

TE Lvwg Erkenntnis 2020/2/25 LVwG-S-1915/001-2019

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 25.02.2020

Entscheidungsdatum

25.02.2020

Norm

AWG 2002 §1 Abs3

AWG 2002 §2 Abs1

AWG 2002 §15 Abs3

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Binder als Einzelrichterin über die Beschwerde des A, ***, ***, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn vom 10. Juli 2019, Zl. ***, betreffend Bestrafung nach dem Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (AWG 2002), nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht:

1. Die Beschwerde wird gemäß § 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) als unbegründet abgewiesen.
2. Der Beschwerdeführer hat gemäß § 52 Abs. 1 und 2 VwGVG einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in Höhe von € 170,- zu leisten.
3. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Zahlungshinweis:

Der Beschwerdeführer wird darauf hingewiesen, dass er gemäß § 54b Abs. 1 VStG den Strafbetrag in Höhe von € 850,- zuzüglich des Kostenbeitrages des verwaltungsbehördlichen Verfahrens in Höhe von € 85,- und des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens in Höhe von € 170,-, insgesamt somit € 1.105,-, binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Erkenntnisses unter Berücksichtigung auf das angeschlossene Beiblatt bei der Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn zu zahlen hat.

Entscheidungsgründe:

1. Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:

Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn vom 10. Juli 2019, Zl. ***, wurde der Beschwerdeführer wie folgt für schuldig erkannt:

„Sie haben folgende Verwaltungsübertretung begangen:

Zeit:

29.10.2018

Ort:

*** Grundstück ***

Tatbeschreibung:

Sie haben das Fahrzeug, Renault 4-210, rot lackiert, Fahrgestell Nr. ***, bei welchem der letzte Pflichttermin für die nationale technische Verkehrssicherheitsprüfung um mehr als zwei Jahre überschritten wurde, die Reparaturkosten den Zeitwert des Fahrzeuges übersteigen, von welchem Gefahren für die Sicherheit und Umwelt ausgehen und welches über einen sehr langen Zeitraum nicht werterhaltend gelagert wurde, sohin gefährlichen Abfall, auf unbefestigten Areal auf dem Grundstück ***, KG ***, abgestellt, wodurch eine Umweltgefährdung verursacht werden kann und somit weder in einer hierfür genehmigten Anlage noch einem für die Sammlung oder Behandlung vorgesehenen geeigneten Ort und daher entgegen § 15 Abs.3 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 gelagert.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift verletzt:

§ 79 Abs.1 iVm § 15 Abs.3 Z.1 AWG 2002

Wegen dieser Verwaltungsübertretung wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von

falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von

Gemäß

€ 850,00

7 Stunden

§ 79 Abs.1 Abfallwirtschaftsgesetz 2002“

Weiters wurde der Beschwerdeführer zum Tragen der Kosten des Strafverfahrens verpflichtet.

In ihrer Begründung verwies die belangte Behörde auf den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn mit der Zl. *** vom 21. März 2018, wonach der Rechtsmittelwerber verpflichtet gewesen wäre, folgende Maßnahme durchzuführen: Das Altfahrzeug, roter Renault 4-210, Fahrgestell Nr. ***, wäre nach den Bestimmungen des Abfallwirtschafts-gesetzes 2002 umgehend, bis spätestens 30. Mai 2018, nachweislich von einem hierzu Befugten vom Grundstück Nr. ***, KG ***, entsorgen zu lassen und der Entsorgungsnachweis längstens bis 10. Juni 2018 der Bezirkshaupt-mannschaft Hollabrunn vorzulegen gewesen.

Am 29. Oktober 2018 wäre von der Gewässeraufsicht eine neuerliche Überprüfung durchgeführt worden, wobei festgestellt worden sei, dass das Altfahrzeug noch nicht entfernt und somit der Auftrag nicht erfüllt wurde. Nach Darlegung der Rechtfertigung des Beschuldigten im verwaltungsbehördlichen Verfahren gab die belangte Behörde das kraftfahrtechnische Gutachten vom 11. Juli 2017 wieder und ging davon aus, dass das Fahrzeug am 10. Oktober 2018 auf dem Grundstück Nr. ***, KG ***, abgestellt worden sei und noch Betriebsmittel enthalte.

In rechtlicher Hinsicht würdigte die belangte Behörde den Sachverhalt nach Anführung der relevanten abfallrechtlichen Normen wie folgt:

„Altfahrzeuge sind als gefährlicher Abfall einzustufen, sofern diese nicht trockengelegt bzw. auf geeignete Stellflächen verfrachtet werden, welche die Umwelt nicht gefährden können. Ein Altfahrzeug gilt erst dann als trockengelegt, wenn bei der Öffnung (durch Aufschrauben, Anstecken, Anbohren oder Aufschneiden, etc.) eines Fahrzeuges an einer beliebigen Stelle keine nennenswerten Flüssigkeiten austreten. Dies gilt insbesondere für: Motor, Getriebe, Differential, Tank, Hydraulikstoßdämpfer, Kühler, Bremsanlage (inklusive Leitungen), Klimaanlage,

Scheibenreinigungsbereich und Servobereich (Lenkung).

Ihr verfahrensgegenständliches KFZ ist eine bewegliche Sache, die noch Betriebsstoffe, die in der Anlage 5 der Altfahrzeug-VO als gefährliche Stoffe angeführt sind, enthält.

Für eine Verwirklichung des objektiven Abfallbegriffes des § 2 Abs.1 Z.2 AWG 2002 reicht bereits die bloße Möglichkeit einer Gefährdung von Schutzgütern im Sinne des § 1 Abs.3 leg. cit. aus. Es kommt nicht darauf an, dass eine konkrete Gefahrensituation nachweisbar ist (vgl. etwa VwGH vom 15.9.2011, 2009/07/0154). Aufgrund der oben erwähnten, noch in dem KFZ befindlichen Komponenten wie Motoröl, Elektrik, Starterbatterie, Bremsflüssigkeit, Ölfilter gingen jedenfalls Gefahren für die Umwelt aus, durch welche sie über das unvermeidliche Ausmaß hinaus verunreinigt werden konnte. Auch kann nicht ausgeschlossen werden, dass aufgrund durchgerosteter, versprödeter und poröser Flüssigkeits- und Dichtungssysteme Betriebsstoffe austreten und eine Umweltgefährdung durch Kontaminierung des unbefestigten Bodens verursachen können.

