OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at

Geschäftszeichen:
LVwG-552819/11/KH/ZeM

Datum:
Linz, 19. Juni 2024

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Mag. Hörzing über die Beschwerde von A__, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. B__, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land vom 5. Dezember 2023, GZ: BHLLBA-2023-343205/18-JE, betreffend einen Behandlungsauftrag nach § 73 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG 2002) nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

zu Recht:

I. Der Beschwerde wird stattgegeben und der angefochtene Bescheid wird aufgehoben.

II. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

1. Mit Bescheid vom 5. Dezember 2023, GZ: BHLLBA-2023-343205/18-JE, trug die Bezirkshauptmannschaft Linz-Land (im Folgenden: belangte Behörde) A__ (im Folgenden: Beschwerdeführer – Bf) gemäß § 73 Abs. 1 AWG 2002 auf, die am 12. Oktober 2023 auf dem Betriebsstandort der C__, D__, E-Strasse festgestellten und zwischenzeitlich auf das Firmengelände in F__, G-Strasse verbrachten nicht gefährlichen Abfälle im Ausmaß von 2696 Stück Altreifen bis spätestens 29. Dezember 2023 einer fachgerechten und nachweislichen Entsorgung zuzuführen und die entsprechenden Nachweise darüber der belangten Behörde bis spätestens 5. Jänner 2024 unaufgefordert zu übermitteln.

Die belangte Behörde stützte ihren Bescheid im Wesentlichen auf das Gutachten des chemischen Amtssachverständigen (im Folgenden kurz: ASV) vom 12. Oktober 2023, in dem dieser festhielt, dass die Reifen durch unsachgemäße „Triplierung“ als nicht mehr verkehrssicher einzustufen seien. Dies würde sich sowohl auf den jeweils innersten Reifen, der in „verknoteter Form“ vorliegen würde, als auch auf die äußeren Reifen, soweit die Flanke durch das Ineinanderstecken zu großer Reifen dauerhaft nach außen gepresst werden würde, beziehen. Das Vorliegen von Schäden durch die unsachgemäße Triplierung in den mittleren drei Reifen der quintiplierten Reifenbündel sei ebenfalls nicht auszuschließen bzw. könne auch deren risikofreie Weiterverwendung als Gebrauchtreifen nicht als gewährleistet angesehen werden.

Vor diesem Hintergrund führte die belangte Behörde in ihrer Begründung zusammengefasst aus, dass die Ausführungen des ASV über die Abfalleigenschaft und das Abfallende der Altreifen nachvollziehbar und schlüssig seien. Selbst wenn der Bf vorbringen würde, die Reifen als „qualifizierter Reifenfachmann“ geprüft zu haben, würde er damit dem ASV nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegentreten. Da die Behauptungen zur Profiltiefe, Karkasse und Alter unsubstantiiert vorgebracht worden seien, seien sie auch nicht geeignet, Zweifel an den Feststellungen des ASV zu schüren.

Bei Paketen mit mehr als drei ineinander verbrachten Reifen sei davon auszugehen, dass die Reifen nicht schadenfrei sind. Da in diesem Fall Reifenpakete mit bis zu fünf ineinander gesteckten Reifen vom ASV festgestellt worden seien, sei mit hoher Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, dass bei so gut wie allen Reifen Schäden an der Karkasse, Stauchungen bzw. Deformationen an der Wulst, selbst bei einer maschinellen Triplierung, passiert sind. Gemäß der Bedienungsanleitung der vom Bf verwendeten Reifenpackmaschine sei nur mit drei Stück Reifen in absteigender Dimension eine ordnungsgemäße Triplierung gewährleistet und

würde sich bei einer der Anleitung gemäßen Triplierung der äußere Reifen nicht so derart aufblähen wie bei den (Anm.: verfahrensgegenständlichen) Reifen. Altreifen würden jedenfalls Abfall darstellen, wenn sie in einer Art und Weise transportiert werden, dass von einer Beschädigung auszugehen ist (in diesem Fall – Quintiplierung) oder sie die in Österreich erforderliche Mindestprofiltiefe unterschreiten würden. Es seien somit die gegenständlichen Altreifen als Abfall im Sinne des § 2 AWG 2002 einzustufen gewesen.

2. Gegen diesen Bescheid erhob der Bf mit Eingabe vom 28. Dezember 2023 rechtzeitig Beschwerde und beantragte, der Beschwerde Folge zu geben, den angefochtenen Bescheid dergestalt abzuändern, dass festgestellt wird, dass die 2696 Stück Reifen keine Abfälle sind und keiner fachgerechten und nachweislichen Entsorgung zuzuführen sind, sowie eine mündliche Verhandlung anzuberaumen.

Im Wesentlichen bestritt der Bf, dass es sich bei den gegenständlichen Reifen um Abfall handelt. Begründend brachte er zusammengefasst vor, dass die gebrauchten Reifen nicht im Zuge des Neukaufs von Reifen zurückgenommen worden und diese auch nicht im Zuge der Demontage von Alt-KFZ beim Bf angefallen seien. Vielmehr habe der Bf die gebrauchten Reifen als Handelsware gekauft. Da die Profiltiefe hinsichtlich aller Reifen mehr als 2 mm betragen würde, hinsichtlich des Zustandes der Karkasse und des Gummis keine die Sicherheit des Reifens beeinträchtigende Beschädigung, Versprödung oder Rissbildung vorliege und die Reifen nicht älter als 10 Jahre nach Produktionsdatum seien, seien die Kriterien für ein Abfallende (abgeschlossene Vorbereitung zur Wiederverwendung) gegeben. Dies auch, da der Bf als qualifizierter Reifenfachmann die Reifen entsprechend den vorgegebenen Kriterien geprüft und sortiert habe.

Da die Reifen zunächst in einem verschlossenen Container und danach mit Zustimmung der belangten Behörde in einer geeigneten Halle mit verschließbarem Rolltor am Betriebsstandort des Bf ordnungsgemäß gelagert worden seien, sei eine Gefährdung öffentlicher Interessen im Sinn des AWG 2002 durch die ordnungsgemäße Lagerung der Reifen, aber auch durch die geplante ordnungsgemäße Versendung an den Käufer der Gebrauchtreifen auszuschließen.

Bei den gegenständlichen Reifen würde es sich um Handelsware handeln, die an einen Kunden verkauft worden sei und einen Wert von 14.040 Euro habe. Zur Frage des subjektiven Abfallbegriffs sei darauf zu verweisen, dass aufgrund des Betriebsgegenstandes des Unternehmens des Bf eine Entledigungsabsicht auszuschließen sei. Auch für den Zeitraum vor dem Erwerb durch den Bf könne nicht davon ausgegangen werden, dass die Reifen bereits als Abfall angefallen seien, da es sich um Reifen mit ausreichender Profiltiefe handle.

