VwGH zur Abfalleigenschaft von Unfallfahrzeugen: Reparatur fehlgeschlagen

BEITRAG. Unfallfahrzeuge sind gut vermarktbar. Wird eine Reparatur jedoch ausgeschlossen, droht oft die Schrottpresse – ein nicht besonders nachhaltiges Schicksal und der Albtraum jedes Autoliebhabers. Der Verkauf an einen *„Auto-Tandler“* erscheint häufig als letzte Alternative. Eine fragwürdige Linie des VwGH, die zuletzt zementiert wurde, führt allerdings dazu, dass der Umgang mit Unfallfahrzeugen zu einer abfallwirtschaftsrechtlichen Gratwanderung wird. Warum die Ansicht des VwGH nicht überzeugt und die Kreislaufwirtschaft in eine Sackgasse führt, skizziert der vorliegende Beitrag.[1] ecolex 2025/320

ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. **Christian Piska** lehrt und forscht am Institut für Staats- und Verwaltungsrecht der Universität Wien.
Dr. **Patrick Petschinka** ist Rechtsanwaltsanwärter der Schönherr Rechtsanwälte GmbH.

A. Ausgangspunkt: Verkauf eines Unfallfahrzeugs

Der VwGH hat sich erneut mit der Abfalleigenschaft eines Unfallfahrzeugs beschäftigt. Ausgangspunkt des Erk v 12. 11. 2024, Ra 2023/07/0174 war ein Kaufvertrag über ein beschädigtes Kfz, der für den Verkäufer zum Stolperstein werden sollte. Mit Straferkenntnis der BH Linz-Land wurde ihm nämlich zur Last gelegt, er habe als Abfallbesitzer gefährlichen Abfall (konkret: das beschädigte Kfz) an eine nicht zur Sammlung oder Behandlung berechtigte Person übergeben und damit eine Verwaltungsübertretung nach § 79 Abs 1 Z 2 iVm § 15 Abs 5 AWG 2002 begangen. Die Folge: Geldstrafe iHv € 850,–, was nahezu dem gesamten Verkaufserlös entspricht (Anm: € 950,–).

Die Grundlage dafür bildet das *zivilrechtliche Konzept des „wirtschaftlichen Totalschadens“,* das in methodisch fragwürdiger Weise in das Abfallwirtschaftsrecht übertragen und auf beschädigte Kfz angewendet wird.[2] Diese Vorgangsweise stößt seither auf Kritik in der Lehre.[3] Im Ausgangsfall hatte der VwGH die Möglichkeit, die Rechtsprechungslinie zu *„reparieren“.* Obwohl die aoRev im Ergebnis erfolgreich war, bestätigte der VwGH die Anwendung des Konzepts auf Unfallfahrzeuge.[4]

B. Begründung des VwGH

Der VwGH führte zunächst aus, dass für die Verwirklichung des objektiven Abfallbegriffs die *bloße Möglichkeit einer Gefährdung von Schutzgütern* des § 1 Abs 3 AWG 2002 *ausreiche* und es nicht auf den Nachweis einer konkreten Gefahrensituation ankomme.[5] Weiters wird auf die *„Lebenserfahrung”* verwiesen, wonach der Umstand, dass in gelagerten Altfahrzeugen umweltrelevante Mengen an gefährlichen Anteilen und Inhaltsstoffen (zB Bremsflüssigkeit oder Motoröl) vorhanden seien, einen so hohen Grad an Wahrscheinlichkeit aufweise, dass davon ausgegangen werden könne, dass nicht trockengelegte Autowracks gefährlicher Abfall sind; dafür bedürfe es keiner detaillierten Untersuchung.[6] Ausgeschlossen sei die Abfalleigenschaft nur dann, wenn das Kfz entweder trockengelegt ist, oder gem § 2 Abs 3 Z 2 AWG 2002 bestimmungsgemäß verwendet wird.