Damit liegt eine Verletzung des Schutzgutes gem. § 1 Abs.3 Z.4 AWG 2002 vor.

Damit ist bereits der objektive Abfallbegriff gemäß § 2 Abs.1 Z.2 AWG 2002 erfüllt, womit es keiner weiteren Erörterung des subjektiven Abfallbegriffes nach § 2 Abs.1 Z.1 AWG 2002 bedarf.

Dass das verfahrensgegenständliche Fahrzeug über einen sehr langen Zeitraum keiner werterhaltenden Lagerung zugeführt wurden, weist laut dem Gutachten des Amtssachverständigen auf eine lange Lagerung und nicht bestimmungsgemäße Verwendung hin. Gemäß eines Erlasses des Bundesministeriums sind ältere Fahrzeuge, welche längere Zeit auf unbefestigtem Grund nicht witterungsgeschützt abgestellt sind, als Abfall im „objektiven Sinn“ des AWG anzusehen, wenn erhaltungswürdige Kriterien nicht erfüllt werden bzw. dem Fahrzeugbesitzer sein „wertvoller, unrestaurierter“ Oldtimer nicht einmal eine befestigte Fläche mit einem Flugdach darüber Wert ist.

Unter gefährlichem Abfall versteht man gemäß § 2 Abs.4 Z.3 AWG 2002 Abfälle, welche in einer Verordnung nach § 4 AWG 2002 als gefährlich festgelegt sind. § 4 Abs.1 der auf Grund § 4 Z.1 und 2 AWG 2002 erlassenen

Abfallverzeichnisverordnung erklärt jene Abfallarten zu gefährlichen Abfällen, die im Abfallverzeichnis gemäß § 1 Abs.1 leg.cit. mit einem „g“ versehen sind.

Die Anlage 2 der Abfallverzeichnisverordnung weist sowohl mit einem „g“ gekennzeichnete Altfahrzeuge sowie ohne „g“ gekennzeichnete Altfahrzeuge, das sind jene, die weder Flüssigkeiten noch andere gefährliche Bestandteile enthalten, auf. Da zweifelsfrei erwiesen ist, dass Ihre KFZ zum Tatzeitpunkt noch Betriebsmittel enthalten haben, fallen sie unter die mit „g“ gekennzeichneten Altfahrzeuge und sind

somit gefährlicher Abfall im Sinn des § 4 AWG 2002. Eine Darstellung des Zustandes der fünf verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge ist dem Gutachten des Amtssachverständigen für technische Kraftfahrzeugangelegenheiten zu entnehmen. Wer – wie im hier gegenständlichen Fall – gefährliche Abfälle entgegen § 15 Abs.3 AWG 2002 lagert, begeht eine Verwaltungsübertretung gemäß § 79 Abs.1 Z.1 AWG 2002.“

Zur Strafhöhe verwies die belangte Behörde auf eine Vorstrafe nach dem AWG 2002 und wertete die lange Lagerung des Altfahrzeuges als erschwerend.

2. Zum Beschwerdevorbringen:

Gegen dieses Straferkenntnis erhob der Beschuldigte fristgerecht Beschwerde und begründete wie folgt:

„Beschwerde gegen die STRAFERKENNTNISSE der BH Hollabrunn: ***, *** und *** dem Grunde und der Höhe nach.

Bitte die angefochtenen Bescheide entweder amtswegig zu kassieren, auszusetzen oder in eventu die Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht weiterzuleiten! Ergeht auch aus dem Urlaubsort mit normaler POST und später mit dem angeschlossenen Nachweis des Kostenbeitrages.

Diese drei Straferkenntnisse stehen in einem faktischen und rechtlichen Zusammenhang und es wird daher im Sinne der Verhandlungsökonomie vorgeschlagen, diese zusammenzuführen.

Natürlich können diese Verfahren auch getrennt verhandelt werden, jedoch wird ausdrücklich zur Behandlung der im öffentlichen Interesse gelegenen grundsätzlichen Rechtsfragen und zur Klärung der technischen Vorfragen nicht nur ausdrücklich eine mündliche Verhandlung mit entsprechender qualifizierter Öffentlichkeit für notwendig erachtet, sondern auch die Ladung des in den Verfahren tätig gewordenen Amtssachverständigen sowie die Beiziehung eines unabhängigen, gerichtlich beeideten KFZ Experten mit entsprechender Erfahrung auf dem Gebiet erhaltenswerter Veteranenkraftfahrzeuge.

Die drei angeführten Straferkenntnisse wurden von der Sachbearbeiterin der BH Hollabrunn am 10. Juli 2019 abgezeichnet und am 12. Juli 2019 hinterlegt, also rechtzeitig für den 61. Geburtstag des Beschwerdeführers (im Weiteren: BF). Zwei der Schriftstücke konnten noch vor dem noch andauernden Haupturlaub des BF behoben werden, das dritte Straferkenntnis wurde per Email zugestellt. Die Beschwerden werden per Email am 9. August 2019 der Behörde zugestellt, also noch rechtzeitig.

Leider sah sich der beim Vorverfahren hinzugezogene Rechtsvertreter –auch wegen der Urlaubszeit – außerstande das Verfahren zu übernehmen, so dass diese Beschwerden nun vom BF eigenständig verfasst und eingebracht werden mussten.

Vorbemerkungen zu allen drei Strafverfahren:

Zur Person des BF:

Beim BF handelt es sich um einen hohen Bundesbeamten, der bereits als Werksstudent vor über 40 Jahren profunde praktische und theoretische Kenntnisse auf dem Gebiet des Kfz-Wesens erworben hat und seit ca. 1980 erhaltenswerte Kfz sammelt. Er hat mit seinem Hobby nie Anstoß erregt, im Gegenteil immer große Zustimmung gefunden, insbesondere bei seinen eigenhändig restaurierten Exemplaren. Niemals gab es über diesen langen Zeitraum irgendeine Umweltbeeinträchtigung, unter anderem da der BF einschlägige militärische und internationale berufliche Erfahrung bezüglich der Gefahren und Beseitigung von unterschiedlichen Kontaminationsformen vorweisen kann.

