

Im Fokus: Schwächen aktueller abfallwirtschaftsrechtlicher Konzepte

Anlagen zur ausschließlichen stofflichen Verwertung dürfen keinen anderen Hauptzweck verfolgen als den der stofflichen Verwertung (arg: „ausschließlich“), sehr wohl aber Nebenzwecke, sofern sie der stofflichen Verwertung untergeordnet sind. Verfahren, deren Hauptzweck thermische Verwertung (also Energiegewinnung oÄ) ist, können niemals als stoffliche Verwertung gelten. Nach Ansicht des EuGH kommt es für das Ende der Abfalleigenschaft nicht darauf an, dass die verwerteten Abfälle tatsächlich wiedereingesetzt werden, sondern darauf, dass sie ihre Eigenschaften im Rahmen des Verwertungsprozesses verändert haben und wieder produktähnliche Eigenschaften aufweisen. Durch eine unionskonforme Auslegung des Begriffs der „bestimmungsgemäßen Verwendung“ zeigt sich, dass auch andere Verwendungszwecke als der ursprüngliche Einsatzzweck des Durchschnittsverbrauchers als relevant angesehen werden müssen. Das Konzept des wirtschaftlichen Totalschadens ist als Ansatz für die Abfallqualifikation untauglich sowie gesetz-, verfassungs- und unionsrechtswidrig: Das online „Kfz-Abfallprüftool“ ist als Grundlage oder Indiz für die Abfallqualifikation wertlos und irreführend; es bedeutet nichts anderes als eine bloß scheinbare Objektivierung der Bestimmung der Abfalleigenschaft durch eine gesetzwidrige Methode. Das Abstellen auf die Werkstattpreise österreichischer Unternehmen und auf die Zulassungsfähigkeit in Österreich bedeutet eine letztlich rein protektionistische Bevorzugung inländischer Unternehmen, die an staatliche Umgehungsversuche aus den Frühzeiten des europäischen Wirtschaftsmarktes erinnert.

Christian Piska

- I. Einleitung
- II. Warum ausschließliche stoffliche Verwertung weniger ausschließt, als manche glauben
- III. ... und warum das unionsrechtswidrige Abfallende in Österreich inzwischen tatsächlich zur never ending story geworden ist
- IV. Warum die Abfalleigenschaft von reparaturbedürftigen Fahrzeugen bei weitem nicht so selbstverständlich ist, wie manche glauben
 - A. „Altfahrzeuge“ als gefährlicher Abfall
 - B. Beweislastumkehr ohne gesetzliche Grundlage?
 - C. Welcher Gebrauch ist „bestimmungsgemäß“?
- V. Unwirtschaftlichkeit der Reparatur als tauglicher Ansatz für die Abfallqualifikation?
 - A. Problemaufriss
 - B. Schadenersatzrechtliches Konzept des „wirtschaftlichen Totalschadens“
- VI. Rechtspolitische Wunschvorstellung
- VII. Verstoß gegen EU-Grundfreiheiten und Ressourcenschonung

I. Einleitung

Technologielastige Bereiche wie das Abfallwirtschaftsrecht sind zu Brutstätten des heutzutage generell feststellbaren Hanges zur Überregulierung geworden. Als Ursache wird meist der rasante technische Fortschritt genannt – ein bei näherem Hinsehen meist bloß vorge-schobenes Argument, das Gesetzgeber gerne und sehr erfolgreich einsetzen. Abfallwirtschaftsrecht 4.0 passiert bereits jetzt – allerdings bringen neue, noch detailliertere Regelwerke, die der zuständigen Verwaltung ermöglichen sollen, den am Markt befindlichen Playern die Daumenschrauben noch nachhaltiger anzusetzen, meist nur auf beiden Seiten mehr Aufwand und letztlich mehr Unsicherheit und Rechtsverletzungen. Im Folgenden sollen einige aktuelle Bereiche herausgegriffen und auf

den Prüfstand gestellt werden. Hat der österreichische Regulator aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt und durchschauen Verwaltung und Rsp das Dickicht einschlägiger Vorschriften? Es scheint leider nicht immer so. Die Debatte um die Bedeutung des Begriffs der „ausschließlichen stofflichen Verwertung“ hat noch kein gutes – weil dem Gesetz nicht entsprechendes – Ende gefunden, ebenso wie das Abfallende, das im Anschluss an einen augenzwinkernd gemeinten Titel eines Beitrags von mir aus dem Jahr 2010¹⁾ inzwischen leider tatsächlich zur never ending story geworden ist.²⁾ Einen Gipfel

1) Piska, Das Abfallende als never-ending story, RdU 2010, 207.

2) So auch Huber-Medek, Wenn die stoffliche Verwertung nicht „ausschließlich“ ist – Legalisierung von Abfallbehandlungsanlagen bis 31.12.2014, in: Piska/Lindner, Jahrbuch Abfallwirtschaftsrecht 2015 (2015) 29.

der Abwegigkeit erreicht das System, das man sich – beruhend auf einem unglücklichen und missinterpretierten Judikat des VwGH – für Altfahrzeuge in Österreich ausgedacht hat. Hier jagen einander Verfassungs- und Unionsrechtswidrigkeiten, gefolgt von Regelungen, die sachfremder nicht sein könnten.

II. Warum ausschließliche stoffliche Verwertung weniger ausschließt, als manche glauben

Die von *Huber-Medek* eingehend und treffend aufbereitete Frage, welche Bedeutung der bis Ende 2014 bestehenden Möglichkeit der Überleitung einer gewerblichen Betriebsanlage in das AWG-Regime zukam (§ 73 Abs 23 AWG), hat inzwischen wohl nur noch rechtsgeschichtliche Bedeutung. Nach wie vor ungebrochen ist jedoch die Aktualität der Frage, welche abfallrelevanten Vorgänge in einer Anlage stattfinden dürfen, damit sie das Privileg des § 37 Abs 2 Z 1 und 3 AWG genießt und keine Anlagengenehmigung nach AWG braucht. Die zu dieser seit jeher kontroversiell diskutierten Frage entwickelten Lösungsansätze haben ua *Bergthaler*,³⁾ *Huber-Medek*⁴⁾ und *Berl/Forster*⁵⁾ bereits instruktiv erörtert, sodass sich eine nochmalige Darstellung aller mit diesem Problemkreis verbundenen Aspekte erübrigt. Hier soll es um die Lösung der zentralen Problematik gehen, was nun unter „ausschließlicher stofflicher Verwertung“ wirklich zu verstehen ist und ob diese Formulierung, wie manche glauben, tatsächlich die Durchführung anderer – entsprechenden Genehmigungsprozeduren unterworfen⁶⁾ Behandlungsmaßnahmen in ein- und derselben Anlage ausschließt.

Alle sind sich darin einig, dass für die Annahme der Ausschließlichkeit keine 100-prozentige stoffliche Verwertung erzielt werden muss.⁷⁾ Diese Überlegung folgt daraus, dass der Gesetzgeber, ohne den Boden sachlicher Regulatorik zu verlassen, keine Anordnung treffen darf, die faktisch unerfüllbar ist. Dies wäre hier der Fall: Bei jeder Abfallverwertung muss man in der Regel zwangsläufig Teile des behandelten Materials ausscheiden, die dann entsorgt oder anderweitig (zB thermisch) behandelt werden. Dementsprechend verlangt die in § 2 Abs 5 Z 2 geschaffene Definition der „stofflichen Verwertung“ auch bloß, dass der „Hauptzweck“ die Substitution von Rohstoffen bzw Produkten sein muss; andere Nebenzwecke dürfen daher im Rahmen der stofflichen Verwertung schon ex lege verfolgt werden. Die Behauptung, eine feste prozentuelle Mindestquote müsse erfüllt sein, ist auf dem Boden dogmatischer Argumentation nicht haltbar, da der Gesetzgeber bloß das Ausschließlichkeitskriterium einführt, ohne exakte Angaben zu machen. Die Festlegung einer Quote durch Lehre oder Rsp erschiene willkürlich und hat deshalb auch bislang nicht stattgefunden.

Bergthaler hat nun herausgearbeitet, dass Anlagen zur ausschließlichen stofflichen Verwertung von Abfällen auch der anderen Behandlung von Abfällen dienen dürfen (zB ihrer thermischen Verwertung).⁸⁾ *Bergthaler* argumentiert hier, dass es auf den jeweils im Vorder-

grund stehenden Verwertungsakt ankommen muss. Dies erscheint dann besonders schlagkräftig, wenn es sich um Anlagen handelt, die zwar stoffliche Verwertung durchführen, aber zur Ermöglichung dieser Vorgänge zwangsläufig auch andere Abfälle (zB thermisch) verwerten müssen. Diese Anlagen könnten niemals in den Genuss des Privilegs des § 37 Abs 2 AWG kommen, obwohl ihr Zweck eben überhaupt nur darin besteht, das Endprodukt eines stofflichen Verwertungsprozesses hervorzubringen. *Bergthalers* Ansatz wurde von *Berl/Forster* verworfen, und zwar deshalb, weil dieser Standpunkt „das Tatbestandselement ‚ausschließlich‘ vernachlässige, ‚das gerade nicht darauf abstellt, ob unterschiedliche Verwertungsakte durchgeführt werden‘.“⁹⁾ Diese scheinbar objektive Überlegung geht in Wahrheit von unzutreffenden Prämissen aus, weil sie die Definition des Begriffs „stoffliche Verwertung“ in § 2 Abs 5 Z 2 AWG gänzlich außer Acht lässt. Sie ist daher aus Sicht des positiven Rechts nicht haltbar: Wie bereits erwähnt, versteht das AWG unter „stofflicher Verwertung“ gemäß der in § 2 Abs 5 Z 2 enthaltenen Definition alle Verwertungsverfahren, deren Hauptzweck darin besteht, die Abfälle oder die aus ihnen gewonnenen Stoffe zur Substitution von Rohstoffen oder bestimmten Produkten zu verwenden. Das Konzept, wonach stoffliche Verwertung auch andere Nebenzwecke verfolgen darf (und muss), ist daher in die Ausnahmetatbestände durch die Verwendung des Begriffs der eindeutig und zwingend definierten „stofflichen Verwertung“ notwendig hineinzudenken. Anlagen zur ausschließlichen stofflichen Verwertung dürfen daher *keinen anderen Hauptzweck verfolgen als den der stofflichen Verwertung* (arg: „ausschließlich“), *sehr wohl aber Nebenzwecke*, sofern sie der stofflichen Verwertung untergeordnet sind – Letzteres ergibt sich zwingend aus der dem Begriff der stofflichen Verwertung zugrundezulegenden Definition des § 2 Abs 5 Z 2 AWG. Vernachlässigt hat also nicht *Bergthaler* das Ausschließlichkeitskriterium, sondern *Berl/Forster* die Definition des § 2 Abs 5 Z 2 AWG und damit das dem Begriff der stofflichen Verwertung zwingend immanente Hauptzweck-Kriterium.