Danach ging der VwGH ans Eingemachte und rekurrierte auf sein Erk v 25. 7. 2013, 2013/07/0032, in dem die Rechtsprechungslinie ihren Anfang genommen hat.[7] Ein Unfallfahrzeug stehe nicht mehr in bestimmungsgemäßer Verwendung, wenn das Kfz nur mehr in unwirtschaftlicher Weise für seinen Zweck nutzbar gemacht werden könne. Die Unwirtschaftlichkeit sei gegeben, wenn die *Wiederherstellungskosten und Reparaturkosten den Zeitwert des Kfz unverhältnismäßig hoch überschreiten („wirtschaftlicher Totalschaden“).*

Im Ergebnis sah der VwGH also keine Veranlassung, von dieser Rsp abzugehen. Trotzdem war die aoRev im vorliegenden Fall erfolgreich: Zum einen waren die Feststellungen zum Wiederherstellungsaufwand nicht eindeutig. Zum anderen hatte das LVwG OÖ den Restwert des Kfz nach dem Unfall herangezogen und damit die Rechtslage verkannt. Maßgeblich sei vielmehr der Wert des Kfz vor der Beschädigung.[8]

[1] Für wertvolle Vorarbeiten bei Erstellung des Beitrags danken wir Herrn Mag. *Christoph Laaber* herzlich.
[2] Ausgangspunkt dieser Linie war VwGH 25. 7. 2013, 2013/07/0032; s dazu zB *Berger/Pfeffer,* Die Beurteilung der Abfalleigenschaft von Kraftfahrzeugen, ZVR 2015, 351 oder *Piska,* Im Fokus: Schwächen aktueller abfallwirtschaftsrechtlicher Konzepte, ÖZW 2018, 90.
[3] Siehe *Piska,* ÖZW 2018, 90; *Piska/Winkler,* Klassische Automobile im österreichischen Recht, ZVR 2023, 104 (106 f); *Petschinka,* Abfallbegriff und Kreislaufwirtschaft (2025) 141 ff, jeweils mwN.
[4] VwGH 12. 11. 2024, Ra 2023/07/0174; s dazu auch *Meusburger/Spieldiener,* VwGH: Auto oder Abfall? RdU 2025, 177.
[5] Unter Verweis auf VwGH 29. 1. 2024, Ro 2023/07/0003.
[6] Unter Verweis auf VwGH 29. 9. 2016, Ro 2014/07/0041.
[7] Daran anknüpfend VwGH 20. 11. 2014, 2012/07/0202; 29. 9. 2016, Ro 2014/07/0041.
[8] Unter Verweis auf RIS-Justiz RS0030487; OGH 22. 10. 2013, 4 Ob 157/13 m.

C. Warum die Ansicht des VwGH nicht überzeugt

1. Vorbemerkung zu den praktischen Auswirkungen

Um die Rechtsprechungslinie des VwGH tatsächlich einordnen zu können, hat man sich zunächst die praktischen Auswirkungen zu vergegenwärtigen: Besitzer von Unfallfahrzeugen gelten bei Vorliegen eines wirtschaftlichen Totalschadens als Abfallbesitzer iSd § 2 Abs 6 Z 1 AWG 2002 und unterliegen somit den allg Behandlungspflichten nach § 15 AWG 2002. Demnach sind Abfälle regelmäßig an einen dazu berechtigten Sammler und Behandler[9] zu übergeben.[10] Insofern müssen sich sowohl Verkäufer[11] als auch Hobby-Bastler[12] im Umgang mit Unfallfahrzeugen stets bewusst sein, dass sie häufig im Anwendungsbereich des Abfallwirtschaftsrechts mit allen damit verbunden Pflichten[13] operieren – Kreislaufwirtschaft, Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit ade?[14]

Die Transformation zu einer Kreislaufwirtschaft verlangt ein Umdenken beim Abfallbegriff.

Gerade in der jüngeren Diskussion zur Kreislaufwirtschaft wird betont, dass die Reparatur das zentrale Instrument zur Verlängerung der Lebensdauer von Produkten ist. Damit wird auch dem obersten Ziel der Abfallhierarchie – nämlich der Abfallvermeidung[15] – am besten entsprochen.[16] Die Transformation zu einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft verlangt daher ein grundlegendes Umdenken bei der Auslegung des Abfallbegriffs.[17]

Die Heranziehung des Konzepts des wirtschaftlichen Totalschadens für die Verwirklichung des (objektiven) Abfallbegriffs überzeugt nicht, weil es im AWG 2002 keine Grundlage findet und auch nicht mit Unionsrecht und Verfassungsrecht in Einklang zu bringen ist.[18]

2. Bloße Vermutung der (objektiven) Abfalleigenschaft

Das vorliegende Erk gibt Anlass, zunächst das systematische Grundproblem dieser Rechtsprechungslinie anzusprechen, nämlich die Auslegung des objektiven Abfallbegriffs.[19] Zur Erinnerung: Bewegliche Sachen erfüllen den objektiven Abfallbegriff des § 2 Abs 1 Z 2 AWG 2002, wenn deren Behandlung als Abfall erforderlich ist, um die öffentlichen Interessen des § 1 Abs 3 AWG 2002 nicht zu beeinträchtigen. Davon nimmt § 2 Abs 3 Z 2 AWG 2002 Sachen aus, die nach allg Verkehrsauffassung bestimmungsgemäß verwendet werden.