Auch muss festgehalten werden, dass der BF sich bei seiner Sammlertätigkeit nie von kommerziellen Aspekten leiten lassen hat, sondern nur von dem Interesse an der Erhaltung bestimmter wertvoller Fahrzeuge. Spekulative Ankäufe hat es nie gegeben und Fahrzeuge wurden immer nur in gute Sammlerhände weitergegeben, oftmals ohne finanziell etwas zu lukrieren.

Hervorzuheben ist, dass der BF nicht nur die Anfänge der ökologischen Bewegung in Österreich durch aktive Teilnahme an den Protesten von *** bis *** mitgestaltet hat, sondern in seiner derzeitigen Aktivstellung noch immer

das Spannungsverhältnis zwischen berechtigten Umweltinteressen und den Erfordernissen einer arbeitsteiligen Weltwirtschaft überbrücken muss.

Dieses wache Interesse an nachhaltigem Leben wird ihn bis zu seinem Ableben begleiten

Der BF hat im Hinblick auf seine öffentliche Stellung und die absolute Vertraulichkeit seiner Aufgaben sein Privatleben und damit auch sein Hobby immer äußerst diskret verfolgt und war dabei immer auf seinen tadellosen Ruf bedacht.

Da es der belangten Behörde (im Weiteren: BBH) oder dem einschreitenden Sicherheitsbeamten durch unkoordiniertes und unbedachtes Vergehen nun nachhaltig gelungen ist, den BF in seiner Existenz und seiner Lebensplanung zu gefährden und überdies seinen Ruf nachhaltig zu schädigen, scheut der BF die Öffentlichkeit nun nicht mehr.

Hinzu kommt, dass viele vertrauliche Informationen über die berufliche Tätigkeit des BF mittlerweile über *** in die „public domain“ gelangt sind und auch in dieser Hinsicht keine Rücksichtnahme mehr als notwendig erachtet werden muss.

Im Gegenteil sind die bereits eingetretenen Schäden, bzw. die zu befürchtenden Schädigungen dermaßen enorm, dass eine umfassende rechtliche und politische Überprüfung aller Implikationen der geschilderten Fälle im öffentlichen Interesse notwendig erscheint.

Vorgeschichte der Verfahren, insoweit relevant:

Ungefähr zu Beginn des Jahres 2017 kam es, angeblich wegen einer anonymen Anzeige, zu einer Überprüfung der auf frei zugänglichem Eigengrund des BF abgestellten Oldtimer durch einen mit Umweltagenden betrauten Polizeibeamten des örtlich zuständigen Postens. Obwohl der BF fast angrenzend im selben Ort wohnhaft ist, wurde er darüber offiziös erst Monate später unterrichtet. Informell wurde es dem BF natürlich von Ortsansässigen zugetragen, dass sich ein Polizist für seine Fahrzeuge interessiert hatte.

Mitte Juli 2017 wurde dann von der BBH ein Termin für einen Lokalaugenschein angesetzt, ohne diesen mit dem einzig Betroffenen, nämlich dem BF, abzustimmen. Dieser konnte den Termin aus beruflichen Gründen nicht wahrnehmen und in weiterer Folge wurden seine Fahrzeuge von einem Amtssachverständigen als „nicht erhaltenswürdig“ abqualifiziert und seine Beschwerde dagegen leider abgewiesen.

Das erste nun angefochtene Straferkenntnis*** ist das letzte Verfahren im Zuge dieser Causa.

Im Herbst des Jahres 2018 wurde jener Polizeibeamte, der bereits im ersten Fall eingeschritten war, wiederum eigeninitiativ tätig (...aus dem Akt: „Der Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn wurde von der Polizeiinspektion *** bekanntgegeben, dass auf einem aneren Grundstück des BFAltfahrzeuge abgestellt werden“) und drang eigenmächtig über den Zaun eines Nachbarn – wiederum ohne den BF zu informieren – auf dieses Grundstück des BF ein und untersuchte dort abgestellte Oldtimer. Siehe Fall *** sowie die vom Beamten selbst angefertigten Photos.

Letztlich kam es im November 2018 zu einer kommissionellen Untersuchung der Oldtimer, wiederum ohne den Termin mit dem BF abzustimmen. Dieser konnte daran nicht teilnehmen und es mag nicht mehr verwundern, dass alle Fahrzeuge vom Amtssachverständigen erneut als „nicht erhaltenswürdig“ bezeichnet und die Verschrottung angeordnet wurde. Diesbezüglicher Fall ***

Gesellschaftlicher/rechtlicher Rahmen:

Zugegebenermaßen könnte die öffentliche Wahrnehmung von restaurierten und unrestaurierten Veteranenfahrzeugen nicht gegensätzlicher sein, das ist dem BF bekannt. Während seinen restaurierten Fahrzeugen regelmäßig höchste Anerkennung und teilweise auch Neid erzeugen, werden seine unrestaurierten Fahrzeuge oft abschätzig betrachtet. Das ist ein Phänomen, das vor allen Dingen weniger begüterte Oldtimerfreunde und – Freundinnen (wie der BF) oft erleben müssen. Dabei geht es jedoch um die Erhaltung von technischem Kulturgut und alte Fahrzeuge stellen eine Ressource dar, die nicht nachwachsen kann. Heute unrestaurierte Veteranenfahrzeuge sind die Stars von Oldtimerausfahrten der nächsten Generation.

Die Schwierigkeit liegt bei der Eingrenzung. Tatsache ist, dass der Oldtimerbestand weltweit so gering geworden ist, dass eine Verschrottung von Veteranenfahrzeugen ohne Erhaltung wertvoller Bauteile unter Strafe gestellt werden sollte. In der wirtschaftlichen Realität ist dieser Trend bereits angekommen. In den seltenen Fällen, in denen

Veteranenfahrzeuge heute noch bei Verwertern (=Schrotthändlern) landen (meist leider auf Grund von Verlassenschaftsverfahren, oder vereinzelt auch –wie in den vorliegenden Fällen intendiert – wegen uninformierten Behördenakten) kommen diese meist ungeschoren oder als Ersatzteile erneut auf den Markt. Siehe dazu auch die vom Amtssachverständigen aufgestellten Kriterien unter Punkt 9: „ein Verwertungsnachweis liegt vor, das Fahrzeug stammt aus einem

Abfallsammel- oder -behandlungssystem, es ist zum Ausschachten oder

Shreddern vorgesehen.“

Auch lässt sich ein kontinuierliches Ansteigen der Preise für Veteranenfahrzeuge feststellen, was ja auch nicht weiter verwunderlich ist, da das Angebot eben nicht erweiterbar ist.