Berl/Forster vernachlässigen auch den eingangs erwähnten Aspekt, dass eine stoffliche Verwertung ohne die gleichzeitige Behandlung anderer Abfälle (zB ua weil die zu verwertenden Abfälle mit anderen vermischt sind, oder auch aus anderen Gründen) idR unmöglich ist. Sie räumen selbst ein, dass eine „ausschließliche stoffliche Verwertung“ nicht zu einer 100-prozentigen Verwertung führen könne. Damit stellen sie selbst im Prinzip klar,

3) *Bergthaler*, Abfallbehandlungsanlagen, in: Hauer/Mayrhofer, Umweltrecht² (2015) 402 ff.

4) *Huber-Medek* (FN 2) 19.

5) *Berl/Forster*, Abfallwirtschaftsrecht (2016) Rz 234.

6) *Berl/Forster* (FN 5) Rz 234 mwN.

7) *Berl/Forster* (FN 5) Rz 234.

8) *Bergthaler*, „Urban Mining“ und stoffliche Verwertung – und Bernhard Raschauer hat doch Recht, in: FS Raschauer (2013) 45.

9) *Berl/Forster* (FN 5) Rz 237 (Fn 609).

dass in jeder Anlage zur „ausschließlichen stofflichen Verwertung“ auch Behandlungsvorgänge von Abfällen stattfinden werden und müssen, die nicht stofflich verwertet werden (können). Nur die daraus resultierende Konsequenz wird geleugnet: nämlich die, dass die Frage, ob es sich um eine Anlage zur ausschließlich stofflichen Verwertung handelt, nach dem Hauptzweck der Anlage zu beantworten ist. Ist dies einmal erkannt, ist klar, dass dieser Ansatz für alle Arten und Formen stofflicher Verwertung gelten muss (also auch für solche, die etwa in Brennöfen stattfinden). Die gegenteilige Position erschiene willkürlich.

Berl/Forster betonen auch, dass „nur der abschließende Verwertungsschritt“ unter die Kategorie der stofflichen Verwertung fällt, nicht dagegen erforderliche Vorbereitungsmaßnahmen wie zB das Aussortieren verwertungsfähiger Altglasanteile.¹⁰⁾ Die Vorbereitungs Schritte seien in diesen Fällen als bloße Verwertungsverfahren zu qualifizieren.¹¹⁾ Auch diese Ansicht greift zu kurz und lässt den Wortlaut des § 2 Abs 5 Z 2 AWG unberücksichtigt: Dort ist nämlich unleugbar davon die Rede, dass „stoffliche Verwertung“ die ökologisch sinnvolle „Behandlung“ von Abfällen zu bestimmten Hauptzwecken bedeutet. Nun ist aber die „Behandlung von Abfällen in der unmittelbar vorangehenden Z 1 klar und deutlich als „jedes Verwertungs- oder Beseitigungsverfahren, einschließlich der Vorbereitung vor der Verwertung oder Beseitigung“, definiert. Dies bedeutet, dass der Begriff der „stofflichen Verwertung“ der Z 2 iVm Z 1 jedenfalls auch Vorbereitungsmaßnahmen erfasst, da der Behandlungsbegriff unverrückbar und umfassend definiert ist. Es ist auch nicht ersichtlich, worin der Sinn einer solchen Trennung liegen könnte. Der von *Berl/Forster* und vom VwGH propagierten Ansicht kann daher auf dem Boden des positiven Rechts nicht gefolgt werden.

Dies bedeutet auch, dass der Tatbestand des § 37 Abs 2 Z 1 AWG für Behandlungsanlagen zur ausschließlichen stofflichen Verwertung iVm § 2 Abs 5 Z 1 und 2 AWG auch die erwähnten Vorbereitungsmaßnahmen umfassen muss, mit einer auf Z 2 leg cit beruhenden Ausnahme: Finden die Vorbereitungsmaßnahmen nicht im Anlagenverbund mit den die stoffliche Verwertung abschließenden Handlungen statt, so greift die Ausnahme von der abfallrechtlichen Genehmigungspflicht nur dann, wenn die Behandlungsanlagen zur Vorbehandlung „im unmittelbaren örtlichen Zusammenhang mit einer in Z 1 genannten Behandlungsanlage stehen ...“. Z 2 greift also für den Fall, dass die Vorbereitungsmaßnahmen in einer anderen Anlage stattfinden als der Abschluss der stofflichen Verwertung. Wenn die Vorbereitungsmaßnahmen aber in ein und derselben Anlage wie der Abschluss der stofflichen Verwertung stattfinden, sind nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes alle Behandlungsschritte vom Tatbestand der Z 1 erfasst.

Nicht beizupflichten ist auch der Ansicht, in Anlagen zur ausschließlichen stofflichen Verwertung dürften keine Maßnahmen durchgeführt werden, die auch der thermischen Verwertung dienen.¹²⁾ Würden also zB in einem Drehrohofen in der Zementindustrie neben

einer stofflichen Verwertung von Alternativrohstoffen auch Abfälle verbrannt, läge keine ausschließliche stoffliche Verwertung vor.¹³⁾ Für diese Ansicht ist keine positivrechtliche Begründung ersichtlich; auch § 2 Abs 5 Z 2 letzter Halbsatz AWG deckt diese Sicht nicht, im Gegenteil: Denn vom Begriff der stofflichen Verwertung sollen jene Fälle ausgenommen sein, in denen „die“ (= alle, also jedenfalls die dem Hauptzweck des jeweiligen Verfahrens zuordenbaren) „Abfälle oder die aus ihnen gewonnenen Stoffe einer thermischen Verwertung zugeführt [werden]“. Das bedeutet nach dem Wortlaut der Bestimmung bloß einen klarstellenden Ausschluss derart, dass Verfahren, deren Hauptzweck thermische Verwertung (also Energiegewinnung oÄ) ist, niemals als stoffliche Verwertung gelten können. Es bedeutet jedoch nicht, dass im Fall der Nutzung eines thermischen Prozesses zur stofflichen Verwertung nicht auch – als Nebenzweck – andere Abfälle verbrannt werden können.¹⁴⁾

III. ... und warum das unionsrechtswidrige Abfallende in Österreich inzwischen tatsächlich zur never ending story geworden ist

In engem Zusammenhang mit dem Begriff der stofflichen Verwertung steht die Frage, wann im Fall von Verwertungshandlungen das Ende der Abfalleigenschaft des verwerteten Materials eintritt.¹⁵⁾ *Huber-Medek* hat die Rahmenbedingungen der geltenden Regelung des § 5 AWG übersichtlich dargestellt; darauf sei hier verwiesen. Im Folgenden sollen nur Aspekte hervorgehoben werden, die für die europarechtliche Problematik dieser Regelung relevant sind. Einschlägig ist hier § 5 Abs 1 AWG, wonach Altstoffe so lange als Abfälle gelten, bis sie oder die aus ihnen gewonnenen Stoffe unmittelbar als Substitut für Rohstoffe oder für aus Primärrohstoffen erzeugte Produkte verwendet werden. Nach dem Wortlaut dieser Regelung tritt das Abfallende nicht bereits mit dem Ende eines Verwertungsverfahrens ein, sondern erst dann, wenn die in Rede stehenden Stoffe als Substitut für Rohstoffe oder Produkte tatsächlich „verwendet“ werden. Unerfreulich scheint, dass der VwGH seit der Neuformulierung des § 5 AWG – im Gegensatz zu seiner früheren Rsp – auf den Zeitpunkt des tatsächlichen Einsatzes des verwerteten Gegenstandes abstellt, ohne diese Europarechtswidrigkeit wahrgenommen zu haben. Nach älterer Jud reichte es auf Basis der Vorläuferbestimmung aus, wenn ein Aufbereiter aus dem Abfall Stoffe mit produktähnlicher Qualität gewann und weitergab.¹⁶⁾ Neuerdings verlangt der VwGH auf der

10) *Berl/Forster* (FN 5) Rz 120 unter Berufung auf VwGH 28.05.2015, 2012/07/0003.

11) *Berl/Forster* (FN 5) Rz 120.

12) *Berl/Forster* (FN 5) Rz 119.

13) *Berl/Forster* (FN 5) Rz 119.

14) So aber ohne ausreichende Begründung *Berl/Forster* (FN 5) Rz 119.

15) *Huber-Medek* (FN 2) 25 ff.

16) VwGH 25.07.2002, 2001/07/0043; VwGH 13.12.2001, 2001/07/0028.