Außerdem würde dem von der belangten Behörde beigezogenen ASV für Chemie und Luftreinhaltung mangels fachlicher Eignung zur Beurteilung eines ihm fremden

Sachgebiets im gegenständlichen Verwaltungsverfahren keine Stellung als Sachverständiger zukommen.

Der Bf als qualifizierter Reifenfachmann hätte die gegenständlichen Reifen im Sinn der Ausführungen des ASV hinsichtlich aller drei angeführten Kriterien (Mindestprofiltiefe, Schadenfreiheit, Alter) geprüft und für den Verkauf vorbereitet. Damit wäre eine allfällige Abfalleigenschaft aller gegenständlichen Reifen jedenfalls beendet. Der Bf habe zu diesem Zeitpunkt den Willen, die bereits verkauften Reifen unbeschädigt an den Käufer zu liefern, gehabt.

Sollten Reifen bei der nachfolgenden Transportvorbereitung (Triplierung, Verpackung, Verladung etc.) beschädigt worden sein, würde dies nichts daran ändern, dass der subjektive Abfallbegriff nicht erfüllt sei, da der Bf diese Reifen verkauft habe und sich ihrer nicht im Sinn des Gesetzes entledigen wollte.

Es sei nicht festgestellt worden, dass alle Reifen fünffach ineinander gesetzt worden sind. Die Stückzahl 2696 sei auch nicht ohne Rest durch fünf teilbar. Die diesbezüglichen Ausführungen hinsichtlich aller Reifen seien somit unschlüssig. Es sei daher auch keine Sachverhaltsgrundlage gegeben, alle 2696 Reifen durch die Transportvorbereitung als beschädigt zu qualifizieren.

3. Mit Schreiben vom 9. Jänner 2024 legte die belangte Behörde die gegenständliche Beschwerde mitsamt zugehörigem Verwaltungsakt ohne Erlassung einer Beschwerdevorentscheidung dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung vor. Dieses hat durch die nach der Geschäftsverteilung zuständige Einzelrichterin zu entscheiden.

4. Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens vor dem Verwaltungsgericht wurde am 2. April 2024 eine öffentliche mündliche Verhandlung, mit vorherigem Lokalaugenschein am Betriebsgelände des Bf, durchgeführt. Bei der Verhandlung waren der Bf, sein Rechtsvertreter sowie eine Vertreterin der belangten Behörde anwesend. Ebenso anwesend war ein kraftfahrtechnischer Amtssachverständiger.

5. Am 16. April 2024 führte der kraftfahrtechnische ASV am Betriebsgelände des Bf im Auftrag des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich selbständig einen Lokalaugenschein durch, bei dem eine repräsentative Menge an Reifen maschinell entpackt und begutachtet wurde. Mit Schreiben vom 7. Mai 2024 erstattete der kraftfahrtechnische ASV eine gutachterliche Stellungnahme, in der er zum Ergebnis kam, dass die begutachteten Reifen aus kraftfahrtechnischer Sicht verkehrs- und betriebssicher seien.

6. Diese Stellungnahme wurde den Parteien mit Schreiben vom 10. Mai 2024 zum Parteiengehör übermittelt. Die belangte Behörde gab keine Stellungnahme ab. Der Bf gab dazu an, dass die gegenständlichen Gebrauchtreifen keine

Abfalleigenschaft iSd AWG 2002 aufweisen würden und beantragte, dem Antrag vom 28. Dezember 2023 stattzugeben.

II. Aus Sicht des Verwaltungsgerichts steht folgender entscheidungsrelevanter Sachverhalt fest:

1. Der Bf ist geprüfter Reifenfachmann [Zeugnis vom 26. Jänner 20219, ON 3 des Gerichtsakts] und betreibt als Einzelunternehmer den Handel mit gebrauchten Reifen am Betriebsstandort [Beschwerdeschrift, Seite 2]. Der Bf besitzt eine aufrechte Gewerbeberechtigung für das Handels- und Handelsagentengewerbe [GISA-Auszug]. Der Bf hat keine abfallrechtliche Erlaubnis für die Sammlung und Behandlung von Abfällen gemäß § 24a Abs. 1 AWG 2002.

2. Im Rahmen des Handelsgewerbes werden vom Bf gebrauchte Reifen angekauft [Beschwerdeschrift, Seite 2]. Voraussetzung für den Ankauf von Einzelstücken (Sommer- oder Winterreifen) ist, dass die Profiltiefe 2,5 mm bis 3 mm beträgt. Für den Ankauf von Paaren (Sommer- oder Winterreifen) muss die Profiltiefe mindestens 4 mm betragen. Außerdem müssen die Reifen ein gleichmäßiges Profil aufweisen, dürfen nicht porös und ohne Löcher sein [Homepage des Bf, www.aaa.com].

Die gebrauchten Reifen kauft der Bf in der Regel um ca. 2 Euro pro Stück bei Unternehmen wie beispielsweise die I__ oder J__ Altreifenentsorgung als „Gebrauchtreifen“ ein [diverse Reifenankaufsrechnungen, Blg. 13-17 der Stellungnahme des Bf vom 27. Oktober 2023, ON 7 des Behördenakts].

Die angekauften Reifen werden vom Bf sodann mit einer Reifenprüfmaschine und einem elektronischen Reifenprofilmessgerät geprüft, einer Sichtkontrolle unterzogen und nach bestimmten Kriterien (Mindestprofiltiefe, Schadensfreiheit, Alter) sortiert. Die für den Weiterverkauf bestimmten Reifen werden unter Verwendung von Reifenpackmaschinen verpackt und in verschiedene Länder weltweit exportiert. Angekaufte Reifen, die die Qualitätskontrolle des Bf nicht bestehen, werden aussortiert und als vertragswidrig gelieferte mangelhafte Ware an den Vertragspartner zurückgestellt oder einem befugten Abfallbehandler übergeben [Beschwerdeschrift, Seite 2 f und 5 f].

3. Für die Reifenverpackung verwendet der Bf neben der Maschine „TirePack l.S. 3.0“ der K__ auch die L__ „M__ (Modell NOVA)“ der N__. Bei dieser Maschine ist im Zusatzblatt der dazugehörigen Bedienungsanleitung unter Punkt 3 lit. b ausgeführt, dass die Anzahl von Reifen in einem fertigen Paket maximal bis zu fünf Stück betragen darf. Die Reifen haben dabei eine absteigende Größe aufzuweisen [Blg. 3 des Bf-Schreibens vom 19. März 2024, ON 6 des Gerichtsakts]. Eine Verpackung von fünf Reifen („Quintplierung“), die jeweils absteigende

Dimensionen aufweisen, ist somit mit der vom Bf benutzten L__ „M__ (Model NOVA)“ zulässig und grundsätzlich ohne Verdrehung des innersten Reifens möglich [Lokalaugenschein am 2. April 2024, ON 7 des Gerichtsakts].