Der BF hat sich bei seiner Sammlerleidenschaft in erster Linie auf Fahrzeuge konzentriert, die er selbst besessen und bewegt hat, und zwar auf kleine Renaults, Citroen 2CV, Kastenwägen, Lastwagen und Busse der Mercedesbaureihe 319 und österreichische Nutzfahrzeuge. Neuerdings kamen auch noch Youngtimer der Marke Opel Astra F hinzu, die der BF ebenfalls seit Jahren im Alltag benutzt.

Natürlich stellt jedes Motorfahrzeug eine potentielle Umweltgefahr dar, jedoch treten Umweltbeeinträchtigungen realiter in erster Linie bei Betriebsunfällen, bei Verkehrsunfällen und bei Katastrophen ein, beispielsweise Überflutungen von Kellern und Garagen bei Hochwässern. Wenn Oldtimerfahrzeuge regelmäßig überprüft werden, so stellen sie kein erhöhtes Umweltrisiko dar und der BF ist in dieser Hinsicht auch den Feststellungen im Erstverfahren dankbar, dass es eben durch ihn und seinen Fahrzeugen zu keiner Schädigung der Umwelt gekommen ist.

Dennoch bleibt die Frage der Abgrenzung der öffentlichen Interessen. Das öffentliche Interesse an der Hintanhaltung einer möglichen Umweltgefährdung ist völlig legitim, genauso berechtigt ist aber das gesellschaftliche Interesse an der Unverletzlichkeit des Eigentums, dem Erhalt der Privatautonomie und dem Schutz von unwiederbringlichem technischen Kulturgut.

In den vorliegenden Fällen wurden die Rechte des BF in keiner Phase der Verfahren geachtet, es kam zu nicht nachvollziehbaren Behördenakten wie dem unautorisierten Eindringen auf ein eingefriedetes Privatgrundstück und kein Anbringen des BF wurde jemals von der BBH in Erwägung gezogen, auch beim Erstverfahren nicht. Alle Angaben wurden einfach ignoriert und es ist abzuwarten, ob die BBH die von BF eingereichten Unterlagen zur Wertermittlung der in Rede stehenden Oldtimer vorlegen wird. Beachtet wurden sie bisher offenbar nicht, sonst hätte man nicht zu einem Straferkenntnis kommen dürfen.

Bei der Überprüfung der Beschwerde möge daher möglichst umfassend vorgegangen werden und zwar durch Ausleuchtung der einzelnen durch den Polizisten und die BBH gesetzten faktischen und prozeduralen Schritte sowie deren inhaltliche Überprüfung hinsichtlich Stichhaltigkeit und Notwendigkeit.

Hauptkritikpunkte am Verfahren:

Jedes öffentliche Handeln sollte nachvollziehbar sein und nur der Vollziehung der Gesetze dienen. Dabei sollte das sich die Behörde zur Erzielung des vom Gesetz vorgeschriebenen Zwecks verfahrensmäßig von der Sinnhaftigkeit, der Einfachheit und Zweckmäßigkeit leiten lassen.

Es ist daher für den BF unerklärlich, warum er in allen Fällen als Betroffener nicht als Erster informiert und über die rechtlichen Implikationen seines Handelns oder Nichthandelns aufgeklärt wurde (Manudiktionspflicht der BBH!). Nicht jedes mögliche strafbare Verhalten ist auch strafwürdig und selbst wenn Nichtkenntnis nicht vor Strafe schützt, so wäre es doch auch schon im Erstverfahren logisch gewesen zuerst mit dem Betroffenen Kontakt aufzunehmen und erst dann die Härte des Gesetzes walten zu lassen. Noch dazu, wo der BF allen behördlichen Anordnungen umgehend nachgekommen ist und keine spezial –oder generalpräventiven Gründe für eine weitere Verfolgung gesprochen haben.

Aus Sicht der Bezug habenden Oldtimerverbände sind ohnehin alle konkret in Rede stehenden Fahrzeuge als absolut erhaltenswert einzustufen und wurde dies beim Parteiengehör des BF am 8. Jänner 2019 aktenkundig gemacht und mit Beweisen untermauert.

Warum ein und derselbe „Tatbestand“ von unterschiedlichen Abteilungen der BH geführt werden ist dem BF nicht einsichtig und der Einfachheit, Raschheit und Zweckmäßigkeit der Verfahren sicher nicht zuträglich. Natürlich ist die BH nicht an eine Verfahrensabfolge gebunden, aber in derartigen Verfahren, die Eingriffe in das verfassungsrechtlich

geschützte Eigentum zulassen, wäre eine klare Verfahrenssequenz im Sinne des Grundrechtesschutzes und dem Schutz von technischem Kulturgut wünschenswert.

Daher wäre für ähnlich gelagerte Fälle folgende Vorgangsweise vorzuschlagen: Erstens Information des Betroffenen über die Gesetzeslage und den Anwendungsmöglichkeiten. Zweitens, falls notwendig, eventuell Erlassung eines Behandlungsauftrages und erst danach Strafandrohung, bzw. als gelinderes Mittel eine Ersatzvornahme.

Für den BF und wahrscheinlich für die meisten gebürtigen Österreicher war Eigentum immer ein Vollrecht und Einschränkungen dieses verfassungsmäßig geschützten Rechtes sollten gehörig kundgemacht werden. Das wird im Kfz-Sektor für Gewerbetreibende regelmäßig von Kammer und Industrie unternommen, aber wer informiert Privatleute wie den BF ? Generell ist es ja so, dass zumindest die erste Regierung *** eine Deregulierung im Sinne einer Verbesserung der Unternehmensvoraussetzungen im Blick hatte, aber wer schützt Privatpersonen vor unmenschlicher und überbordender Bürokratie?