Basis des unionsrechtswidrigen Wortlautes des § 5 AWG, dass die im Verwertungsverfahren gewonnenen Stoffe tatsächlich im Produktionsprozess eingesetzt werden, damit das Ende der Abfalleigenschaft eintritt. Die Herstellung eines marktfähigen Produktes allein reicht ihm also nicht aus.¹⁷⁾

Wie ich schon im Jahr 2010 festgehalten habe, widersprach ein solches System schon damals der Judikatur des EuGH, der klar und deutlich judiziert, dass es die (veränderten) Eigenschaften einer Sache sind, welche den Zeitpunkt des Endes der Abfalleigenschaft eines Stoffes bestimmen.¹⁸⁾ Es kommt also nach Ansicht des EuGH nicht darauf an, dass die verwerteten Abfälle tatsächlich wieder eingesetzt werden, sondern darauf, dass ihre Eigenschaften im Rahmen des Verwertungsprozesses verändert haben. Sobald also Abfallstoffe nach einem Verwertungsverfahren – mag es sich um das Ende des Verfahrens oder bloß um einen Zwischenschritt handeln – wieder produkt- oder rohstoffähnliche Eigenschaften aufweisen, haben diese Stoffe ihre Abfalleigenschaft verloren. Diese Sicht kommt nunmehr auch in Art 6 der AbfallrahmenRL zum Ausdruck, der in seinem Abs 1 jene Kriterien festlegt, die relevant für das Abfallende sind; hier geht es ausschließlich um Kriterien, die auf die Eigenschaften des jeweiligen Stoffes oder Gegenstandes abstellen. Art 6 enthält zwar Kriterien der Judikatur, ist aber nicht selbst unmittelbar anwendbar, sondern ermächtigt die Union zur Festlegung des Abfallendes für bestimmte Stoffe und Gegenstände.¹⁹⁾ Das bedeutet auch, dass die dort genannten *produktspezifischen Kriterien* stets *relevant für das Abfallende* sein müssen, gleichgültig ob es sich um von der Union zu erlassende Rechtsakte oder um Beurteilungen bzw. Rechtsgrundlagen der MS handelt.

Legt die Union nach Art 6 Abs 1 und 2 keine spezifischen Kriterien für das Abfallende bestimmter Stoffe oder Gegenstände fest, so können die MS gem Art 6 Abs 4 AbfallrahmenRL entscheiden, ob bestimmte Abfälle nicht mehr als solche anzusehen sind. Dabei ist jedoch – wie Abs 4 *expressis verbis* verlangt – die geltende Rechtsprechung (des EuGH) maßgeblich.²⁰⁾ Dieses Regelungssystem der AbfallrahmenRL macht deutlich, dass das Abstellen auf den tatsächlichen Einsatzzeitpunkt verwerteter Abfälle für den Zeitpunkt des Abfallendes unionsrechtswidrig ist; es ist vielmehr auf die (veränderten) Eigenschaften der verwerteten Stoffe oder Gegenstände abzustellen. Für den Gerichtshof ist, wie auch schon im Urteil *ARCO Chemie Nederland*²¹⁾, relevant, dass der in Rede stehende Gegenstand wieder in ein verwendbares Erzeugnis verwandelt wurde, das verwendet werden kann, ohne die menschliche Gesundheit zu gefährden und die Umwelt zu schädigen.²²⁾ Auf derselben Linie liegend hat der Gerichtshof klar und deutlich ausgesprochen, es gäbe „keine Rechtfertigung dafür,“ den Bestimmungen der AbfallRL, „die die Beseitigung oder Verwertung von Abfällen regeln sollen, Gegenstände, Materialien oder Rohstoffe zu unterwerfen, die unabhängig von jeder Bearbeitung wirtschaftlich einen Warenwert haben und als solche der für diese Waren geltenden Regelung unterliegen.“²³⁾

Gleiches gilt für Stoffe, die nach einer Bearbeitung wieder marktfähige Produkte geworden sind.

In einem konkreten einschlägigen Fall wurde der EuGH wieder sehr deutlich. Es ging um einen Fahrzeugverwerter, der – als Abfall übernommene – Altfahrzeuge zerlegte und die Einzelteile weiterverkaufte. Der EuGH hatte zu beurteilen, ob die aus den Altfahrzeugen entnommenen Teile als „Gebrauchtgegenstände“ iS der UmsatzsteuerRL zu beurteilen waren. Das Geschäftsmodell, Altteile aus Altfahrzeugen als Ersatzteile weiterzuverkaufen, hielt der Gerichtshof für legitim und erstrebenswert, weil es die abfallrechtlichen Prinzipien der Wiederverwendung und Verwertung verfolgt und unterstützt.²⁴⁾ Ein Kraftfahrzeug bestehe aus einzelnen Teilen, die zusammengefügt wurden und die wieder voneinander getrennt und in ihrem derzeitigen Zustand oder nach Instandsetzung wiederverkauft werden können.²⁵⁾ Der Gerichtshof verlangte dafür, „dass dem gebrauchten Gegenstand unverändert die Funktionen zukommen, die er im Neuzustand hatte, und dass er daher in seinem derzeitigen Zustand oder nach Instandsetzung erneut verwendbar ist.“²⁶⁾ Für diesen Fall erkannte der EuGH die Qualität der im Rahmen eines Verwertungsverfahrens aus Altfahrzeugen entnommenen Teilen als „Gebrauchtgegenstände“ an und schloss damit ihre Abfalleigenschaft aus; für diese Qualifikation hatte er nämlich vorauszusetzen, dass die Fahrzeugteile durch den Verwertungsprozess ihre Abfalleigenschaft verloren hatten. Damit hat der EuGH einmal mehr unmissverständlich deutlich gemacht, dass er für das Ende der Abfalleigenschaft nicht auf den Vorgang des Einsatzes einer Sache, sondern darauf abstellt, ob sie produktähnliche Eigenschaften aufweist. Nebenbei bemerkt, ist es auch im Licht des Gleichheitssatzes sachlich nicht zu rechtfertigen, warum ein Stoff, der durch einen Verwertungsprozess wieder produktähnliche, marktfähige Eigenschaften erlangt hat, weiterhin als Abfall qualifiziert werden sollte.²⁷⁾

17) VwGH 27.11.2012, 2012/10/0086; vgl dazu *Huber-Medek* (FN 2) 26 f.

18) EuGH 18.04.2002, C-9/00, *Palin Granit Oy*, Slg 2002, I-3533, Rz 42 ff; vgl dazu etwa *Versteyl*, Gutachten über den rechtlichen Status von Schlacken aus der Eisen- und Stahlherstellung, Schriftenreihe des FEhS-Instituts für Baustoff-Forschung eV, Heft 12 (2005) 74 ff; *Stuttman*, Der Rechtsbegriff „Abfall“, NVwZ 2006, 401 (406); s auch EuGH 07.09.2004, C-1/03, *Paul Van de Walle ua*, Rz 46; s dazu *Piska*, Abfall oder Nebenprodukt, RdU-UT, 22 (22 f).

19) EuGH 07.03.2013, C-358/11, Rz 55.

20) So ausdrücklich EuGH 07.03.2013, C-358/11, Rz 56.

21) EuGH 15.06.2000, C-418, 419/97, *ARCO Chemie Nederland*, Rz 96.

22) EuGH 07.03.2013, C-358/11, Rz 59, 60. Diesen Umstand ignoriert *Berl*, Rechtsprechung des EuGH zum Abfallrecht in den Jahren 2013 und 2014, RdU 2015, 137 (138).

23) EuGH 18.04.2002, *Palin Granit Oy*, Rs C-9/00, Rz 35.

24) EuGH 08.01.2017, C-471/15, *Sjelle Autogenbrug I/S vs Skatteministeriet*, Rz 34.

25) EuGH 08.01.2017, C-471/15, *Sjelle Autogenbrug I/S vs Skatteministeriet*, Rz 36.

26) EuGH 08.01.2017, C-471/15, *Sjelle Autogenbrug I/S vs Skatteministeriet*, Rz 32.

27) *Piska* (FN 1) 210.

IV. Warum die Abfalleigenschaft von reparaturbedürftigen Fahrzeugen bei weitem nicht so selbstverständlich ist, wie manche glauben

A. „Altfahrzeuge“ als gefährlicher Abfall

Mit der Frage, wann reparaturbedürftige oder beschädigte Fahrzeuge als (gefährlicher) Abfall zu qualifizieren sind, hatte sich der VwGH schon wiederholt auseinandergesetzt. Eine neue Dimension erlangte die Judikaturlinie zu Altfahrzeugen jedoch durch das Erkenntnis des VwGH vom 25. Juli 2013, 2013/07/0032, das letztlich auch zur Änderung des Erlasses zur AltfahrzeugeVO führte.²⁸⁾ Zunächst berief sich der VwGH auf die Aussage der ständigen Vorjudikatur, nach der Lebenserfahrung habe der Umstand, dass in gelagerten „Altfahrzeugen“ umweltrelevante Mengen an gefährlichen Anteilen und Inhaltsstoffen wie zB Bremsflüssigkeiten oder Motoröl vorhanden seien, einen so hohen Grad an Wahrscheinlichkeit, dass davon ausgegangen werden könne, nicht trockengelegte Autowracks seien gefährlicher Abfall.²⁹⁾ Dafür bedarf es nach Meinung des Höchstgerichtes keiner detaillierten Untersuchung; auf eine konkrete Kontamination komme es nämlich bei der Beurteilung des Vorliegens von gefährlichem Abfall nicht an.³⁰⁾