Dem VwGH ist insofern zuzustimmen, als sich die Frage der bestimmungsgemäßen Verwendung nur dann stellt, wenn der objektive Abfallbegriff erfüllt ist.[20] Das gebietet die Systematik des Gesetzes. Es greift aber zu kurz, wenn der VwGH dafür die bloße Möglichkeit einer Beeinträchtigung der öffentlichen Interessen des § 1 Abs 3 AWG 2002 genügen lässt und keinen Nachweis einer Gefahrensituation verlangt. Hier liegt der sprichwörtliche Hund begraben: Dass keine konkrete Beeinträchtigung verlangt wird, leuchtet noch ein und ist der Semantik sowie dem Telos des Gesetzes zu entnehmen. Nicht nachvollziehbar ist hingegen, warum kein Nachweis einer potenziellen Gefahrensituation notwendig ist, obwohl § 2 Abs 1 Z 2 AWG 2002 ausdrücklich auf die *Erforderlichkeit der Behandlung als Abfall* abstellt.[21] Die bloße Möglichkeit einer Beeinträchtigung ist angesichts der Weite des § 1 Abs 3 AWG 2002 nahezu immer gegeben.[22] Im Ergebnis fingiert der VwGH gleichsam die Erforderlichkeit der Behandlung als Abfall und damit auch die Abfalleigenschaft von Unfallfahrzeugen.

Die Annahme einer Abfallvermutung für Unfallfahrzeuge ist gesetzwidrig.

Indem der VwGH gebetsmühlenartig auf die Lebenserfahrung rekurriert, nach derer sich in solchen Kfz angeblich umweltrelevante Mengen an gefährlichen Anteilen und Inhaltsstoffen befänden, schafft er *in gesetzwidriger Weise eine Art generelle Abfallvermutung.*[23] Diese führt schließlich dazu, dass bei Vorliegen eines wirtschaftlichen Totalschadens von der Abfalleigenschaft von Kfz ausgegangen wird und keine spezifischen Ermittlungen notwendig erscheinen, was mit dem verfahrensrechtlichen Konzept des § 45 Abs 1 AVG kaum vereinbar ist.[24] Danach bedürfen nämlich nur *„offenkundige Tatsachen"* keines Beweises; ein solcher Fall liegt bei Unfallfahrzeugen jedoch nicht vor. Auf Basis dieser postulierten Abfallvermutung müsste sich der Kfz-Eigentümer vom objektiven Abfallbegriff quasi freibeweisen, indem er darlegt, dass gerade von seinem Kfz keine Gefahr für die Schutzgüter ausgeht. Dem AWG 2002 ist aber keine Grundlage für eine derartige Beweislastumkehr zu entnehmen.[25]

Kritikwürdig erscheint weiters, dass der VwGH eine derartige Vermutung der objektiven Abfalleigenschaft bloß bei Unfallfahrzeugen trifft. In anderen Fällen verlangt er zutreffend eine Beurteilung aufgrund konkreter Sachverhaltselemente im Einzelfall.[26]