Warum wird das Recht auf Parteiengehör überhaupt eingeräumt, wenn dann doch kein Argument des BF in Betracht gezogen wird? Selbst wenn man zu dem Ergebnis kommt (dem sich der BF nach objektiven Kriterien nicht anschließen kann), dass es sich bei den inkriminierten Fahrzeugen um „Abfall“ handeln würde, so müsste doch der subjektive Abfallbegriff den objektiven überwinden. Jemand, der sich seines Eigentums nicht begeben will, der kann doch nicht dazu gezwungen werden, oder ?

Selbst wenn der OGH in einem Einzelfall schon eine potentielle Gefährdung als strafbar ansieht, so muss das doch nicht zwangsläufig zur Vernichtung von Sachwerten führen. Das Verhältnis von subjektivem zu objektiven Abfallbegriff scheint jedenfalls klärungsbedürftig, auch wenn es sich bei den konkreten Fällen nicht um Abfall handelt, wie aus der Widerlegung der „Gutachten“ des Amtssachverständigen zu schließen sein wird.

Hauptkritikpunkt des BF ist die sakrosankte Übernahme der Gutachtens des Amtssachverständigen durch die BBH, obwohl der BF sicherlich über ein ähnliches technisches Wissen verfügt. Auch die Aussage der BBH, dass „aus dem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Gewässerschutz ergibt, dass es sich bei der Einstufung der gegenständlichen Ablagerungen im objektiven Sinn um Abfall handelt, da das Gutachten ausdrücklich die Abfalleigenschaft feststellt“ ist inhaltleer, da idem per idem. Auch Gutachten sind nach der Schlüssigkeit und dem inneren Wahrheitsgehalt zu bewerten und nicht nach dem Status des Gutachters. Zum Status des Gutachters ist nachzufragen, ob es sich nun um einen Sachverständigen für Wasserbautechnik und Gewässerschutz handelt und/oder einen Kfz-Experten, oder Beides, einen Kfz-Experten für Gewässerschutz?

Daher auch die nachdrücklich vorgetragene Forderung nach Beiziehung von unabhängigen Kfz-Sachverständigen aus dem Veteranenkreis wenn es sich um Oldtimer handelt.

Behandlung der einzelnen Verfahren:

In *** wird dem BF vorgeworfen, er habe das Fahrzeug, Renault 4-210, rot lackiert, Fahrgestell Nr. ***, bei welchem der letzte Pflichttermin für die nationale technische Verkehrssicherheitsprüfung um mehr als zwei Jahre überschritten wurde, die Reparaturkosten den Zeitwert des Fahrzeuges übersteigen, von welchem Gefahren für die Sicherheit und Umwelt ausgehen und welches über einen sehr langen Zeitraum nicht werterhaltend gelagert wurde, sohin gefährlichen Abfall, auf unbefestigten Areal abgestellt, wodurch eine Umweltgefährdung verursacht werden kann und somit weder in einer hierfür geeigneten Ort und daher entgegen § 15 Abs.3 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 gelagert.

Dazu ist auszuführen wie folgt:

Bei dem in Rede stehenden Fahrzeug handelt es sich um einen Renault 4, den der BF in Holland angemeldet und gefahren hat. Es wurde als Übersiedlungsgut vom BF nach Hause gefahren und auf dem Areal des ehemaligen Presshauses abgestellt. Dieses verfügt über einen festen Boden, alle diese Angaben sind der BBH bekannt und nachvollziehbar. Trotzdem wurde das Fahrzeug vom BF entfernt, ein strafbarer Tatbestand ist nicht erkennbar.

Das Fahrzeug wurde vom Amtssachverständigen (der Einfachheit AMS) untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass der letzte Pflichttermin für die nationale technische Verkehrssicherheitsprüfung um mehr als zwei Jahre überschritten wurde. Das ist völlig irrelevant ist, da diese Fahrzeuge oft über Jahrzehnte von ihren Besitzern erhalten werden, um sie dann einer Restauration oder der Ersatzteilgewinnung zuführen zu können.

Der AMS hat es unterlassen, den Zeitwert des Fahrzeuges festzustellen, da er offenbar der vorgefassten und

ungegründeten Meinung war, dass es sich um Schrott handeln würde. Tatsächlich sind Fahrzeuge der Marke Renault 4 auch in der beschriebenen Zustandsnote 3-5 heutzutage am freien Markt nicht mehr unter tausend Euro erhältlich, auch aus Frankreich und Slowenien/Kroatien nicht, wobei bei diesen heutzutage häufigen EU-Importen auch die nicht unbeträchtlichen Transportkosten hinzuzurechnen wären.

Die generelle Expertise des AMS wird vom BF nicht in Zweifel gestellt, jedoch dürfte er nicht über die erforderlichen Markenkenntnisse verfügen.

Der Marktwert restaurierter Renault 4 aller Baujahre liegt derzeit zwischen 8-18000 Euro, je nach Zustand, wobei Originalfahrzeuge die höchsten Preise erzielen. Die Restauration von Fahrzeugen der Type Renault 4 lässt sich seit zwei Jahren kostengünstiger gestalten, da die gesamte Bodenplatte (das Chassis des R4 ist, so wie bei Käfer und Ente abnehmbar und austauschbar) wieder als Ersatzteil erhältlich ist. Daher kann eine Komplettrestauration auch in Österreich unter dem zu erzielendem Marktwert erfolgen, fast egal in welchem Zustand sich das Basisfahrzeug befindet. Das konkret in Rede stehende Fahrzeug ist komplett, auch technisch vollständig, der Motor ist gesund, also irrt der AMS.