Die Problematik dieser Judikatur beginnt bereits bei grundlegenden Begrifflichkeiten. Was ist überhaupt unter Autowracks bzw Altfahrzeugen zu verstehen? Beschädigte Fahrzeuge? Welche Beschädigungen müssen das sein? Welchen Einfluss hat es, wenn das Fahrzeug gerade nicht startet? Eventuell aufgrund einer entladenen Batterie? Ist die Abmeldung ein wesentliches oder unwesentliches Indiz? Fahrzeuge, die abgemeldet sind und gerade nicht gebraucht werden? Fahrzeuge, die in der Absicht, sie später wieder einmal zu verwenden, aufbewahrt werden? Alte Fahrzeuge? Wenn ja, wie alt dürfen sie sein? Müssen sie reparaturbedürftig sein? Wie sehr? Man sieht, dass bereits mit dem allem zu Grunde liegenden Begriff des „Altfahrzeugs“ bzw „Autowracks“ selbst im Prinzip ein Vorurteil geschaffen wird, das nicht auf sachlichen Überlegungen, sondern auf nicht näher geprüften Annahmen beruht. Mitunter bezeichnet der VwGH das Fahrzeug, dessen Abfalleigenschaft zu klären ist, bereits initial als „Altfahrzeug“. Auch der Erlass zur Altfahrzeugeverordnung begeht diesen Fehler, wenn dort zu lesen ist: „Altfahrzeuge sind gefährlicher Abfall, sofern sie nicht schadstoffentfrachtet sind.“ Dabei liegt ein sog „Altfahrzeug“ nach Art 2 Z 2 AltfahrzeugeRL³¹⁾ erst dann vor, wenn der Abfallbegriff erfüllt ist; Fahrzeuge, egal welchen Zustands, sind also nur dann als „Altfahrzeuge“ zu bezeichnen, wenn sie die Abfalleigenschaft nachweislich erfüllen.³²⁾

Die Oberflächlichkeit, mit der hier und da an die hier interessierende Frage herangegangen wird, zeigt sich noch deutlicher, wenn der VwGH ausspricht, dass detaillierte Untersuchungen durch Sachverständige für die Beurteilung eines Autowracks als gefährlicher Abfall entbehrlich seien.³³⁾ Man könnte also auf Basis der beschriebenen Judikatur des VwGH pointiert sagen, dass es für die Annahme des Vorliegens eines Altfahrzeuges

ein Auto braucht, das alt, kaputt und nicht schadstoffentfrachtet aussieht, sofern ein Sachverständiger dies bestätigt. Ein nicht gerade auf rechtsstaatlichen Grundsätzen fußender Befund. Richtigerweise wäre ein derart wenig fundiertes Gutachten als unschlüssig und ungeeignet für die Abfallqualifikation einer Sache zu sehen, die letztlich zu einer Enteignung (oder zumindest zu einer massiven Eigentumsbeschränkung) des Betroffenen führt. Einen weiteren Gipfel erreicht die Rechtsprechung, wenn der VwGH die Abfalleigenschaft mit einer bloßen *petitio principii* begründet: „Nach der Lebenserfahrung hat der Umstand, dass in gelagerten Altfahrzeugen umweltrelevante Mengen an gefährlichen Anteilen und Inhaltsstoffen wie z.B. Bremsflüssigkeiten oder Motoröl vorhanden sind, einen so hohen Grad an Wahrscheinlichkeit, dass davon ausgegangen werden kann, dass nicht trockengelegte Autowracks gefährlicher Abfall sind. Um davon ausgehen zu können, bedarf es keiner detaillierten Untersuchung.“³⁴⁾ Der Sachverständige erkennt also durch bloßes entferntes Hinsehen, ob es sich um gefährlichen Abfall handelt.³⁵⁾ Womit wir wieder bei der Problematik wären, was auf Basis der gesetzlichen Grundlage überhaupt ein „normales“ nicht schadstoffentfrachtetes Fahrzeug, also ein altes Auto in einer Garageneinfahrt, von einem – die Abfalleigenschaft erfüllenden – „Altfahrzeug“ unterscheidet. Wohlgermerkt, dabei kann es nicht um Grundsätze gehen, die von Dritten entwickelt und dem Gesetzgeber gleichsam unterschoben wurden. Die Katze beißt sich in den Schwanz: Der Grundansatz des VwGH ist fragwürdig und bedarf dringend der Modifikation.

B. Beweislastumkehr ohne gesetzliche Grundlage?

Generell ist anzumerken, dass die Judikatur des VwGH nicht einer gewissen Kasuistik entbehrt; manchmal hat man den Eindruck, dass es konkrete – für den Gerichtshof eindeutig für die Abfalleigenschaft sprechende – Umstände des Einzelfalles waren, die ihn zu teils in

28) VwGH 25.07.2013, 2013/07/0032.

29) Vgl dazu *Berl*, Abfallende durch bestimmungsgemäße Verwendung, *ecolex* 2015, 343.

30) VwGH 25.07.2013, 2013/07/0032; vgl bereits etwa VwGH 18.11.2010, 2007/07/0035, 20.05.2010, 2008/07/0122 mwN; s auch dazu *Berl* (FN 29) 343.

31) RL 2000/53/EG.

32) Richtig daher § 2 Z 2 AltfahrzeugeVO, wonach als Altfahrzeuge „Fahrzeuge“ anzusehen sind, „die im Sinne von § 2 Abs. 1 AWG 2002, BGBl. I Nr. 102/2002, als Abfall gelten“. Der im weiteren verwendete Begriff „Oldtimer“ ist im Sinn des 10. Erwägungsgrundes zur AltfahrzeugeRL 2000/53/EG unionsrechtskonform weit auszulegen.

33) Vgl dazu *Berl* (FN 29) 343.

34) VwGH 25.07.2013, 2013/07/0032.

35) Ein weiteres Problem, das die hier kritisierte Judikaturlinie erzeugt, ist die Übertragung der inhaltlichen Entscheidungskompetenz über die Lösung der Rechtsfrage, ob ein bestimmtes Kfz gefährlicher Abfall ist, von der dazu berufenen Behörde an den Sachverständigen. Soll der Sachverständige hier keine Kompetenz wahrnehmen, die ihm aus verfahrensrechtlicher Sicht gar nicht zukommt, ist seine Beurteilung auf rein faktische Komponenten zu beschränken. Meist enthalten die Sachverständigengutachten in derartigen Fällen Ausführungen zur konkreten abfallrechtlichen Beurteilung, was einen Verfahrensmangel konstituiert. Auch dies stört den VwGH nicht.

ihrer Allgemeinheit zu plakativen bzw gar verfälschenden Aussagen hinreißen konnten. Auch sind die oben dargestellten, vom Schrifttum³⁶⁾ und der Ministerialverwaltung³⁷⁾ zu stark verschärften und generalisierten Schlussfolgerungen vom VwGH uU nicht immer auch so intendiert, wie sich unten gleich zeigen wird. Im Folgenden sollen die Ansätze des VwGH und ihre Konsequenzen in der Praxis analysiert und herausgearbeitet werden, wo im gegebenen Zusammenhang Irrwege eingeschlagen wurden:

Immerhin hat das LVwG NÖ inzwischen betont, dass der Prüfung der objektiven Abfalleigenschaft das konkrete Objekt unter Berücksichtigung seines Standorts und seiner Verwendung zugrunde zu legen ist.³⁸⁾ Damit ist allerdings das Problem verbunden, dass der VwGH zwar an das die Abfalleigenschaft begründende Sachverständigengutachten praktisch kaum gesteigerte Anforderungen für seine Schlüssigkeit stellt, andererseits dem Betroffenen jedoch für seine Verantwortung höchste Anforderungen zumutet, so als habe nicht die Behörde die Abfalleigenschaft, sondern der Betroffene das Nichtvorliegen der Abfalleigenschaft nachzuweisen. Der VwGH betonte ausdrücklich in dieser Konstellation, es wäre dem Bf möglich gewesen, „präzise anzugeben, dass und aus welchen Gründen diese Annahme für den Beschwerdefall nicht zutreffen sollte“. Im Anschluss daran wird vertreten, der Betroffene hätte „dann aber den im Verfahren beigezogenen ASV auf gleicher fachlicher Ebene entgegnetreten müssen“³⁹⁾.

Das Höchstgericht ging im gegenständlichen Erk⁴⁰⁾ auch davon aus, dass, wenn der Verdacht besteht, ein Gebrauchtwagen sei Abfall (zB ein unfallbeschädigtes Fahrzeug), „entsprechende Nachweiserfordernisse über die Reparierbarkeit des Fahrzeuges und deren Geringfügigkeit“ gegeben seien. Er beruft sich damit auf die Definition des „reparierbarer Gebrauchtwagen“ gem der Anlaufstellen-Leitlinien Nr 9, die in ihrem Anhang 1 auch verlangen, dass ein solches „reparierbares Gebrauchtfahrzeug“ „nach geringfügigen Reparaturen europäische Sicherheitsstandards einhalten“ kann. Das Fehlen eines solchen Nachweises war für den VwGH mit entscheidend, bei derartigen Fahrzeugen die Abfallqualifikation als gegeben anzusehen. Hier zeigt sich, dass der Ursprung der verfehlten Judikaturlinie, die letztlich zur Instituierung eines gesetz-, verfassungs- und europarechtswidrigen Systems durch den Erlass zur AltfahrzeugeVO geführt hat, in den Anlaufstellen-Leitlinien Nr 9 liegt: Dabei handelt es sich schon nach der eigenen Definition um einen rechtlich nicht verbindlichen Text,⁴¹⁾ der nicht in das europäische Rechtsquellen-system einzuordnen ist.