4. Bei einer im Herbst 2023 stattgefundenen Schwerpunktkontrolle am Containerterminal der O__ in P__ wurde ein Seefrachtcontainer mit der Nummer x mit einer Ladekubatur von 76,4 m³, welcher für die Ausfuhr nach Kamerun bestimmt war, gestoppt. In diesem Container befanden sich unter anderem 2700 Stück gebrauchte Reifen, die (mit Ausnahme von 4 Stück Reifen auf Felge) in 58 Reifenstapel verpackt waren. Versender des Containers und Eigentümer der darin verladenen Gegenstände ist der Bf [Bescheinigung der Q__ über eine vorläufige Beschlagnahme gemäß § 75b AWG 2002, GZ: 2023-0.715.187, ON 2 des Behördenakts].

Der Inhalt des Containers wurde sodann am 12. Oktober 2023 am Betriebsgelände der Firma R__, einer abfallrechtlichen Überprüfung unterzogen. In diesem Zusammenhang wurden unter anderem (die nun verfahrensgegenständlichen) 2696 Stück Reifen als nicht gefährlicher Abfall eingestuft und gemäß § 75b Abs. 1 Z 2 AWG 2002 von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) vorläufig beschlagnahmt [Bescheinigung der Q__ über eine vorläufige Beschlagnahme gemäß § 75b AWG 2002, GZ: 2023-0.715.187, ON 2 des Behördenakts].

5. Am 23. Oktober 2023 gestattete die belangte Behörde dem Bf aufgrund der hohen Containermiete die Umlagerung der verfahrensgegenständlichen Reifen in die absperrbare Halle am Betriebsstandort des Bf, [Aktenvermerk vom 23. Oktober 2023, ON 5 des Behördenakts].
Seitdem lagern die verfahrensgegenständlichen Reifen offen in der Halle am Betriebsgelände des Bf, und zwar konkret längs der Halle sowie unterhalb des sich dort befindlichen Fensters. In 90 % der gelagerten Reifenstapel befinden sich je vier Reifen und in 10 % je 5 Reifen [Lokalaugenschein am 2. April 2024, ON 7 des Gerichtsakts].

6. Beim am 2. April 2024 stattgefundenen Lokalaugenschein am Betriebsgelände des Bf wurde beim äußersten Reifen eines Reifenstapels festgestellt, dass dieser der Mindestprofiltiefe nicht entspricht. Dieser Reifen wurde deshalb aussortiert.

7. Am 16. April 2024 fand eine Begutachtung der verfahrensgegenständlichen Reifen durch den kraftfahrtechnischen ASV statt, wobei insgesamt 210 Stück Reifen begutachtet wurden. Die Auswahl der geprüften Reifen erfolgte durch den Sachverständigen. Die Reifen wurden in seiner Anwesenheit maschinell entpackt.

Sämtliche geprüfte Reifen wiesen eine Profiltiefe von mehr als 1,6 mm auf. Die durchschnittliche Profiltiefe lag zwischen 2 und 6 mm. Lediglich fünf Reifen näherten sich bereits der Mindestprofiltiefe. Bei sechs Reifen konnte auf der Reifenlauffläche eine leichte Rissbildung (Haarrisse) festgestellt werden, bei zwei weiteren Reifen waren kleinere Beschädigungen des Profils (auf der Lauffläche) ersichtlich. Diese waren auf das entsprechende Alter und die vermutete Laufleistung der Reifen zurückzuführen.

Die Verformungen der innersten Reifen bei den Fünferpaketen konnten kurz nach der Entpackung nicht mehr festgestellt werden. Die Reifen bildeten sich somit in ihre verwendungsgemäße Form zurück. Sämtliche Reifen der Viererpakete gingen sofort nach dem Herausziehen aus dem Paket in ihre korrekte Form über.

Die vereinzelt auf ihr Alter geprüften Reifen wiesen sämtlich ein Alter von unter 10 Jahren auf. Aus kraftfahrtechnischer Sicht ist eine pauschale Beurteilung, dass Reifen nach einer Lebensdauer von vier bis fünf Jahren nicht mehr der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprächen, nicht haltbar, wobei unter Verweis auf einschlägige Fachliteratur auf die lediglich erhöhte Sorgfaltspflicht selbst bei älteren Reifen sowie auf die Tatsache hinzuweisen ist, dass das Reifenalter per se kein Kriterium bei kraftfahrtechnischen Überprüfungen darstellt, sondern ausschließlich auf objektive technische Mängel des Bauteils abzustellen ist.

Insgesamt sind die Reifen aus kraftfahrtechnischer Sicht als verkehrs- und betriebssicher zu beurteilen.

8. Zwei der geprüften Reifen wurden durch die bei der Entflechtung eingesetzten Maschinen am Reifenwulst beschädigt und deshalb aussortiert.

III. Beweiswürdigung:

1.1. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in die Beschwerde und den vorgelegten Verwaltungsakt, Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 2. April 2024 samt Lokalaugenschein unter Beiziehung eines kraftfahrtechnischen ASV sowie Einholung der gutachterlichen Stellungnahme des kraftfahrtechnischen ASV nach Durchführung eines selbstständigen Lokalaugenscheins am 16. April 2024.

1.2. Die belangte Behörde stützt ihren Behandlungsauftrag im Wesentlichen auf das Gutachten des ASV für Abfallchemie vom 12. Oktober 2023. Dieser führt im behördlichen Verfahren zu den verfahrensgegenständlichen Reifen auszugsweise wie folgt aus:

„Bei der (Teil)entladung (58 Reifenstapel + 4 Reifen auf Felge) wurden lediglich vier Reifen auf Felge vorgefunden, die augenscheinlich ohne Beschädigung und von ausreichender Profiltiefe waren. Es handelt sich offensichtlich um in Österreich zulässig verwendbare Reifen und nicht um Abfall.
Alle weiteren Reifen waren jeweils zu fünft ineinandergesteckt, wobei der innerste Reifen stets stark deformiert war, fallweise auch ein weiterer Reifen. Die äußeren Reifen waren in der Flanke nach außen gedrückt und dadurch ebenfalls verformt, wodurch eine Beschädigung in der Struktur der Karkasse anzunehmen ist.
Richtlinien von Fachverbänden des Reifenhandels (zB des Reifen-Verband der Schweiz RVS) gehen davon aus, dass maximal drei Reifen ohne Beschädigung ineinandergesteckt werden können, falls diese nach Größe sortiert sind.
Die Profiltiefe der äußeren Reifen war überwiegend über 2 mm, einzelne Reifen zeigten jedoch eine einseitige Abnützung, wobei am stärker abgefahrenen Rand eine Profiltiefe von geschätzt unter 2 mm vorlag.
Eine Sortierung nach Reifenalter lag nicht vor, Kriterium für die Bereitstellung zur Wiederverwendung war augenscheinlich ausschließlich die Restprofiltiefe. Obwohl diese bei den jeweils äußersten Reifen Großteiles erfüllt wurde, sind die Reifen aus fachlicher Sicht durch die unsachgemäße „Triplierung“ (de facto Quintiplierung) als nicht mehr verkehrssicher und damit als Abfall einzustufen. Dies bezieht sich aus fachlicher Sicht sowohl auf den jeweils innersten Reifen, der in „verknoteter Form“ vorliegt, als auch auf die äußeren Reifen soweit die Flanke durch das Ineinanderstecken zu großer Reifen dauerhaft nach außen gepresst wird. Das Vorliegen von Schäden durch die unsachgemäße Triplierung in den mittleren 3 Reifen der quintiplierten Reifenbündel ist ebenfalls nicht auszuschließen bzw. kann auch deren risikofreie Weiterverwendung als Gebrauchtreifen nicht als gewährleistet angesehen werden.“
[Bescheinigung der Q__ über eine vorläufige Beschlagnahme gemäß § 75b AWG 2002, GZ: 2023-0.715.187, ON 2 des Behördenakts]