Wie oberflächlich die Expertise des AMS beim Erstverfahren ausgefallen ist, hat der BF mittlerweile während eines freien Wochenendes anhand des ebenfalls im Erstverfahren „untersuchten“ LKW Steyr 586 nachgewiesen. Bei diesem Fahrzeug ist dem AMS nicht aufgefallen, dass dieser bereits einmal komplett restauriert worden war und damals auch einen Tauschmotor erhalten hatte. Der BF hat an diesem Wochenende das Fahrzeug gründlich gereinigt, die von Unbekannten gestohlenen Armaturen ergänzt und das beim Einbruch zerstörte Seitenfenster ersetzt. Nach einer Grundreinigung der Kabine, unter anderem mit Drahtbürste, wurde dort Rostschutzgrundierung aufgetragen und sodann die Bremsen gereinigt und ein Scheinwerfer getauscht. Am Donnerstag darauf fuhr der BF mit ausgeborgten Werkstättenkennzeichen zur Überprüfung und wurde dort der Zustand des Fahrzeuges gelobt. Die Überprüfung wurde wegen drei Roststellen (an nicht tragenden Teilen) sowie überalteten Reifen letztlich nicht erteilt. Wenn es nach dem Willen des AMS gegangen wäre, so wäre dieses Fahrzeug, von dem es nur mehr drei Stück gibt, schon vernichtet. Soweit zur Expertise. Diese Fehleinschätzung allein müsste schon genügen, um das geschlossene Verfahren vom Amts wegen noch einmal aufzurollen

[...]

a. Ressourcenschonung und Wiederverwertung von Kfz

In den Gebieten Ressourcenverbrauch und Stoffstromanalysen arbeitende Wissenschaftler empfehlen, das aufwendige Produkt Auto so lange wie möglich zu nutzen. Denn bei der Gewinnung der zu seiner Herstellung nötigen Rohstoffe entstehen erhebliche Umweltschäden, seine Produktion ist energieintensiv und in den Produktionshallen werden zahlreiche problematische Stoffe eingesetzt.

Betrachtet man vorwiegend den Ausstoß von treibhauseffektantreibenden Klimagasen, dann stehen der Kraftstoffverbrauch während der Nutzung des Fahrzeugs auf der Straße sowie der Energieverbrauch bei dessen Herstellung im Zentrum der Überlegungen.

Aus Gründen des Klimaschutzes und der Schonung der Energievorräte ist es sinnvoll, ein Altauto, das einen hohen Kraftstoffverbrauch hat, durch ein Fahrzeug mit deutlich niedrigerem Verbrauch zu ersetzen. Das gilt klarerweise nicht für Pensionistenfahrzeuge und Oldtimer, wenn diese jährlich nur kurzen Wegstrecken zurücklegen.

Insbesondere die deutsche Automobilindustrie sieht sich gern als treibende Kraft für Innovationen, auch im Bereich von Spritspartechiken. Die Realität ist jedoch eine andere.

Die deutsche Autoindustrie setzt auf schwere und leistungsstarke Fahrzeuge mit hohem Verbrauch, wie den Audi Q7. Tatsache ist, deutsche Autos könnten wesentlich sparsamer sein. Im Interesse der Kunden und im Interesse des Klimaschutzes wäre viel mehr nötig und auch machbar.

Zusammen mit dem *** hat der *** bereits vor dem „Dieselskandal“ ein Gutachten an den B vergeben. Der Titel lautet »Die Modellentwicklung in der deutschen Autoindustrie: Gewicht contra Effizienz«.

Das Gutachten zeigte, dass sich vor allem deutsche Autohersteller auf große, schwere und leistungsstarke dieselbetriebene Fahrzeuge konzentriert haben. Dadurch haben sie nicht nur den Anschluss bei wirklich energiesparenden Techniken verloren, das Gutachten macht auch deutlich, dass bereits vorhandene Innovationen in diesem Bereich nicht verkauft werden sollen. Beispielhaft dafür sind viel zu hohe und nicht nachvollziehbare Aufpreise für Spritsparttechnologien.

a. Entwicklung von Gewicht, Leistung und Verbrauch von Pkw am Beispiel Golf und Astra

Die Effizienz von Fahrzeugen wird durch drei Faktoren beeinflusst:

Antriebstechnologie

Gewicht

Leistung

Laut Gutachten haben sich die Fahrzeuggewichte in den letzten Jahren fortwährend erhöht. Das Beispiel des VW Golf zeigt dies eindrucksvoll. Im Vergleich zum Jahr 1975 wiegt der Golf heute 530 Kilogramm mehr. Größere Fahrzeuge und mehr Komfort sind für diese Zunahme an Gewicht hauptsächlich verantwortlich. Das gilt auch für den inkriminierten Astra F, der leer 930kg wog, während sein heutiges Pendant mindestens 1273kg auf die Waage bringt. ()-

Doch nicht nur das Gewicht der Autos steigt, auch die Motorleistung wächst stetig. Wieder das Beispiel VW Golf. Das Gewicht legte im Durchschnitt um 1,6 Prozent im Jahr zu, die Motorleistung sogar um durchschnittlich 2,9 Prozent. Beim Opel-Modell Astra hat sich die Motorleistung sogar verdoppelt.

Welche Potentiale zur Herstellung spritsparender Modelle verschenkt werden, zeigt eine Berechnung von B:

Legt man bei der derzeit effizientesten serienmäßig verfügbaren Motortechnik für den VW Golf das Gewicht von 800 kg des Golfs von 1978 zugrunde, käme ein aktuelles Modell mit 3,3 Liter Benzin auf 100 km aus, was 76g CO₂/km entspräche. Beim Vergleich des Astra F mit dem Astra 2018 zeigt sich, dass zwar höhere Geschwindigkeiten erreichbar sind (wozu eigentlich?), der reale Spritverbrauch sowie der Schadstoffausstoß sich nicht nennenswert verbessert haben.

Natürlich gibt es seit den 70er Jahren viele Fortschritte bei der Reduzierung des Spritverbrauchs und des Schadstoffausstoßes. Diese Entwicklungen werden jedoch durch die Gewichts- und Leistungszunahme der Fahrzeuge aufgezehrt.

c.) Modellentwicklungspolitik der deutschen Pkw-Hersteller

Spätestens nach dem Dieselskandal ist deutlich, dass deutsche Autohersteller effizientere Fahrzeuge bauen hätten können. Aus Gründen der Gewinnoptimierung wurde leider von vielen Autobauern der Weg der Kriminalität beschritten.

Der VW Lupo 3L, der Audi Duo, der BMW i3 oder der Smart fortwo waren Beispiele einer ökologisch einwandfreien Richtung. Die Preisgestaltung dieser Fahrzeuge legt jedoch die Vermutung nahe, dass es nie Ziel war, diese Fahrzeuge auch in größerer Zahl auf die Straße zu bringen. Das Gutachten (siehe oben) belegt dies mit einer detaillierten Übersicht der Aufpreise für die verschiedenen Spritspartechniken.