Diese Überlegung ist unzutreffend. Hier wird aus der Jud des VwGH ohne Bestehen einer gesetzlichen Grundlage quasi eine Verpflichtung des Betroffenen abgeleitet, sich von der Abfalleigenschaft quasi „freibeweisen“ zu müssen. Jedoch kennt das positive Recht bis dato keine *generelle Abfallvermutung*, und eine solche wäre auch ohne Zweifel massiv grundrechtswidrig. Eine solche Sicht ermöglichte den Vollzugsbehörden, außerhalb

der gesetzlichen Grundlagen zu agieren und wie im vorliegenden Fall Prinzipien anzuwenden, die den Gesetzgeber umgehen. Dies gäbe den Behörden einen Mechanismus an die Hand, im Ergebnis Willkür und gesetzlose Praxis zu üben. Hier wird eine „Quasi-Beweislastumkehr“ konstruiert, welche nicht mehr ist als eine bloße rechtspolitische Wunschvorstellung.

Von dieser Linie ist der VwGH erfreulicherweise inzwischen zumindest teilweise wieder abgegangen: 2014 hat das Höchstgericht treffend klargestellt, dem AWG sei „keine Regelung dahingehend zu entnehmen, dass der Besitzer einer beweglichen Sache gegenüber der Behörde, ohne dass diese selbst Ermittlungen anstellen müsste, nachzuweisen hätte, dass es sich bei dieser Sache um keinen Abfall handle“⁴²⁾. Der VwGH hat damit dem

36) S etwa *Berl* (FN 29) 343, der aus all der Kasuistik sehr stringente, verschärfend-verallgemeinernde Schlussfolgerungen ziehen möchte.

37) Weit überzogen zB in Bezug auf den Abfallbegriff zB die Punkte 1., 1.1., 1.2. und 2., insb auch in Bezug auf die Frage der Wirtschaftlichkeit der Reparatur.

38) LVwG NÖ 16.06.2014, LVwG-WU-13-0136.

39) *Berl* (FN 29) 343.

40) 2013/07/0032.

41) Abs 1 leg cit. Nach den allgemeinen Bemerkungen in Pkt 1 der Leitlinien sollen sie „die gemeinsame Auffassung aller Mitgliedstaaten zur Frage dar(stellen)“, wie die VerbringungsVO „auszulegen ist“. In Wahrheit handelt es sich dabei nicht um eine Auslegung, sondern um eine Umgehung des vorgesehenen Rechtssetzungsprozesses, der auch noch von Erfolg gekrönt war: Der VwGH ist dem bei striktem Verständnis europarechtswidrigen Inhalt der Leitlinien, die sich nicht auf den Abfallbegriff zurückführen lassen, sondern detaillierte, nicht aus der AbfallrahmenRL ableitbare, in gesetzgeberischer Manier aufgestellte Grundsätze enthalten, im Erk 2013/07/0032 auf den Leim gegangen. Allerdings ist generell festzuhalten, dass die Anlaufstellen-Leitlinien bei neuem Hinsehen keine absoluten Grundsätze postulieren, sondern bloß Anhaltspunkte formulieren, die zu einer Vereinfachung der Administration einschlägiger Sachverhalte durch die zuständigen mitgliedstaatlichen Behörden führen sollen. Es wäre also jedenfalls unzulässig, diese Grundsätze verallgemeinert anzuwenden und daraus Verpflichtungen für Rechtssubjekte abzuleiten. Dies ergibt sich insbesondere aus Pkt 2 Abs 7 der Leitlinien: Dieser verweist zunächst zutreffend darauf, dass der konkrete ein Fahrzeug betreffende Sachverhalt unter dem Aspekt der Abfalldefinition zu prüfen ist. Daraufhin hält er jedoch fest, es gäbe Eigenschaften von Gebrauchtfahrzeugen, aus denen sich „schließen lassen dürfte“, ob es sich um Abfall handelt oder nicht. Damit wird klargestellt, dass die Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 nicht mehr sind als eine Sammlung von möglichen Indizien, die im Einzelfall einer Prüfung auf Basis des Abfallbegriffes standhalten muss. Die Möglichkeit, der Behörde einen Nachweis über die Reparierbarkeit des Fahrzeuges zur Verfügung zu stellen, sprechen die Leitlinien übrigens nur für den Fall seiner Verbringung an (Abs 11). Davon war im konkreten Fall keine Rede. Das Sachverständigengutachten wendete die Anlaufstellen-Leitlinien übrigens an wie zwingende Regeln, und der VwGH schloss sich dem an.

42) VwGH 28.05.2014, 2011/07/0265. Der VwGH hielt aber auch fest, „von dieser Frage der Klärung der Abfalleigenschaft“ sei „die Frage zu unterscheiden, welche Unterlagen im Falle einer grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen vorzulegen [seien] (vgl. dazu insbesondere die §§ 66 ff AWG 2002 und die EG-VerbringungsV)“. Hier wird wohl auf die Novelle zur VerbringungsV 660/2014 EU verwiesen, wodurch Art 50 VerbringungsV um Abs 4a lit b) ergänzt wurde, der den Kontrollbehörden die Befugnis einräumt, den Besitzer einer transportierten Sache „aufzufordern“, den „Nachweis, dass es sich nicht um Abfälle handelt, gegebenenfalls einschließlich eines Nachweises der Funktionsfähigkeit“ zu übermitteln. Daraus dürfen allerdings keine dahingehenden Schlüsse gezogen werden, dass bei Nichtvorlage dieses Nachweises automatisch die Abfalleigenschaft der Sache angenommen werden dürfe. Dies folgt ganz klar aus dem ebenfalls neu eingefügten Abs 4b, wonach die Kontrollbehörden bei Nichtvorlage des Nachweises bloß zu dem Schluss kommen „können“, dass es sich bei der transportierten Sache um Abfall handelt. Vielmehr zielt die Regelung darauf ab, bei Vorhandensein eines ausreichenden Nachweises die Abfalleigenschaft auszuschließen. Wie sich aus Abs 4b nämlich e contrario ausdrücklich ergibt, „können“ die

Gesetz entsprechend festgehalten, dass die Behörde von Amts wegen die Grundlagen für die Feststellung der Abfalleigenschaft zu ermitteln hat und er die *Ableitung einer „Quasi-Beweislastumkehr“* aus seiner Judikatur nicht unterstützt.

C. Welcher Gebrauch ist „bestimmungsgemäß“?

Im genannten Erkenntnis aus 2013 betont der VwGH auch, ein PKW sei kein Abfall, solange er noch in bestimmungsgemäßem Gebrauch gem § 2 Abs 3 Z 2 AWG steht, selbst wenn er Betriebsmittel verlieren sollte. Allerdings kann nach Meinung des VwGH nicht jede beliebige Gebrauchsform die Abfalleigenschaft ausschließen: Laut VwGH ist eine solche bestimmungsgemäße Verwendung nicht anzunehmen, wenn Betriebsflüssigkeiten wie Motoröl, Getriebeöl, Bremsflüssigkeit, Kühflüssigkeit und Starterbatterie entfernt wurden.⁴³⁾ Bestimmungsgemäßer Gebrauch liegt nach der höchstgerichtlichen Rsp auch dann nicht vor, wenn ein Fahrzeug zum Ausschlichten dient, also zum Ausbau von Bestandteilen zur Verwendung als gebrauchte Ersatzteile, weil dies nicht der in § 2 Abs 3 Z 2 genannten „allgemeinen Verkehrsauffassung“ entspreche.⁴⁴⁾ Gleiches gilt nach der Jud, wenn die Karosserien von Altfahrzeugen als Ersatzteile verwendet werden sollen.⁴⁵⁾ Diese betont enge Auslegung des Begriffs der „bestimmungsgemäßen Verwendung“ steht nicht bloß im Widerspruch zum in der AbfallrahmenRL und im AWG verankerten Grundsatz der Ressourcenschonung und der Abfallvermeidung, sondern stellt auch eine unverhältnismäßige Eigentumsbeschränkung dar, weil so sinnvolle Nutzungen von Fahrzeugen inhiert werden, die völlig außerhalb des abfallrechtlichen Regimes stattfinden.⁴⁶⁾ Der VwGH denkt hier offenbar daran, dass sich die allgemeine Verkehrsauffassung sich nur aus dem Kreis durchschnittlicher Endverbraucher ergeben könne. Dies erscheint jedoch keinesfalls zwingend; eine *weitere Interpretation* dieses Begriffes wird auch im Sinn des abfallrechtlichen Grundsatzes der *Ressourcenschonung* und iS einer *grundrechtskonformen Auslegung des AWG* nahegelegt. So hat auch der EuGH klargestellt, dass die Entnahme von Teilen aus einem Kraftfahrzeug zwecks Wiederverkauf dem Grundsatz der Wiederverwendung entspricht.⁴⁷⁾ Expressis verbis hielt der Gerichtshof fest, „dass ein Kraftfahrzeug aus einzelnen Teilen besteht, die zusammengefügt wurden und die wieder voneinander getrennt und in ihrem derzeitigen Zustand oder nach Instandsetzung wiederverkauft werden können“⁴⁸⁾. Der Gerichtshof macht damit deutlich, dass ein solcher „Gebrauchtgegenstand“ Teil des Wirtschaftskreislaufs und nicht des Abfallregimes ist. Er fordert dafür bloß, dass der Gegenstand in seinem derzeitigen Zustand oder nach Instandsetzung erneut verwendbar ist.⁴⁹⁾ Der Gerichtshof hat damit derartige, Fahrzeugen entnommene Einzelteile als „Gebrauchtgegenstände“ ausdrücklich als Wirtschaftsgüter der UmsatzsteuerRL unterworfen und damit dem Abfallregime entzogen. Er hat damit Spekulationen über die Frage der Abfalleigenschaft von Teilen, welche (Alt-)Fahrzeugen zwecks Wiederverwen-

dung oder Instandsetzung entnommen werden, insoweit ein Ende gesetzt.