1.3. Der kraftfahrtechnische ASV führte in seinem Gutachten vom 7. Mai 2024 zu den verfahrensgegenständlichen Reifen dagegen folgendermaßen aus:

„Von den insgesamt 2.700 Reifen wurden 210 Reifen begutachtet. Dies stellt aus Sicht des kraftfahrtechnischen Amtssachverständigen einen repräsentativen Querschnitt der beanstandeten Reifen dar. Da die Auswahl ausschließlich durch den Amtssachverständigen erfolgte, konnte jeweilige Einflussnahme durch den Beschwerdeführer ausgeschlossen werden.

Sämtliche begutachtete Reifen wiesen eine Profiltiefe von mehr als 1,6mm und somit den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend auf. Die durchschnittliche Profiltiefe lag zwischen 2 und 6 mm. Lediglich 5 Reifen näherten sich bereits der Mindestprofiltiefe an.

Bei 6 Reifen konnte auf der Reifenlauffläche eine leichte Rissbildung (Haarrisse) festgestellt werden, bei 2 weiteren Reifen waren kleinere Beschädigung des Profils (auf der Lauffläche) ersichtlich. Diese können auf das entsprechende Alter und die vermutete Laufleistung der Reifen zurückzuführen werden und hätten im Zuge einer wiederkehrenden Begutachtung gemäß §57a KFG zu einem Vermerk und Einstufung als leichter Mangel geführt.

Die Verformungen der innersten Reifen, speziell bei den Fünferpaketen, konnten nach kürzester Zeit nach der Entpackung nicht mehr festgestellt werden. Die Reifen bildeten sich somit in ihre verwendungsmäßige Form zurück.

Hinsichtlich des Alters der Reifen sei angemerkt, dass diesbezüglich keine gesetzlichen Vorgaben im nationalen Kraftfahrgesetz bzw. der darauf basierenden Verordnungen, noch im EU-Recht vorhanden sind. Empfehlungen der Reifenhersteller und -händler bzw. von Automobilclubs udgl. sind Richtwerte, welche jedoch keine rechtlichen Folgen auslösen, da auf die jeweilige individuelle Beschaffenheit und Nutzung des Reifens abgestellt werden muss. Eine pauschale Beurteilung, dass Reifen nach einer Lebensdauer von 4-5 Jahren nicht mehr der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprechen würden, ist aus kraftfahrtechnischer Sicht nicht haltbar.

Selbst in einschlägigen Fachmagazinen wird lediglich auf einer erhöhten Sorgfaltspflicht bei älteren Reifen (mit bis zu 10 Jahren) hingewiesen (Verband der Reifenhändler Österreichs – Reifenfibel 2021, Seite 74-75). Auch wird dort explizit angeführt, dass das Alter der Reifen kein Kriterium bei Überprüfungen gemäß §57a KFG darstellt und somit aus kraftfahrtechnischer Sicht ausschließlich auf objektive technische Mängel des Bauteils (z.B. offensichtlich porös) abzustellen ist.

Beim Lokalaugenschein wurde aufgrund der mangelnden rechtlichen Bestimmungen das Alter der Reifen lediglich vereinzelnd geprüft. Diese wiesen ein Alter von unter 10 Jahren auf. Die Stichproben erfolgten lediglich dann, wenn sich die Reifen nach Entflechtung nicht augenblicklich in ihre zur Verwendung bestimmten Form zurückbildeten. Eine Verformung und Rückbildung der Reifen speziell bei Paketen mit 5 Reifen festgestellt. Die Reifen der 4er-Pakete gingen sofort nach dem Herausziehen aus dem Paket in die korrekte Form über.

2 Reifen wurden durch die bei der Entflechtung eingesetzten Maschine am Reifenwulst beschädigt und waren somit für eine weitere Verwendung nicht mehr zu gebrauchen. Dies stellt ca. 1% der begutachteten Reifen dar. Da dies durch die Entflechtung entstand und somit bei einem Verkauf auch erst durch den Erwerber der Reifen geschehen wäre, ist dies aus Sicht des Amtssachverständigen nicht dem Beschwerdeführer anzulasten.

Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass sämtliche begutachteten Reifen den gesetzlichen Vorgaben gemäß §57a KFG i.V.m. der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV) Anlage 6 entsprochen haben und somit aus kraftfahrtechnischer Sicht verkehrs- und betriebssicher sind. Die die vorhandenen Risse bzw. leichte Beschädigungen des Profils würden im Zuge einer Begutachtung nach §57a KFG lediglich als leichter Mängel beurteilt werden. Die 2 beschädigten Reifen sind auf eine unsachgemäße Bedingung (Mitarbeiter waren mit der Maschine nicht vertraut) zurückzuführen.“
[Hervorhebungen im Original nicht übernommen; Gutachten des kraftfahrtechnischen ASV, ON 8 des Gerichtsakts]

2. Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich eindeutig und schlüssig aus den in den eckigen Klammern genannten Beweismitteln.

Die Feststellung zum Geschäftsmodell des Gebrauchtreifenhandels des Bf basieren auf den glaubwürdigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Bf, die durch Reifenankaufsrechnungen, Zeugnisse und seinen Webauftritt bestätigt wurden.

Die Feststellungen dahingehend, dass ein Reifenpaket, bestehend aus fünf Reifen in absteigenden Dimensionen, mit der L__ „M__ (Model NOVA)“ grundsätzlich ohne Verdrehung des innersten Reifens zulässig und möglich ist, ergibt sich einerseits aus der Bedingungsanleitung der Maschine. Andererseits demonstrierte der Bf im Rahmen des Lokalaugenscheins vom 2. April 2024 einen Verpackungsprozess von fünf Reifen in absteigenden Größen durch die gegenständliche Maschine, bei der sich augenscheinlich gezeigt hat, dass eine solche „Quintiplierung“ möglich ist, wobei die Reifen – insbesondere der äußerste - keinerlei danach augenscheinliche Deformierungen aufwiesen.

Die Feststellung über den Inhalt des Containers sowie hinsichtlich dessen Eigentümerschaft ergibt sich aus der Bescheinigung der Q__ über die vorläufige Beschlagnahme gemäß § 75b AWG 2002, GZ: 2023-0.715.187, und wird dem Grunde nach auch nicht vom Bf bestritten.