Für die Kundinnen und Kunden müssen sich Aufpreise rechnen. Sei es durch die Spriteinsparung oder einen höheren Wiederverkaufswert. Muss man erst mehrere hunderttausend Kilometern fahren, bis sich der Aufpreis für die Spritspartechnik rentiert, werden viele Käufer abgeschreckt. Darüber hinaus sind die Mehrkosten insbesondere bei Modellen mit Elektromotor nicht nachvollziehbar.

Die japanischen Mitbewerber bieten vergleichbare Modelle deutlich günstiger an und machen sie für Käufer interessant. So ist der Toyota Auris Hybrid um 12.000 € günstiger als vergleichbare Volkswagen. Bei der Einführung startete Toyota den Hybrid mit einem Einstiegspreis unterhalb der Dieselvariante und dementsprechend war nach Angaben von Toyota jeder zweite in Europa verkaufte Auris ein Hybrid.

Damit der Klimaschutz im Automobilssektor nicht auf der Strecke bleibt, muss die Politik umlenken (buchstäblich!). Dringend nötig wäre die Einführung realistischer und objektiv überprüfbarer Verbrauchstests. Auf nationaler Ebene sind effektive steuerliche Anreize für emissionsarme Fahrzeuge und die Abschaffung der steuerlichen Besserstellung des Dieselmotors erforderlich.

Abwrackprämien für Altfahrzeuge dienen zwar dem Absatz von Neufahrzeugen, nicht jedoch der Umweltbilanz.

d) Recycling von Fahrzeugelektronik

Ein klares Zukunftsthema ist die Separation und das Recycling von Fahrzeugelektronik. Moderne Autos enthalten immer mehr solcher Bauteile. Elektrische Fensterheber, verstellbare Sitze – für all diese Funktionen werden kleine Elektromotoren benötigt. Diese sind im ganzen Fahrzeug verteilt. Darüber hinaus werden in den Fahrzeugen mehr Steuergeräte eingesetzt. Die erste VW Golf-Generation, die ab 1974 auf den Markt kam, verfügte über ein einziges Steuergerät, der VW Golf 5 ab Baujahr 2003 bereits über 28, und der aktuelle VW Golf 7 enthält rund 60 elektr(on)ische Komponenten mit insgesamt 2,4 Kilogramm Leiterplatten. Neuere Fahrzeugmodelle bergen 20 bis 30 Gramm Kupfer, mehrere Gramm Platin oder Palladium, drei Gramm Silber, 0,3 Gramm Gold und zwischen zwei und 20 Gramm Neodym. Der durchschnittliche Gold-, Silber-, Palladium-, Neodym- und Tantalgehalt eines europäischen Mittelklasse-Volvo liegt nach Darstellung der Untersuchung über dem gemittelten Gehalt aus 30 in Verkehr gebrachten Elektrogeräten. Lediglich hinsichtlich Kobalt, Indium und Yttrium sind Elektrogeräte metallhaltiger als Fahrzeuge.

Allerdings erfasst die heutige Altfahrzeug-Demontage weder Edel- noch Seltenerd-Metalle, da die Schredderanlagen nicht auf deren Rückgewinnung fokussiert sind. Einer Studie zufolge gelangen über 90 Prozent an Gold und Neodym eines Shredder-Outputs in die Schredderleichtfraktion und den Siebdurchgang. Leider haben heutige Fahrzeuge einen hohen Kunststoffanteil, der nur zu einem geringen Teil rückgewonnen wird und in großen Mengen der thermischen Entsorgung zugeführt wird. Während Fahrzeuge der 70er- und 90er Jahre des letzten Jahrhunderts noch zu 90% der Kreislaufwirtschaft zugeführt werden konnten, so hat sich dieser Faktor 2017 auf bloße 72% verringert.

Fahrzeuge, die vom BF aus freien Stücken der Verschrottung zugeführt werden sind regelmäßig bereits schadstoffentfrachtet und meist auch nach Baugruppen und Materialien getrennt. Das ist für den BF ohnehin selbstverständlich, da es sich um eines seiner liebsten Hobbies handelt.

ENDE der Beschwerden, Übermittlung per Email ! Bitte Rechtschreibfehler zu ignorieren.

A“

3. Zum durchgeführten Ermittlungsverfahren:

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich führte am 13. Februar 2020 eine öffentliche mündliche Verhandlung durch, in welcher durch die Einsichtnahme in die behördlichen Akten mit den Zln. *** und *** sowie in jenen des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich mit der Zl. LVwG-S-1915-2019 Beweis erhoben wurde. Weiters erfolgte die Einvernahme des Beschwerdeführers.

4. Feststellungen:

Zumindest am 29. Oktober 2018 lagerte der Beschwerdeführer nicht witterungsgeschützt auf der Liegenschaft mit der Anschrift ***, Grundstück Nr. ***, das Fahrzeug Renault 4-210, rot lackiert, Fahrgestellnummer ***, welches zu diesem Zeitpunkt noch Betriebsmittel, insbesondere Motoröle und Getriebeöle, enthielt. Die Karosserie dieses Fahrzeuges war zu diesem Zeitpunkt in einem sehr stark angerosteten Zustand, es wies defekte Seitenscheiben auf. Ebenso war die Betriebsbremse desolat und befand sich das Auto in keinem betriebsbereiten Zustand. Die Lagerung fand auf nicht befestigter Fläche im Freien statt.

Seitens des Beschwerdeführers war geplant, dieses Fahrzeug gelegentlich zu restaurieren. Zu diesem Zweck wurde das Kraftfahrzeug 2006 aus Holland importiert und auf der verfahrensgegenständlichen Grasfläche abgestellt und seither nicht mehr benützt. Die Kosten für Reparaturen, die zur Erreichung jenes Zustandes, welcher nach dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 bzw. der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen für den zulässigen Gebrauch des Kraftfahrzeuges auf öffentlichen Straßen notwendig wären, würden den Zeitwert des Fahrzeuges um ein Vielfaches übersteigen.

Das Fahrzeug beinhaltete im Überprüfungszeitpunkt Betriebsflüssigkeiten und waren die Flüssigkeits- und Dichtungssysteme durchrostet, spröde bzw. porös. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass aufgrund dieser durchgerosteten, versprödeten bzw. porösen Flüssigkeits- und Dichtungssysteme Betriebsstoffe austreten. Die konkrete Abstellfläche auf dem Grundstück Nr. ***, KG ***, ist zur Lagerung von Altfahrzeugen nicht geeignet, insbesondere, da diese nicht befestigt, insbesondere flüssigkeitsdicht, ausgeführt ist.