Damit zeigt sich auch, dass in unionskonformer Auslegung des Begriffs der „bestimmungsgemäßen Verwendung“ darunter auch andere Verwendungszwecke als der ursprüngliche Einsatzzweck des Durchschnittsverbrauchers verstanden werden müssen. Jedenfalls fallen darunter nach der dargestellten Judikatur des EuGH auch wirtschaftliche Zwecke, die zur Wiederverwendung von Bestandteilen eines (Alt-)Fahrzeuges führen. Das bedeutet jedenfalls, dass Teile aus Fahrzeugen, die zur späteren Wiederverwendung bestimmt sind, nicht unter den Abfallbegriff fallen. Gleiches muss dann aber auch für ganze Fahrzeuge gelten, die in ihrem derzeitigen Zustand oder nach einer Instandsetzung verwendbar sind und verkauft werden. Denn hier werden die Grundsätze der Abfallvermeidung und Wiederverwendung geradezu idealtypisch verwirklicht.⁵⁰⁾

Bei einer weiteren Auslegung des Begriffs der bestimmungsgemäßen Verwendung ließe sich darunter auch das Behalten eines Kfz als Oldtimer oder Youngtimer subsumieren, ohne dass dies eine regelmäßige Nutzung iS der allgemeinen Verkehrsauffassung des Kreises durchschnittlicher Endverbraucher erfordern würde.⁵¹⁾ Von diesen beiden Ausnahmen geht vernünftigerweise auch der Erlass zur AltfahrzeugeVO aus.⁵²⁾ Eine andere Rechtsgrundlage für die sinnvolle wie grundrechtlich gebotene generelle Ausnahme derartiger Kfz aus dem Abfallbegriff ist übrigens im AWG nicht ersichtlich; auch dieser Umstand spricht für eine weite – verfassungs- und europarechtskonforme – Interpretation des Begriffs der bestimmungsgemäßen Verwendung.⁵³⁾ Die RL über Altfahrzeuge 2000/53/EG legt unmissverständlich und expressis verbis fest, dass „Oldtimer, d.h. historische

Kontrollbehörden bei Vorlage des entsprechenden Nachweises nicht zum Schluss kommen, dass es sich um Abfall handelt, es sei denn sie sind „der Auffassung, dass der Schutz vor Beschädigung nach Absatz 4a Unterabsatz 2 nicht ausreichend ist“ (Art 50 Abs 4b Unterabs 2).

43) VwGH 22.04.2010, 2007/07/0015.

44) VwGH 25.07.2013, 2013/07/0032; vgl bereits etwa VwGH 30.09.2010, 2008/07/0170.

45) VwGH 25.07.2013, 2013/07/0032.

46) So ist es zB nach dem vom VwGH geschaffenen System denkbar, ein betriebsfähiges (prinzipiell nicht einmal abfallverdächtiges) Fahrzeug, das kein Altfahrzeug ist, als Ersatzteilerspender zu verwenden. Hier ist nicht nachvollziehbar, wo die Gründe dafür liegen, dass dies bei einem nicht betriebsfähigen Fahrzeug unzulässig sein sollte. Im Gegenteil: Hier dient es zentralen Grundsätzen des Abfallrechts: der Wiederverwendung und der Ressourcenschonung.

47) EuGH 08.01.2017, C-471/15, *Sjelle Autogenbrug I/S vs Skatteministeriet*, Rz 34.

48) EuGH 08.01.2017, C-471/15, *Sjelle Autogenbrug I/S vs Skatteministeriet*, Rz 36.

49) EuGH 08.01.2017, C-471/15, *Sjelle Autogenbrug I/S vs Skatteministeriet*, Rz 31.

50) EuGH 08.01.2017, C-471/15, *Sjelle Autogenbrug I/S vs Skatteministeriet*, Rz 13, 34.

51) So bereits *Piska*, Abfallmanagement I (2007) 261.

52) Pkt 1.2. zweiter und dritter Abs des Erlasses zur AltfahrzeugeVO.

53) Vgl für eine weite Auslegung dieses Begriffes bereits *Piska* (FN 51) 261f.

Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Sammlerwert oder Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind, die in vernünftiger und umweltverträglicher Weise fahrbereit oder in Teile zerlegt aufbewahrt werden, ... nicht unter die Definition von Abfall (fallen)⁵⁴.⁵⁴ Das AWG ist dementsprechend richtlinienkonform auszulegen.

Ebenso muss ein *Einsatz, der keine Zulassung erfordert*, (zB Einsatz auf Privatgelände zu Firmenzwecken, Zwecken einer Landwirtschaft, eines Gutshofes etc) als bestimmungsgemäße Verwendung gelten, will man dem Gesetz nicht einen unverhältnismäßigen und gleichheitswidrigen Inhalt unterstellen. In einem solchen Fall erscheint eine Forderung nach der Erfüllung von Zulassungsvorschriften, die nach den entsprechenden Rechtsgrundlagen üblicherweise bloß für öffentliche Straßen gelten, an den Haaren herbeigezogen.

Ein vielversprechender Hinweis soll dieses Kapitel abschließen: Der VwGH hat in jüngerer Zeit zutreffend bejaht, dass die *Abfalleigenschaft auch durch eine bestimmungsgemäße Verwendung wieder verloren geht*. Das bedeutet, dass die Abfalleigenschaft, wenn die Verwendbarkeit einer Sache gewährleistet ist, auch durch eine bloße Willensentscheidung beendet werden kann.⁵⁵ Voraussetzung ist hier natürlich stets, dass der in Rede stehende Gegenstand für einen nützlichen Zweck einsetzbar ist.

V. Unwirtschaftlichkeit der Reparatur als tauglicher Ansatz für die Abfallqualifikation?

A. Problemaufriss

Im Erk vom 25. Juli 2013, 2013/07/0032 setzte sich der VwGH auch mit der zentralen Frage auseinander, wann ein reparaturbedürftiges Fahrzeug, wozu auch Unfallwagen zählen, als gefährlicher Abfall gilt. Er berief sich auf die nicht rechtsverbindlichen Anlaufstellen-Leitlinien Nr 9, die als „gemeinsame Auffassung aller Mitgliedstaaten zur Frage ..., wie die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen ... auszulegen ist“, erstellt wurden. Dort wird unter Pkt 9. lit g) als relevanter Indikator für die Einstufung eines Gebrauchtfahrzeuges als Abfall ua der Umstand genannt, dass das Fahrzeug ein Sicherheitsrisiko oder eine Gefahr für die Umwelt darstellt, zB weil Betriebsflüssigkeiten freigesetzt werden (Gefahr der Wasserverschmutzung durch Kraftstoff, Bremsflüssigkeit, Frostschutzmittel, Batteriesäure, Kühlflüssigkeit). Auch die ominösen – wie nochmals betont sei – nicht rechtsverbindlichen, weil nicht in der Form eines vorgesehenen EU-Rechtsaktes ergangenen Anlaufstellen-Richtlinien Nr 9 bedienen sich derselben *Petitio Principii*, die schon eingangs kritisiert wurde: Die Qualifikation eines Gegenstandes als Abfall muss im Licht des Eigentumsgrundrechts sowie unter dem Aspekt des verpflichtenden abfallrechtlichen Grundsatzes der Ressourcenschonung und in Umsetzung des Gedankens der Abfallvermeidung immer *Ultima Ratio* sein.

Unter Bezug auf das verfahrensgegenständliche Gutachten eines kfz-technischen Amtssachverständigen ging der VwGH im Erk vom 25. Juli 2013, 2013/07/0032

davon aus, ein Alt- oder Unfallfahrzeug sei dann gefährlicher Abfall, wenn die Wiederherstellungskosten und die Reparaturkosten unverhältnismäßig den Zeitwert überschreiten. Auch die nicht rechtsverbindlichen Anlaufstellen-Leitlinien Nr 9⁵⁶) legen zur Abgrenzung von – dem Abfallrecht unterfallenden – Altfahrzeugen und – abfallrechtlich irrelevanten – Gebrauchtfahrzeugen fest, Fahrzeuge seien als Abfall einzustufen, wenn die Reparaturkosten den Zeitwert der Fahrzeuge übersteigen, wie der VwGH hervorhob. Der VwGH hielt in diesem Zusammenhang auch fest, dass dies unter dem Gesichtspunkt der Herstellung eines zulassungsfähigen Zustandes des Fahrzeuges gelte. Ähnlich argumentierte der VwGH im Erk vom 28. Mai 2014, 2011/07/0265, wo er im Hinblick auf mehrere Fahrzeuge die Feststellung, „eine Instandsetzung mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand“ sei „nicht mehr möglich“, als Grundlage für die Erfüllung des objektiven Abfallbegriffes heranzog.