Strittig war dagegen der Zustand bzw. die Verkehrssicherheit der verfahrensgegenständlichen Reifen, als sich die Gutachten des chemischen ASV und des kraftfahrtechnischen ASV widersprechen.

Da die Gutachten verschiedener Sachverständiger unabhängig von deren Funktion und Rang verfahrensrechtlich gleichwertig nebeneinanderstehen, ist auch für den Beweiswert einander widersprechender Gutachten allein deren „innerer Wahrheitswert“ maßgeblich (*Hengstschläger/Leeb*, AVG § 45 [Stand 01.03.2023, rdb.at] Rz 12 mHa VwSlg. 9089 A/1976 mwN). Einem Gutachten, das von bei der Vorinstanz erstatteten Gutachten anderer Sachverständiger abweicht, kommt nicht der Vorrang nur deshalb zu, weil jener Amtssachverständiger erst im Verwaltungsverfahren höherer Instanz bestellt worden ist (vgl. VwGH 22.03.1974, 1380/72). Die Frage, welchem von den beiden einander widersprechenden Gutachten das erkennende Gericht folgt, hat es nach den Grundsätzen der freien Beweiswürdigung danach zu prüfen, welchem Gutachten die höhere Glaubwürdigkeit beizumessen ist (vgl. VwGH 08.06.2022, Ra 2022/11/0060).
Vorweg ist festzuhalten, dass im vorliegenden Fall die Heranziehung eines kraftfahrtechnischen Amtssachverständigen zur fachlichen Beurteilung der verfahrensgegenständlichen Reifen im Beschwerdeverfahren aus Sicht des Verwaltungsgerichts als sachgerecht anzusehen war, da die vom Bf weiterverkauften Reifen in der Folge wiederum beim Betrieb von Kraftfahrzeugen verwendet werden sollen, und der kraftfahrtechnische Amtssachverständige neben der Überprüfung der Profiltiefen auch die Beschaffenheit des Materials sämtlicher in den ausgewählten Stapeln befindlicher Reifen kontrolliert und hinsichtlich ihrer Verkehrs- und Betriebssicherheit begutachtet hat.

Der ASV für Abfallchemie gab im behördlichen Verfahren an, dass der Großteil der Reifen durch die unsachgemäße Quintiplierung nicht mehr verkehrssicher sei und zwar vor allem die jeweils innersten Reifen, die in „verknoteter Form“ vorlägen, als auch die äußersten Reifen, soweit die Flanken durch das Ineinanderstecken zu großer Reifen dauerhaft nach außen gepresst werden würden. Auch das Vorliegen von Schäden durch die unsachgemäße „Triplierung“ in den mittleren drei Reifen der quintiplierten Reifenbündeln sei nicht auszuschließen bzw. könne auch deren risikofreie Weiterverwendung als Gebrauchtreifen nicht als gewährleistet angesehen werden. Der kraftfahrtechnische ASV kam dagegen zu dem Ergebnis, dass die Reifen aus kraftfahrtechnischer Sicht verkehrs- und betriebssicher seien. Die geprüften Reifen hatten allesamt eine Profiltiefe von mehr als 1,6 mm. Die Verformungen der innersten Reifen bei den Fünferpaketen habe kurz nach der Entpackung nicht mehr festgestellt werden können und es hätten sich die Reifen somit in ihre verwendungsgemäße Form zurückgebildet. Die Reifen der Viererpakete seien sofort nach dem Herausziehen aus dem Paket in die korrekte Form übergegangen. Aus kraftfahrtechnischer Sicht sei außerdem eine pauschale Beurteilung, dass Reifen nach einer Lebensdauer von vier bis fünf Jahren nicht mehr der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprechen würden, nicht haltbar.

Der ASV für Abfallchemie untersuchte die Reifenstapel grundsätzlich im Rahmen einer Sichtkontrolle. Allerdings wurde insbesondere kein einziger Reifenstapel auseinandergenommen, um sodann jeweils die einzelnen Reifen im Hinblick auf ihre Verkehrssicherheit zu überprüfen. Vor dem Hintergrund, dass keiner der Reifenstapel entpackt wurde, sind die Aussagen über allfällige Schäden durch die „Triplierung“, insbesondere sämtlicher innerer Reifen, als nicht stichhaltig anzusehen. Der ASV für Abfallchemie gab in seiner Stellungnahme an, dass Schäden nicht auszuschließen seien, tatsächliche Schäden an konkreten Reifen aufgrund der „Triplierung“ hat er jedoch nicht festgestellt. Dies war ihm bei einer bloßen Sichtkontrolle ohne Entpackung der Reifen auch gar nicht möglich, da bei dieser lediglich die Außenseite des äußersten Reifens sichtbar war. Die Untersuchung der Reifen beschränkte sich somit wie erwähnt auf eine allgemeine Sichtkontrolle von ausgewählten Reifenpaketen, aufgrund derer eine pauschale Aussage über alle Reifen getroffen wurde.

Der kraftfahrtechnische ASV ließ dagegen die von ihm geprüften Reifenpakete mit einer „T__“ der U__, Typ COT-27 entpacken, um die Beschaffenheit dieser Reifen zu untersuchen. Diese Vorgangsweise erlaubt es sowohl zu überprüfen, ob die Verpackung der Reifen sachgemäß (insbesondere auch nach aufsteigender Größe) erfolgt ist, als auch, ob die Reifen durch die vormalige Verpackung Schäden genommen haben. Weiters kann damit festgestellt werden, ob sich die durch die Verpackung verformten Reifen (insbesondere der äußerste und innerste Reifen) wieder in ihre ursprüngliche Form zurückbilden. All diese Fragen können nur durch die tatsächliche Entpackung der Reifen, nicht aber durch eine bloße äußerliche Sichtkontrolle der Reifenpakete beurteilt werden.

Festzuhalten ist, dass auch der kraftfahrtechnische ASV nicht alle V__ überprüft hat. Von den gesamten Reifen wurde ein aus fachlicher Sicht repräsentativer Querschnitt von Reifenpaketen ausgewählt. Da die Auswahl der begutachteten Reifen ausschließlich durch den kraftfahrtechnischen ASV erfolgte, konnte jeweilige Einflussnahme durch den Bf ausgeschlossen werden. Der kraftfahrtechnische ASV untersuchte 50 Pakete, wobei er insbesondere das Verhältnis von Vierer- und Fünferpaketen (90/10) berücksichtigt hat. In der Folge wurden 10 Pakete mit fünf Reifen und 40 Pakete mit vier Reifen entpackt und somit insgesamt 210 Reifen begutachtet. Dabei wurde die Reifengröße, die Profiltiefe sowie eventuelle Beschädigungen und Verformungen an den Reifen in Augenschein genommen.

Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Herangehensweise der ASV bei ihren Untersuchungen ist aus Sicht des Verwaltungsgerichts aufgrund der eindeutigen Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse des kraftfahrtechnischen ASV (im Gegensatz zur Begutachtung im Behördenverfahren wurden die Reifen im Beschwerdeverfahren tatsächlich entpackt und somit auch die inneren Reifen eingehend begutachtet) dessen Gutachten als schlüssiger anzusehen, weshalb dieses der Sachverhaltsfeststellung in Bezug auf die Frage des Zustandes der Reifen zugrunde gelegt wurde.

IV. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

1. Rechtsgrundlagen:

Die maßgeblichen Bestimmungen des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 (AWG 2002), BGBl. I Nr. 102/2002 idF BGBl. I Nr. 66/2023, lauten wie folgt:

„Ziele und Grundsätze

§ 1. […]
(3) Im öffentlichen Interesse ist die Sammlung, Lagerung, Beförderung und Behandlung als Abfall erforderlich, wenn andernfalls
1. die Gesundheit der Menschen gefährdet oder unzumutbare Belästigungen bewirkt werden können,
2. Gefahren für Wasser, Luft, Boden, Tiere oder Pflanzen und deren natürlichen Lebensbedingungen verursacht werden können,
3. die nachhaltige Nutzung von Wasser oder Boden beeinträchtigt werden kann,
4. die Umwelt über das unvermeidliche Ausmaß hinaus verunreinigt werden kann,
5. Brand- oder Explosionsgefahren herbeigeführt werden können,

6. Geräusche oder Lärm im übermäßigen Ausmaß verursacht werden können,
7. das Auftreten oder die Vermehrung von Krankheitserregern begünstigt werden können,
8. die öffentliche Ordnung und Sicherheit gestört werden kann oder
9. Orts- und Landschaftsbild sowie Kulturgüter erheblich beeinträchtigt werden können.
[…]

Begriffsbestimmungen

§ 2. (1) Abfälle im Sinne dieses Bundesgesetzes sind bewegliche Sachen,
1. deren sich der Besitzer entledigen will oder entledigt hat oder
2. deren Sammlung, Lagerung, Beförderung und Behandlung als Abfall erforderlich ist, um die öffentlichen Interessen (§ 1 Abs. 3) nicht zu beeinträchtigen.
[…]
(5) Im Sinne dieses Bundesgesetzes
[…]
6. ist „Vorbereitung zur Wiederverwendung“ jedes Verwertungsverfahren der Prüfung, Reinigung oder Reparatur, bei dem Produkte sowie Bestandteile von Produkten, die zu Abfällen geworden sind, so vorbereitet werden, dass sie ohne weitere Vorbehandlung wiederverwendet werden können.
[…]

Abfallende

§ 5. (1) Soweit eine Verordnung gemäß Abs. 2 oder eine Verordnung gemäß Art. 6 Abs. 2 der Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle nicht anderes bestimmt, gelten Altstoffe so lange als Abfälle, bis sie oder die aus ihnen gewonnenen Stoffe unmittelbar als Substitution von Rohstoffen oder von aus Primärrohstoffen erzeugten Produkten verwendet werden. Im Falle einer Vorbereitung zur Wiederverwendung im Sinne von § 2 Abs. 5 Z 6 ist das Ende der Abfalleigenschaft mit dem Abschluss dieses Verwertungsverfahrens erreicht. Das Ende der Abfalleigenschaft kann nur erreicht werden, wenn die einschlägigen, für Produkte geltenden Anforderungen eingehalten werden.
[…]

Allgemeine Behandlungspflichten für Abfallbesitzer

§ 15. (1) Bei der Sammlung, Beförderung, Lagerung und Behandlung von Abfällen und beim sonstigen Umgang mit Abfällen sind
1. die Ziele und Grundsätze gemäß § 1 Abs. 1 und 2 zu beachten und
2. Beeinträchtigungen der öffentlichen Interessen (§ 1 Abs. 3) zu vermeiden.
[…]
(3) Abfälle dürfen außerhalb von
1. hiefür genehmigten Anlagen oder
2. für die Sammlung oder Behandlung vorgesehenen geeigneten Orten
nicht gesammelt, gelagert oder behandelt werden. Eine Ablagerung von Abfällen darf nur in hiefür genehmigten Deponien erfolgen.
[…]

Behandlungsauftrag

§ 73. (1) Wenn
1. Abfälle nicht gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, nach diesem Bundesgesetz erlassenen Verordnungen, nach EG-VerbringungsV oder nach EG-POP-V gesammelt, gelagert, befördert, verbracht oder behandelt werden oder
2. die schadlose Behandlung der Abfälle zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der öffentlichen Interessen (§ 1 Abs. 3) geboten ist,

hat die Behörde die erforderlichen Maßnahmen dem Verpflichteten mit Bescheid aufzutragen oder das rechtswidrige Handeln zu untersagen.
[…]"

2. Rechtliche Beurteilung:

2.1. Sache des gegenständlichen Verfahrens ist die Frage, ob der von der belangten Behörde erteilte Behandlungsauftrag betreffend die näher bezeichneten Reifen rechtmäßig erfolgte.

Grundlage für die Erteilung eines Behandlungsauftrages gemäß § 73 AWG 2002 ist die Einstufung der verfahrensgegenständlichen Reifen als Abfall. Um eine Sache als Abfall im Sinne des AWG 2002 zu qualifizieren, muss gemäß § 2 Abs. 1 AWG 2002 entweder der subjektive (=Entledigung bzw. Entledigungsabsicht) oder der objektive Abfallbegriff (= mögliche Beeinträchtigung von öffentlichen Interessen im Sinne des § 1 Abs. 3 AWG 2002) erfüllt sein.

2.2. Für die Verwirklichung des objektiven Abfallbegriffes des § 2 Abs. 1 Z 2 AWG 2002 reicht die bloße Möglichkeit einer Gefährdung von Schutzgütern iSd § 1 Abs. 3 leg. cit. aus. Es kommt nicht darauf an, dass eine konkrete Gefahrensituation nachweisbar ist (vgl. VwSlg. 18.419 A/2012; VwGH 24.11.2016, Ro 2014/07/0024 mwN). Für die Qualifikation von Abfall im objektiven Sinn dürfen bewegliche Sachen nach allgemeiner Verkehrsauffassung auch nicht mehr neu sein (§ 2 Abs. 3 Z 1 AWG 2002) und wegen ihrer Beschaffenheit – z.B. Funktionsuntüchtigkeit – nicht mehr bestimmungsgemäß verwendet werden (§ 2 Abs. 3 Z 2 AWG 2002). Es muss sich daher um bewegliche Sachen handeln, deren man sich üblicherweise, d.h. nach der Verkehrsauffassung entledigt. Bei der allgemeinen Verkehrsauffassung iSd § 2 Abs. 3 AWG 2002 kommt es auf die durchschnittliche Auffassung der in Betracht kommenden Verkehrskreise an, nicht hingegen auf die subjektive Betrachtungsweise des Inhabers der Sache (vgl. VwGH 22.04.2010, 2007/07/0015).