Aufgrund des Zustandes des verfahrensgegenständlichen Altfahrzeuges und der Tatsache, dass eine dem Stand der Technik entsprechende Trockenlegung des Fahrzeuges nicht stattgefunden hat (und dieses deshalb im Tatzeitpunkt zumindest zum Teil noch umweltgefährdende Stoffe enthielt), konnte eine Gefährdung von Boden und Gewässer durch die Lagerung zu diesem Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden.

Eine abfallrechtliche Genehmigung für die Lagerung dieses Kraftfahrzeuges lag nicht vor. Ein Nachweis über die Funktionsfähigkeit des gelagerten Fahrzeuges wurde nicht erbracht. Dieses Fahrzeug verfügt über keine gültige Begutachtungsplakette gemäß § 57a KFG 1967, da diese vor Jahren bereits abgelaufen ist.

Das festgestellte Altfahrzeug ist in der vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie approbierten Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen, befindet sich in einem unrestaurierten Zustand und weist die Zustandsbeurteilung 5 (5. Unrestaurierter mangelhafter Zustand) nach Punkt 2.2.2.) der vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie approbierten Liste der historischen Fahrzeuge, EUROTAX, auf.

Mit rechtskräftigem Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn vom

19. November 2018, Zl. ***, wurde dem nunmehrigen Beschwerdeführer von der Abfallrechtsbehörde u. a. aufgetragen, das verfahrensgegenständliche Altfahrzeug bis spätestens 30. Mai 2018 von einem hierzu Befugten entsorgen zu lassen.

5. Beweiswürdigung:

Zu diesen Feststellungen gelangte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich insbesondere aufgrund der im behördlichen Akt inliegende Fotodokumentation und dem in der Verhandlung verlesenen Verwaltungsakt der Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn zur Zl. *** samt kraftfahrtechnischen Gutachten vom 11. Juli 2017.

Dass das Altfahrzeug nicht dem Stand der Technik entsprechend trockengelegt wurde und zumindest zum Teil umweltgefährdende Stoffe im Tatzeitpunkt enthielt, wurde vom Beschwerdeführer nicht substantiiert in Abrede gestellt und deckt sich diese Feststellung mit den fachlichen Ausführungen des Amtssachverständigen für Technische Kraftfahrangelegenheiten, welcher das Auto vor Ort in Augenschein genommen hat.

Die Möglichkeit einer Umweltgefährdung durch das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug wurde vom Amtssachverständigen für Kraftfahrtechnik fachlich fundiert in seinem Gutachten beschrieben, welchem der Beschwerdeführer weder in seinem Rechtsmittel noch im Beschwerdeverfahren auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten ist (Vergleich zum Erfordernis des Entgegentretens auf gleicher fachlicher Ebene bei Vorliegen eines schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachtens z.B. VwGH 25.09.2014, Zl. 2012/07/0001), weshalb das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich keinen Grund sieht, an den fachlichen Äußerungen des Amtssachverständigen für Kraftfahrtechnik in dessen Gutachten vom 11. Juli 2017 zu zweifeln.

Die Feststellungen zum Lagerzweck und zur Lagerdauer ergeben sich aus den glaubwürdigen und nachvollziehbaren Aussagen des Rechtsmittelwerbers. Im Übrigen wurde der Zustand des Fahrzeuges im Tatzeitpunkt vom Beschwerdeführer nicht bestritten. Der Rechtsmittelwerber bringt lediglich vor, dass das Fahrzeug auf dem Boden des ehemaligen Presshauses gelagert wäre und somit eine Umweltgefährdung ausgeschlossen wäre, ohne entsprechende Nachweise erbringen zu können.

Diesbezüglich ist auch auf das kraftfahrtechnische Gutachten vom 11. Juli 2017 zu verweisen, in welchem der Sachverständige bei seinem Augenschein die Stellfläche als Grasfläche erkannt hat. Diese Qualifikation der Abstellfläche steht ebenso mit der vom Amtssachverständigen beim Lokalaugenschein angefertigten Fotodokumentation des verfahrensgegenständlichen Fahrzeuges im Einklang und sind insbesondere auf den Lichtbildern Nr. 31, 34 und 36 (zum Teil unter dem Fahrzeug) eindeutig Grasflächen erkennbar. Auch auf dem von der Gewässeraufsicht erstellten Lichtbild am 29. Oktober 2018 stellt sich die Abfallfläche äußerst stark be- bzw. verwachsen dar, sodass das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich davon ausgeht, dass im Tatzeitpunkt die Abstellfläche als unbefestigte Fläche anzusprechen und das Vorbringen des Beschwerdeführers lediglich als Schutzbehauptung zu werten ist und von ihm nicht mit Beweismitteln untermauert werden konnte.

6. Rechtslage:

Die Strafnorm des § 79 Abs. 1 Z 1 AWG 2002 schreibt vor:

Wer gefährliche Abfälle entgegen § 15 Abs. 1, 3 oder 4 oder entgegen § 16 Abs. 1 sammelt, befördert, lagert, behandelt oder beim sonstigen Umgang mit gefährlichen Abfällen entgegen § 15 Abs. 1 die Ziele und Grundsätze nicht beachtet oder Beeinträchtigungen der öffentlichen Interessen nicht vermeidet oder entgegen § 15 Abs. 2 vermischt oder vermengt, begeht – sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengerer Strafe bedroht ist – eine Verwaltungsübertretung, die mit Geldstrafe von 850 € bis 41 200 € zu bestrafen ist; wer jedoch gewerbsmäßig im Bereich der Abfallwirtschaft tätig ist, ist mit einer Mindeststrafe von 4 200 € bedroht.

Von der belangten Behörde wurde dem Beschwerdeführer angelastet, dass er entgegen dem § 15 Abs. 3 AWG 2002 Abfälle gelagert hat. Diese Norm lautet wie folgt:

Abfälle dürfen außerhalb von

1. hierfür 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 hierfür genehmigten Deponien erfolgen.

§ 1 Abs. 3 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 (AWG 2002) normiert:

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.

Quelle: Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwg Niederösterreich, <http://www.lvwg.noe.gv.at>

© 2024 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at