahrzeug reparierbar ist:

a) Gegenwärtiger Marktwert des Fahrzeugs (vgl. Eurotax-Liste),
b) Zustand des Fahrzeugs im Hinblick auf:
   i) Ausmaß des Schadens,
   ii) Baujahr,
   iii) Kilometerstand auf dem Tacho,
c) Beschreibung der notwendigen Reparaturen und
d) Reparaturkosten gemessen an den Reparaturkosten des EU-Versandstaates.

Hinweise:
1. Das defekte Teil/die defekten Teile sollten, sofern sinnvoll, vor der Beförderung entfernt werden (eine gerissene Windschutzscheibe muss z. B. nicht entfernt werden).
2. Eine nicht abschließende Liste mit Beispielen von geringfügigen Reparaturen wird in Anhang 1 bereit gestellt (Typ 2, Spalte "Qualität").

Anhang 4

Quellenangaben

1. Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen (VVA)
   http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/index.htm
   Diese Internetseite enthält eine englischsprachige Zusammenfassung der gesamten EU-Gesetzgebung über die Verbringung von Abfällen und sollte zur Information über die aktuelle Gesetzgebung konsultiert werden.
   Deutsche Texte sind u. a. verfügbar auf http://www.bmu.de/39578.php.

2. EU-Mitgliedstaaten, Anlaufstellen und zuständige Behörden sind auf der Internetseite unter 1. oben verfügbar.

3. Mitgliedstaaten und Nicht-Mitgliedstaaten der OECD
   http://www.oecd.org/countrieslist/0,3025,en_33873108_33844430_1_1_1_1_1,00.html

4. Abfallrahmenrichtlinie: Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien
   http://ec.europa.eu/environment/waste/framework/index.htm

5. Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger
   http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/directive-70-156-eec_en.htm

6. Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates
   http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/directive-2002-24-ec_en.htm

7. Altfahrzeug-Richtlinie: Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge
   http://ec.europa.eu/environment/waste/elv_index.htm

8. Geänderte Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 1 über die Verbringung von Elektro- und Elektronik-Altgeräten; nähere Informationen zu diesen und anderen Anlaufstellen-Leitlinien stehen zur Verfügung unter
   http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/correspondents_guidelines_de.pdf

9. Verordnung (EG) Nr. 1418/2007 der Kommission vom 29. November 2007 über die Ausfuhr von bestimmten in Anhang III oder IIIA der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführten Abfällen, die zur Verwertung bestimmt sind, in bestimmten Staaten, für die der OECD-Beschluss über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen nicht gilt: siehe Internetseite unter 1. oben.