Der objektive Abfallbegriff ist bei den gegenständlichen Reifen – bis auf jenen Reifen, der keine Mindestprofiltiefe aufwies und jene beiden Reifen, die beim Entpacken beschädigt wurden – als nicht erfüllt anzusehen: Die Reifen erfüllten bereits zu Beginn des Behördenverfahrens die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße und verkehrssichere Verwendung (insbesondere hinsichtlich Mindestprofiltiefe und Schadensfreiheit), womit eine Beeinträchtigung von

öffentlichen Interessen iSd § 1 Abs. 3 AWG 2002 bei bestimmungsgemäßer Verwendung auszuschließen war.

Auch durch die Verpackung der Reifen in Vierer- bzw. Fünferpakete und deren darauffolgende Lagerung im Container bestand keine Möglichkeit, öffentliche Interessen iSd § 1 Abs. 3 AWG 2002 zu beeinträchtigen. Alleine aufgrund der Feststellung im Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2023, wonach Altreifen jedenfalls Abfälle darstellen sollen, wenn sie in einer Art und Weise transportiert werden, sodass von einer Beschädigung auszugehen ist (z.B. zu viert ineinandergesteckt – quadripliert), ist keine Aussage darüber getroffen, ob gegenständlich die vorgefundenen Reifen tatsächlich den Abfallbegriff des § 2 Abs. 1 AWG 2002 erfüllt haben. Dies ist durch eine konkrete Überprüfung der vorgefundenen Reifen festzustellen, was im vorliegenden Fall durch die Begutachtung durch den kraftfahrtechnischen Amtssachverständigen im Beschwerdeverfahren erfolgt ist. Die belangte Behörde ging zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides offensichtlich – in Anlehnung an die Ausführungen des ASV für Abfallchemie – davon aus, dass durch unsachgemäße „Triplierung“ beschädigte Reifen nicht mehr betriebssicher und daher objektiv als Abfall zu qualifizieren sind.

Allerdings hat der Verwaltungsgerichtshof in einem triplierte Reifen betreffenden Fall zu deren Abfalleigenschaft Nachstehendes festgehalten: „*Dass im Sinn des § 73 Abs. 1 leg. cit. der Gefahr einer weiteren Verwendung der triplierten Reifen in Österreich oder im Ausland nur durch deren Entsorgung begegnet werden kann* […] *ist* […] *nicht ohne weiteres ersichtlich. Die bloße Möglichkeit, dass aufgrund eines künftig hinzutretenden, gesonderten Willensentschlusses des Adressaten des Behandlungsauftrages oder einer anderen Person Reifen entgegen straßenverkehrs- oder kraftfahrzeugrechtlichen Bestimmungen verwendet werden könnten, bietet allein keine tragfähige Grundlage für die Annahme, dass mit diesen gelagerten Reifen eine Gefährdung des öffentlichen Interesses im Sinne des § 1 Abs. 3 Z 1 (erster Fall) AWG 2002 verbunden und deshalb gemäß § 73 Abs. 1 Z 2 leg. cit. deren Entsorgung geboten ist.*“ (VwGH 20.03.2014, 2011/07/0227). Mit anderen Worten bedeutet dies, dass ein solcher Verpackungsvorgang allein noch nicht zur Annahme gereicht, dass damit die Gesundheit von Menschen durch die Reifen gefährdet wäre.

Verfahrensgegenständlich erfolgte die Verpackung der Reifen durch den Bf in Vierer- und Fünferpakete sachgemäß, sodass die Reifen auch nach Entpackung keine Schäden aufwiesen bzw. die verpackten Reifen nach kurzer Zeit in ihre ursprüngliche Form übergingen. Darüber hinaus ist durch die Art des Transports und der Lagerung der Reifen in einem Frachtcontainer gegenständlich nicht zu erkennen, welche im § 1 Abs. 3 AWG 2002 genannten öffentlichen Interessen eine Gefährdung erfahren würden, die es unumgänglich machen würden, die Reifen als Abfälle im objektiven Sinn zu werten. Vielmehr ist festzustellen, dass die ursprünglich im Container gelagerten quadriplierten und quintiplierten Reifen kein

Schutzinteresse des § 1 Abs. 3 AWG 2002 (insb. Gesundheit der Menschen) beeinträchtigen. Die Reifen waren somit als verkehrs- und betriebssicher zu beurteilen. Dies führt zum Schluss, dass die verfahrensgegenständlichen gebrauchten Reifen, auch wenn deren Wulste im Zeitpunkt der Verpackung teilweise Verformungen aufwiesen, nicht dem objektiven Abfallbegriff des § 2 Abs. 1 Z 2 AWG 2002 zu unterstellen sind.

Bei einem Reifen war dagegen die Mindestprofiltiefe nicht erfüllt, zwei weitere Reifen wurden im Rahmen des Lokalaugenscheins am 16. April 2024 durch die bei der Entflechtung eingesetzten Maschinen am Reifenwulst so stark beschädigt, dass eine bestimmungsgemäße Verwendung nicht möglich ist. Somit kann bei diesen drei Reifen eine Beeinträchtigung von öffentlichen Interessen iSd § 1 Abs. 3 AWG 2002 (insb. Gesundheit der Menschen) nicht ausgeschlossen werden.

Als Zwischenergebnis ist somit festzuhalten, dass von den verfahrensgegenständlichen 2696 Reifen drei Reifen den objektiven Abfallbegriff erfüllen - diese wurden jedoch bereits aussortiert und entsorgt. Die restlichen 2693 Reifen sind nicht als Abfall im objektiven Sinn einzustufen.

2.3. Der subjektive Abfallbegriff ist erfüllt, wenn jemand eine Sache loswerden will und somit insoweit eine Entledigungsabsicht besteht (vgl. VwGH 16.03.2016, Ra 2016/05/0012). Von einer Entledigung iSd § 2 Abs. 1 Z 1 AWG 2002 kann aber nur dann gesprochen werden, wenn die Weggabe einer Sache in erster Linie darauf abzielt, diese loszuwerden (vgl. VwSlg. 16.801 A/2005; 17.635 A/2009). Entgegen der Ansicht des Bf kommt es bei der Beurteilung der subjektiven Abfalleigenschaft weder auf seine eigene Entledigungsabsicht noch auf seine Absicht in Bezug auf eine in Aussicht genommene Verwendung der Materialien (Reifen) als Gebrauchtreifenhändler an (vgl. VwSlg. 16608 A/2005). Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist eine Sache nämlich schon dann als Abfall zu qualifizieren, wenn bei irgendeinem Vorbesitzer die Entledigungsabsicht bestanden hat (vgl. VwGH 17.12.2015, 2012/07/0194).