---

[9] § 24a AWG 2002.
[10] § 15 Abs 5 AWG 2002.
[11] So auch im vorliegenden Fall, in dem das beschädigte Kfz an einen Käufer in Bulgarien verkauft und anschließend dorthin verbracht werden sollte. Vor diesem Hintergrund ist der Verkauf an *„Kärtchenhändler"* mit besonderer Vorsicht zu genießen.
[12] Zur Frage eines abfallwirtschaftsrechtlichen Reparaturverbots für Privatpersonen s *Petschinka,* Abfallbegriff 151 ff.
[13] Anstatt vieler *Berl/Forster,* Abfallwirtschaftsrecht² (2020) Rz 186 ff.
[14] Dazu bereits *Piska,* ÖZW 2018, 98 f.
[15] § 1 Abs 2 Z 1 AWG 2002.
[16] Vgl nur *Piska/Petschinka,* Abfallbegriff 2.0: Schließt das „Right to Repair" den Kreislauf? ecolex 2020, 342.
[17] *Petschinka,* Die Reparatur (des Abfallbegriffs) als notwendiger Schritt in Richtung Kreislaufwirtschaft, RdU-U&T 2020, 43.
[18] *Piska,* ÖZW 2018, 97 ff; *Piska/Winkler,* ZVR 2023, 106 f; *Petschinka,* Abfallbegriff 141 ff, jeweils mwN.
[19] Im Detail *Petschinka,* Abfallbegriff 107 ff.
[20] So bereits *Kneihs/T. Weber,* Abfallwirtschaftsrecht, in *Holoubek/Potacs* (Hrsg), Öffentliches Wirtschaftsrecht I⁴ (2019) 1489 (1501 f); *Petschinka,* Abfallbegriff 133.
[21] Zum Tatbestandsmerkmal der Erforderlichkeit s *Petschinka,* Abfallbegriff 126. In diesem Zusammenhang wird auch die „Relativität des objektiven Abfallbegriffs" verkannt, s dazu *Ermacora,* Abfall-Produkt: Der europäische Abfallbegriff und seine Umsetzung am Beispiel des österreichischen Rechts (1999) 129; *Wolfslehner* in *Bumberger/Hochholdinger/Niederhuber/Wolfslehner* (Hrsg), AWG² (2014) § 6 K2; *Bumberger,* Rechtsprechung des VwGH zum AWG 2002 und zum ALSAG im Jahr 2016, RdU 2017, 225 (230); *Berl/Forster,* Abfallwirtschaftsrecht² Rz 70; *Scheichl/Zauner/Berl,* AWG 2002² (2025) § 2 Rz 56; *Petschinka,* Abfallbegriff 122.
[22] Krit zur Weite des Katalogs zB *Wimmer,* Zum Abfallbegriff im österreichischen Recht, ÖJZ 1992, 719 (719); *Pöschl,* Der österreichische Abfallbegriff im Lichte des Gemeinschaftsrechts, JBl 1995, 545 (554); *Hecht,* Abfallbegriff und Abfallverbringung, ecolex 1999, 658 (659); *Piska,* Das Recht des Abfallmanagements I: Grundlagen (2007) 248 ff; *Berl,* Für einen neuen Abfallbegriff, RdU 2013, 10 (15); *Petschinka,* Abfallbegriff 109 f.
[23] So bereits *Piska,* ÖZW 2018, 95.
[24] Vgl *Piska,* ÖZW 2018, 94 ff; *Petschinka,* Abfallbegriff 123 f; aA offenbar *Enengel-Binder* in *Altenburger/Wessely* (Hrsg), Kommentar zum AVG (2022) § 45 AVG Rz 147.
[25] Ausf dazu *Piska,* ÖZW 2018, 94 ff.
[26] Exemplarisch VwGH 22. 1. 2019, Ra 2018/05/0286.

Richtigerweise wäre die *Spruchformel* des VwGH daher wie folgt zu präzisieren: Es ist zu prüfen, ob von der konkreten Sache (hier: beschädigtes Kfz) unter Berücksichtigung ihres Standorts und ihrer Verwendung eine (zumindest abstrakte) Gefahr für die Schutzgüter ausgeht.[27] Diese Beurteilung hat anhand konkreter Anhaltspunkte im Einzelfall zu erfolgen; dem wird ein schematisches Abstellen auf den unbestimmten Begriff der Lebenserfahrung freilich nicht gerecht.

3. Zivilrechtliches Konzept determiniert bestimmungsgemäße Verwendung

Die Rechtsprechungslinie kulminiert schließlich im Rückgriff auf das zivilrechtliche Konzept des wirtschaftlichen Totalschadens.[28] Der VwGH lässt dabei außer Acht, dass die Wirtschaftlichkeit der Reparatur nichts über die vom Kfz potenziell ausgehenden Gefahren oder über die (künftige) Verwendung aussagt. Zwar stellt der VwGH im vorliegenden Erk ausdrücklich klar, dass die Höhe des Wertes für die Verwirklichung des objektiven Abfallbegriffs nicht entscheidend sei, was zu begrüßen ist.[29] In der Folge zieht er aber bei der Prüfung der Ausnahme des § 2 Abs 3 Z 2 AWG 2002 den Zeitwert heran. Eine bestimmungsgemäße Verwendung sei ausgeschlossen, wenn die Wiederherstellungskosten den Zeitwert des Kfz (vor seiner Beschädigung) unverhältnismäßig hoch überschreiten.[30]