Bei Kraftfahrzeugen zur Ermittlung der Abfalleigenschaft auf das Vorliegen eines wirtschaftlichen Totalschadens abzustellen, ist in mehrfacher Hinsicht verfehlt:

B. Schadenersatzrechtliches Konzept des „wirtschaftlichen Totalschadens“

Zunächst hat der EuGH schon zu Beginn der Herausbildung eines europaweiten Abfallrechts klargemacht, dass die Frage, ob einer Sache ein Wert zukommt oder nicht, für die Abfallqualifikation ohne unmittelbare Bedeutung ist.⁵⁷) Das bedeutet, dass das Abstellen auf den Wert einer Sache als entscheidendes Kriterium für die Begründung der Abfalleigenschaft im Licht der Judikatur des EuGH eindeutig *europarechtswidrig* ist. Dazu kommt, dass die Berechnungsmethode zur Ermittlung eines Erfüllungsinteresses bzw wirtschaftlichen Totalschadens privatrechtlicher Natur ist und ausschließlich schadenersatzrechtliche Bedeutung hat: Es geht darum, welcher Betrag einem Geschädigten zusteht, der ein von einem Dritten beschädigtes Objekt reparieren lassen möchte. Hier entspricht es privatrechtlichen Wertungen und auch dem Gesetz, dass der Schädiger im Prinzip nur Anspruch auf den objektiven Wert der Sache, nicht aber auf diesen (deutlich) übersteigende Reparaturkosten hat. Hier wird nun im Abfallrecht ein spezifisches zivilrechtliches Konzept für den Eintritt völlig anderer – eingriffsnaher – Rechtsfolgen herangezogen, die in eine völlig andere Richtung weisen: Ziel dieser Methode ist es, über die Abfalleigenschaft eines Fahrzeugs zu entscheiden, was zu der Konsequenz führen kann, dass es enteignet wird. Im Privatrecht wird – in sachlich gerechtfertigter, gesetzmäßiger Weise – über die Frage entschieden, ab welcher

⁵⁴) 10. Erwägungsgrund zur RL 2000/53/EG. Ausdrücklich wird auch festgehalten, dass die oben genannten Fahrzeuge nicht in den Geltungsbereich der AltfahrzeugRL fallen.

⁵⁵) 18.12.2014, 2012/07/0212. S auch *Berl* (FN 29) 343; *Berl* (FN 22) 138; so bereits *Piska* (FN 51) 231 f.

⁵⁶) Vgl etwa http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Abfallwirtschaft/anlaufstellen_leitlinien_9_bf.pdf.

⁵⁷) S etwa EuGH 25.06.1997, *Tombesi ua*, Rs304/94, Rz 54; dazu ausführlich *Piska* (FN 51) 160 f.

Höhe die Geltendmachung eines Schadenersatzanspruches nicht mehr in Frage kommt. Dies zum Schutz des Schädigers vor ungerechtfertigten Ansprüchen ist eines Interessenausgleichs. Im Abfallwirtschaftsrecht wird auf Basis der Richtwertermittlung jedoch über die Frage entschieden, ob der Eigentümer des Fahrzeugs dieses überhaupt reparieren lassen darf, denn bei Bejahung von gefährlichem Abfall ist das Kfz an einen besonders berechtigten Abfallsammler und -behandler zu übergeben und eine Reparatur des Kfz scheidet aus.

VI. Rechtspolitische Wunschvorstellung

Die Wertberechnung an sich taugt nicht als Basis für die Beurteilung des objektiven Abfallbegriffs, weil sich dieses Konzept weder in der AbfallrahmenRL noch im AWG in irgendeiner Weise wiederfindet. Die Annahme einer Entledigungspflicht iS des Art 3 Z 1 AbfallrahmenRL scheidet aus, weil die Rechtsordnung nirgendwo eine Verpflichtung kennt, dass Eigentümer Sachen, welche keinen Wert mehr besitzen oder nicht wirtschaftlich repariert werden können, nicht weiter behalten und sogar auf unwirtschaftliche Weise reparieren dürfen. Die Annahme einer derartigen Verpflichtung wäre auch vor dem Hintergrund des Eigentumsgrundrechts nicht verhältnismäßig. Abgesehen davon müsste dieses Konzept – stringent zu Ende gedacht – nicht bloß für Altfahrzeuge, sondern für alle beweglichen Stoffe und Gegenstände gelten, die Abfall sein könnten. Wären bewegliche Sachen nicht mehr wirtschaftlich instandsetzbar, hätten sie – wäre dieser Ansatz tragfähig – als objektiver Abfall zu gelten. So betrachtet könnte es im Prinzip in Zukunft nie mehr wieder auf legale Weise zum Entstehen von Antiquitäten kommen – Retro-Stücke würden der Abfallqualifikation kaum je entgehen. Flohmärkte und Haushalte von ökologisch nachhaltig agierenden – wiederverwendenden – Individuen verkämen zu illegalen Abfalllagerstätten. Schon diese Überlegung zeigt die Abwegigkeit dieses Ansatzes. In seiner praktischen Auswirkung bedeutet dieser Irrweg eine totale Abwendung von grundlegenden abfallrechtlichen Prinzipien der Ressourcenschonung, Abfallvermeidung und Wiederverwendung hin zu einer ausgeprägten Konsumgesellschaft, wie sie sich jedes konservativ (nicht nachhaltig) agierende Produktions- oder Handelsunternehmen nur wünschen kann. Für das österreichische AWG ist kein Argument ersichtlich, das den objektiven Abfallbegriff in einem solchen Fall begründen könnte – allein der Umstand, dass eine Sache nicht mehr wirtschaftlich repariert werden kann, beeinträchtigt keine öffentlichen Interessen, ebenso wenig der Umstand, dass jemand eine Sache unwirtschaftlich instand setzen lässt oder lassen will. Weder das Unionsrecht noch das österr AWG bietet also eine Basis für die Abfallqualifikation auf dem Boden einer Wertberechnung.⁵⁸⁾

Davon gehen auch Berger/Pfeffer aus, die zuerst eine „latente“ Abfalleigenschaft konstruieren, die das Gesetz nicht kennt und die daher rechtlich irrelevant ist. Die Autoren halten deshalb sehr deutlich fest, dass eine objektive Abfallqualifikation auf Basis des Gesetzes mit

Hilfe der Wertberechnungsmethode ausscheidet, was bestehende online-„Kfz-Abfallprüfertools“, die meist überdies von europarechtswidrigen Kalkulationsgrundlagen ausgehen, letztlich als juristisch wertlos identifiziert: „In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass für die Abfalleigenschaft über das Nichtvorliegen einer voraussichtlichen bestimmungsgemäßen Verwendung hinausgehend idR auch ein Entledigungswillen des Fahrzeugbesitzers vorliegen muss,⁵⁹⁾ weshalb die faktische Abfalleigenschaft dann eigentlich erst im Fall einer Entledigungsabsicht eintritt. Die Werkstatt bzw der SV kann daher lediglich das Vorliegen entweder eines Gebrauchtfahrzeugs (Nichtabfall) oder eines ‚latenten‘ Abfalls beurteilen. Wenn eine latente Abfalleigenschaft vorliegt, wird es sich im Normalfall um ein nicht von Betriebsflüssigkeiten entfrachtetes Wrack handeln, dh es wird im Fall einer Entledigungsabsicht einen gefährlichen Abfall darstellen.“ Damit leisten die Abfallprüfertools letztlich bloß Scheinobjektivierung eines Vorganges, der in Wahrheit auf gänzlich anderen rechtlichen Determinanten beruht.⁶⁰⁾

Das Abfallprüfertools liefert im Prinzip nichts anderes als eine Entscheidungshilfe für den Fahrzeugeigentümer, der sein Fahrzeug unter Nutzung österreichischer Fachwerkstätten (und nicht unter Einsatz günstigerer ausländischer Werkstätten oder durch Eigenleistung) reparieren möchte, indem ihm dann, wenn die prognostizierten Reparaturen in österreichischen Fachwerkstätten zu teuer kommen, nahegelegt wird, sich des Fahrzeugs zu entledigen, was bedeutet, dass es zu einem für Kfz befugten Abfallsammler und -behandler (Shredder) zu bringen ist. Das Tool lässt daher den Umstand, dass das Fahrzeug ev im Ausland wirtschaftlich repariert werden könnte, ebenso außer Acht wie die Einsicht, dass das Fahrzeug ev gar nicht als Abfall anzusehen ist und daher noch als gewöhnlicher Gebrauchtwagen weiterverkauft werden könnte. Es motiviert daher im Prinzip unerfahrene Eigentümer von Alt- und Unfallfahrzeugen, auf die Lukrierung des in ihnen noch verkörperten Wertes zu verzichten und es stattdessen verwerten zu lassen, also zum Shredder zu bringen.

Mit seinem unglücklichen Ansatz, der Berechnung des Sachverständigen zu folgen, hat der VwGH – kurz gesagt – im Prinzip alle jene Fahrzeuge bzw Unfallfahrzeuge unter den Begriff des gefährlichen Abfalls subsumiert, die nicht trockengelegt und als wirtschaftliche Totalschäden zu qualifizieren sind. Welche Berechnungsmethode

58) Daneben liegen daher Schachinger/Laimgruber, Kampf gegen Export von Altfahrzeugen, derstandard, 15. 09. 2014, <http://derstandard.at/2000005570254/Aufruesten-im-Kampf-gegen-den-Export-von-Alt-fahrzeugen>, wonach „das Gesetz“ in Österreich „die Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen, die einer weiteren unmittelbaren Verwendung zugänglich sind, und Altfahrzeugen, denen es an der Zulassungsfähigkeit mangelt bzw. deren Betriebsbereitschaft nicht gegeben ist“, kenne.

59) Dh, die Autoren bejahen die Abfalleigenschaft von Alt- und Unfallfahrzeugen im Prinzip nur dann, wenn der Eigentümer Entledigungsabsicht hat.