Der Bf kaufte die Reifen von unterschiedlichen Unternehmen um etwa 2 Euro pro Stück ein. Dieser sehr geringe Preis könnte nach allgemeiner Verkehrsanschauung ein Indiz dafür sein, dass die Verkäufer die Reifen nicht mehr dem bestimmungsgemäßen Gebrauch zuführen, sondern vielmehr entsorgen wollten. Es ist lebensnah anzunehmen, dass Personen ihre gebrauchten Reifen an Unternehmen, deren Geschäftszweig der Handel mit Alt- und Gebrauchtreifen bzw. deren Entsorgung ist, mit Entledigungsabsicht weitergeben. Das Hauptmotiv für die Weitergabe der Reifen liegt in diesen Fällen typischerweise darin, sich dieser aufgrund der Anschaffung neuer Reifen zu entledigen. Für das Vorliegen der subjektiven Abfalleigenschaft genügt es, wenn bei irgendeinem historischen Besitzer Entledigungsabsicht bestanden hat. Die allfällige Absicht des Bf, die Reifen wieder wirtschaftlich zu verwenden, steht einer Entledigungsabsicht der

Vorbesitzer nicht entgegen (vgl. VwGH 25.09.2014, Ro 2014/07/0032). Somit ist davon auszugehen, dass die Vorbesitzer der Reifen, die diese an jene Unternehmen weitergegeben haben, von denen der Bf sie bezogen hat, sich dieser aus den genannten Gründen entledigen wollten, weshalb zu jenem Zeitpunkt der subjektive Abfallbegriff erfüllt war.

2.4. Ob die Abfalleigenschaft der Reifen bereits vor Ankauf der Reifen durch den Bf geendet hat - indem jene Unternehmen, von denen der Bf die Reifen angekauft hat, diese bereits entsprechend, insbesondere hinsichtlich ihrer Profiltiefe und Beschaffenheit überprüft haben - konnte im vorliegenden Fall nicht mehr festgestellt werden und kann aus nachstehenden Gründen auch dahingestellt bleiben: Vorliegend ist die Bestimmung des § 5 Abs. 1 AWG 2002 betreffend das Abfallende durch Vorbereitung zur Wiederverwendung einschlägig, mit deren Abschluss das Ende der Abfalleigenschaft erreicht ist. Die Vorbereitung zur Wiederverwendung wird in § 2 Abs. 5 Z 6 leg. cit. als jedes Verwertungsverfahren der Prüfung, Reinigung oder Reparatur definiert, bei dem Produkte sowie Bestandteile von Produkten, die zu Abfällen geworden sind, so vorbereitet werden, dass sie ohne weitere Vorbehandlung wiederverwendet werden können.

In den Gesetzesmaterialien (ErlRV 1005 BlgNR 24. GP 12 f) wird hiezu Nachstehendes ausgeführt: „*Die Vorbereitung zur Wiederverwendung von Produkten, die zu Abfall geworden sind, umfasst drei Maßnahmen: die Prüfung (der Funktionsfähigkeit), die Reinigung und die Reparatur (das Austauschen von defekten oder verschlissenen Teilen gegen Neuteile oder die Wiederinstandsetzung und anschließend Wiederverwendung). Weitere Maßnahmen sind davon nicht umfasst bzw. dürfen nicht erforderlich sein, damit eine Wiederverwendung erfolgen kann. Mit Abschluss dieser Maßnahmen liegt auch das Abfallende vor (siehe auch Erläuterung zu § 5 Abs. 1).*“

Im konkreten Fall hat der Bf gebrauchte Reifen zum Stückpreis von ca. 2 Euro gekauft, hinsichtlich derer vorweg keine Hinweise darauf vorlagen, dass diese beim Kauf defekt gewesen wären. Der Bf bringt vor, dass schon vor dem Kauf der Reifen eine Vorsortierung und damit zumindest eine optische Kontrolle auf ihre Gebrauchsfähigkeit durchgeführt worden sei, wobei ein Indiz dafür sei, dass ausschließlich „gebrauchte“ Reifen und nicht „Altreifen“, die begrifflich auf eine Abfalleigenschaft hinweisen würden, erworben worden seien. Eine besondere Reinigung von Reifen ist nach der allgemeinen Verkehrsauffassung nicht erforderlich, zumal diese keinerlei Einfluss auf deren Brauchbarkeit oder Qualität hat. Zudem erübrigt sich bei gebrauchten Reifen das Erfordernis einer Reparatur.

Selbst für den Fall, dass bei den Geschäftspartnern des Bf kein – durch eine Prüfung und Sortierung der gebrauchten Reifen und somit noch vor dem Verkauf bewirktes – Ende der Abfalleigenschaft gemäß § 5 Abs. 1 AWG 2002, welche durch die Entledigungsabsicht eines Vorbesitzers ausgelöst worden sein könnte,

eingetreten ist, ist jedenfalls davon auszugehen, dass die Reifen zum Zeitpunkt ihrer Auffindung ihre Abfalleigenschaft verloren haben. Denn der Bf hat die Reifen nach dem Ankauf abermals im Hinblick auf ihre Mindestprofiltiefe, die Schadensfreiheit und deren Alter überprüft, womit er jedenfalls eine Maßnahme der Vorbereitung zur Wiederverwendung iSd § 2 Abs. 5 Z 6 AWG 2002 gesetzt hat, die das Abfallende der Reifen spätestens zu diesem Zeitpunkt eintreten ließ.

Da der Bf mit den Reifen unstrittig Handel betreiben wollte, hatte er auch beim Verkauf keine Entledigungsabsicht. Insgesamt ist damit festzustellen, dass bei der gegebenen Sachlage nicht von der Erfüllung des subjektiven Abfallbegriffes auszugehen ist.

2.5. Zusammenfassend ist dem Bf deshalb darin zuzustimmen, dass die gegenständlichen Reifen keinen Abfall im Sinne des AWG 2002 darstellen, weshalb der Behandlungsauftrag gemäß § 73 AWG 2002 zu Unrecht erfolgte. Im Hinblick auf die drei aussortierten Reifen (wegen mangelnder Mindestprofiltiefe bzw. Beschädigung) ist festzuhalten, dass diese mittlerweile bereits entsorgt wurden. Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass die exakte Gesamtzahl der Reifen im Behördenverfahren nicht festgestellt wurde, da zwar die Zahl der Reifenstapel, aber nicht die genaue Anzahl der Reifen pro Stapel, die zwischen vier und fünf divergierte, erhoben wurde und man diesbezüglich von den Angaben des Bf ausging.

Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

V. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer solchen. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Ob ein Gutachten in seiner konkreten Ausgestaltung vom Verwaltungsgericht zu Recht als schlüssig qualifiziert wurde, stellt keine grundsätzliche Rechtsfrage, sondern eine einzelfallbezogene Beurteilung dar, welche jedenfalls dann keine Zulässigkeit der Revision begründet, wenn sie zumindest vertretbar ist (vgl. VwGH 08.06.2022, Ra 2022/11/0060).

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diese Entscheidung besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Hörzing