60) Insoweit beruft sich auch der Erlass zur AltfahrzeugeVO mit dem Abfallprüfertools auf ein Instrument, das nicht mit Gesetz, Verfassung und EU-Recht in Einklang steht (Pkt 1.2).

zur Feststellung der Unwirtschaftlichkeit der Reparatur anzuwenden ist, hat der VwGH nicht ausdrücklich gesagt; im Erk VwGH 25.07.2013, 2013/07/0032 verlangte das Höchstgericht nicht einmal die Nennung genauer zahlenmäßiger Beträge: „Der Umstand, dass der Amtssachverständige seine Beurteilung der Unwirtschaftlichkeit der erforderlichen Reparaturen ohne Nennung genauer zahlenmäßiger Beträge vorgenommen hat und weder die BH noch die belangte Behörde eine diesbezügliche Ergänzung des Gutachtens in Auftrag gegeben haben, führte im vorliegenden Fall – entgegen dem Beschwerdevorbringen – nicht zu einem wesentlichen Verfahrensmangel. Die entsprechenden Erwägungen der belangten Behörde, wonach die Beurteilung des Amtssachverständigen auf Grund des durch die Kilometerleistung bestimmbaren höheren Alters des Fahrzeuges und der – im Einzelnen dargelegten – massiven Beschädigungen des Fahrzeuges im Hinblick auf seine Fachkunde schlüssig und nachvollziehbar sei, sind nämlich nicht zu beanstanden“ (VwGH 25.07.2013, 2013/07/0032; auf ähnlichen Grundlagen beruhend VwGH 28.05.2014, 2011/07/0265). Der VwGH ist hier einer von rechtsunkundigen Sachverständigen vorgeschlagenen *bloß scheinbaren Objektivierung der Bestimmung der Abfalleigenschaft* durch eine gesetzwidrige Methode auf den Leim gegangen; eine Entwicklung, die es zu korrigieren gilt.

VII. Verstoß gegen EU-Grundfreiheiten und Ressourcenschonung

Da der VwGH über die seiner Meinung nach gebotene Berechnungsmethode schwieg, wurden im Erlass zur AltfahrzeugeVO – ebenfalls ohne jede gesetzliche Grundlage – Prinzipien festgelegt, wie ein wirtschaftlicher Totalschaden rechnerisch belegt werden soll: „Zur gutachterlichen Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug im Hinblick auf die Reparaturfähigkeit in Österreich kann zum Beispiel auch ein KFZ-Abfallprüftool (z.B. kostenpflichtig abrufbar unter www.auto-preisspiegel.at) als Hilfsmittel für Sachverständige und Fachwerkstätten herangezogen werden. Maßgeblich sind jedenfalls jene Reparaturen, die notwendig sind, um das Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher zu machen, sodass es auch in Österreich zulassungsfähig ist. Bei dieser ‚abfallrechtlichen Kostenberechnung‘ sind zumindest die Kosten für Nachbauteile und kostengünstige Reparaturkosten in inländischen Werkstätten im Rahmen der Berechnung des objektiven Minderwertes (inkl. Steuern) heranzuziehen.“⁶¹⁾ Unabhängig vom – wie gezeigt – grundsätzlich verfehlten Ansatz lässt auch die Art der Berechnungsmethode selbst, welche der Erlass zur AltfahrzeugeVO verfügt und welche auch Kfz-Abfallprüftools zur Anwendung bringen, multiple Rechtswidrigkeiten erkennen. Die Heranziehung österr Werkstatt- und Ersatzteilpreise für die – angeblich abfallrelevante – Wertermittlung des Kfz lässt außer Acht, dass im EU-Binnenmarkt das Fahrzeug auch unter Inanspruchnahme von Werkstätten anderer EU-MS und damit wesentlich billiger repariert werden könnte; dies

verletzt die Dienstleistungsfreiheit, ohne dass dafür eine Rechtfertigung durch zwingende Erfordernisse ersichtlich wäre. Hier handelt es sich um eine letztlich rein *protektionistische Bevorzugung inländischer Unternehmen*, die an staatliche Umgehungsversuche aus den Frühzeiten des europäischen Wirtschaftsmarktes erinnert. Auch die Warenverkehrsfreiheit wird in gleicher Weise verletzt, weil die Berechnungsmethode aufgrund der hohen inländischen Werkstattkosten zu einer viel früheren Bejahung der Abfallqualifikation führen würde. Dadurch wird ein Verkauf in andere MS sowie ins EU-Ausland unmöglich gemacht. Es sind keine triftigen Argumente ersichtlich, mit denen diese Vorgangsweise in einem allfälligen Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich gerechtfertigt werden könnte. Auch erscheint die Zugrundelegung von heimischen Werkstattpreisen unter dem Aspekt des Eigentumsgrundrechts klar unverhältnismäßig, weil das Zulassen einer Reparatur im Ausland ohne Zweifel das gelindere Mittel darstellt. Die derzeit propagierte Berechnungsmethode führt zur Enteignung von Kfz in Fällen, in welchen mit anderen (gelinderen) Mitteln – nämlich der Reparatur im Ausland – das gleiche Ergebnis erzielt, aber eine Abfallqualifikation und damit eine Enteignung vermieden werden kann. Reparierbarkeit setzt nach dem VwGH – und nunmehr ebenfalls nach dem Erlass zur AltfahrzeugeVO – auch voraus, dass das Fahrzeug wieder *in Österreich zulassungsfähig gemacht* werden kann. Hiezu gilt das bereits oben Gesagte – damit wird in zahlreichen Konstellationen unterbunden, dass das Fahrzeug ins EU-Ausland bzw ins Nicht-EU-Ausland verkauft werden kann. Der Ansatz ist damit – wie bereits gezeigt – nicht nur europarechtswidrig, sondern auch *dem Grunde nach ungeeignet*, weil die Frage, ob ein Produkt in bestimmten Staaten in definierter Weise in Gebrauch genommen werden darf, nichts über seine zivilrechtliche Handelbarkeit bzw über seine Verkäuflichkeit aussagt und auch nichts über die Frage, ob man sich dessen entledigen muss. Dieser Ansatz geht von der verfehlten Annahme aus, Fahrzeuge dürften nur zu einem einzigen Zweck gehandelt werden, nämlich um in dem Staat des Verkaufsortes von Endverbrauchern auf öffentlichen Straßen zum Verkehr zugelassen und gefahren zu werden. Damit wird unterstellt, dass Fahrzeuge – wie andere Produkte auch – nicht zu anderen Zwecken⁶²⁾ als zum Gebrauch auf öffentlichen Straßen in dem Land, in welchem sie sich gerade befinden, verkauft und erworben werden dürfen; es existieren keine Normen, die Derartiges unterbinden. Insbesondere ist auch der *Handel mit Kfz zum Export*, seinen sie nun reparaturbedürftig oder nicht, ein *gesetzlich wie wirtschaftlich zulässiges und sinnvolles Vorhaben*. Daher kann der Aspekt der Zulassungsfähigkeit in einem bestimmten EU-Mitgliedstaat nicht im Rahmen der Prüfung seiner Abfalleigenschaft relevant sein. Zudem ist wieder auf den Gedanken der *Ressourcenschonung* und generell auf die grundlegen-

61) Pkt 1.2. Abs 1 des Erlasses zur AltfahrzeugeVO.

62) ZB zum Export.

den Prinzipien des Abfallrechts (Abfallvermeidung) zu verweisen: Andere – ärmere – EU Mitgliedstaaten, aber im Besonderen außereuropäische Staaten profitieren von Fahrzeugen, die unsere Wohlstandsgesellschaft bereits ablehnt, uU noch massiv.⁶³⁾

In einem brandneuen Judikat hat der EuGH deutlich gemacht, dass die Entnahme von Teilen aus (Alt-) Fahrzeugen für Zwecke des Weiterverkaufs zur Wiederverwendung dem in der AltfahrzeugeRL aufgestellten Postulat der Wiederverwendung entspricht und diese Teile klar dem herkömmlichen Wirtschaftskreislauf und nicht dem abfallwirtschaftlichen Regime, das den freien Handel damit unterbindet, unterworfen sind.⁶⁴⁾ Umso mehr muss dies für Fahrzeuge gelten, die wiederverwendet werden sollen. Die Wiederverwendung von (reparaturbedürftigen) Fahrzeugen bedeutet Res-

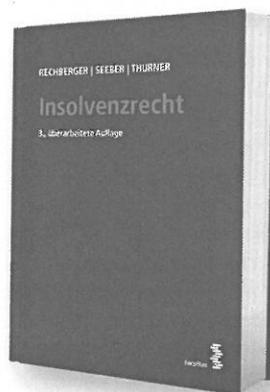
sourcenschonung und damit Abfallvermeidung in ihrer reinsten Form. Dabei kann es nicht darauf ankommen, ob diese Wiederverwendung *in Europa oder in außereuropäischen Ländern* erfolgt.

Abschließend lässt sich bei all dem vom Ergebnis her ohne Übertreibung, jedoch mit Augenzwinkern festhalten: Eine Ansicht, die Altfahrzeuge auf Basis der in Österreich vorherrschenden Wertermittlung generell unter den objektiven Abfallbegriff subsumiert, ist wirklich Müll.

63) Der Export von Fahrzeugen, die im Ursprungsland aufgrund des Wohlstands der Bevölkerung nicht mehr nachgefragt werden, in Länder, wo dies noch der Fall ist, stellt zweifellos auch eine Form von Entwicklungshilfe dar.

64) EuGH 08.01.2017, C-471/15, *Sjelle Autogenbrug I/S vs Skatteministeriet*, Rz 28 ff; dazu bereits oben in diesem Kapitel.

Das aktuelle Insolvenzrecht



RECHBERGER, SEEBER, THURNER

Insolvenzrecht

3., überarb. Auflage 2018
XXII + 310 Seiten
ISBN 978-3-7089-0706-2
EUR 36,—

Die Neuauflage beinhaltet:

- einen Überblick auf dem neuesten Stand der Rechtslage
- das IRÄG 2010 und die damit erfolgte Neuordnung der Strukturen
- die Rechtsstellung gesicherter Gläubiger
- das IRÄG 2017 sowie die aktuelle Europäische Insolvenzverordnung (EuInsVOneu)
- ein neues Kapitel über die Bankeninsolvenz und Restrukturierung

facultas.at

facultas