Diese Schlussfolgerung lässt sich aus dem AWG 2002 nicht ableiten.[31] Ein wirtschaftlicher Totalschaden bedeutet lediglich, dass eine Reparatur nach zivilrechtlichen Maßstäben nicht mehr wirtschaftlich ist. In diesem Zusammenhang darf nicht übersehen werden, dass schon geringfügige Schäden genügen, um einen wirtschaftlichen Totalschaden zu begründen.[32] Die Unwirtschaftlichkeit sagt aber nichts über die tatsächliche Reparierbarkeit aus. Es ist also weiterhin kein Argument ersichtlich, das die bestimmungsgemäße Verwendung in einem solchen Fall per se ausschließt. Dies gilt umso mehr, als der VwGH andere Sachen, die zur Reparatur übergeben werden, als noch in bestimmungsgemäßer Verwendung ansieht.[33] Warum dies bei Kfz anders sein soll, vermag der VwGH nicht darzulegen.

Ein wirtschaftlicher Totalschaden rechtfertigt keinesfalls die Verwirklichung des Abfallbegriffs.

Damit wird ein weiteres Grundproblem der Rsp akzentuiert, nämlich die enge Auslegung der Ausnahme der bestimmungsgemäßen Verwendung.[34] Von verfassungsrechtlichen Bedenken abgesehen, steht eine derart enge Auslegung der Transformation zu einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft entgegen. Dort sollen Sachen möglichst lange in (bestimmungsgemäßer) Verwendung bleiben.[35] Eine weite(re) Auslegung der Ausnahme der bestimmungsgemäßen Verwendung scheint daher angezeigt. Dahingehend haben wir bereits vorgeschlagen, *auch andere Verwendungszwecke als den ursprünglichen Einsatzzweck des Durchschnittverbrauchers als bestimmungsgemäß anzusehen,* sofern die Sache dafür objektiv geeignet ist.[36]

Im Übrigen ist zu betonen, dass der Einsatz eines spezifisch zivilrechtlichen Konzepts zur Ermittlung der Art der Schadenersatzleistung bei der Lösung öffentlich-rechtlicher Fragestellungen fehl am Platz ist. Umso mehr, als es im vorliegenden Fall um die Frage geht, ob abfallwirtschaftsrechtlich begründete staatliche Eingriffsbefugnisse bestehen. Es handelt sich also um zwei gänzlich verschiedene Paar Schuhe.[37]

4. Widerspruch zu Unionsrecht

Der knappe Bezug auf das Unionsrecht im vorliegenden Erk lässt inhaltliche Argumente vollkommen unbeachtet. Der VwGH setzt sich weder mit primärrechtlichen Schranken noch mit den grundlegenden Zielen der AbfallrahmenRL[38] oder der jüngeren Rsp des EuGH[39] auseinander. Es wird lediglich festgehalten, dass das Heranziehen des Konzepts des wirtschaftlichen Totalschadens nicht im direkten Widerspruch zur Rs C-304/94[40] steht. Das vom VwGH ins Treffen geführte Argument, der EuGH schließe in diesem – geradezu willkürlich ausgewählten – Urteil aus dem Jahr 1997 die Verwendung des Konzepts für die Verwirklichung der Abfalleigenschaft nicht aus, verfängt nicht. Die eigentliche Frage, ob dieses Konzept mit unionsrechtlichen Grundsätzen wie den EU-Grundfreiheiten vereinbar ist, wurde vom VwGH erst gar nicht thematisiert und ist übrigens zu verneinen:

Das Konzept stellt nämlich auf die Werkstattpreise und die Stundenlöhne österr Unternehmen ab und fordert eine Verkehrs- und Betriebssicherheit, sodass das Kfz in Österreich zulassungsfähig ist. Dabei wird übersehen, dass im EU-Binnenmarkt jede europäische Werkstatt mit der Reparatur beauftragt werden kann. Das ist die grundlegende Idee der Dienstleistungsfreiheit. Dies gilt aber nicht nur für Eigentümer, die ihr Kfz reparieren möchten, sondern auch für alle, die ihr Kfz innerhalb der EU verkaufen wollen. Indem die (sogar im europäischen Vergleich hohen) nationalen Werkstattkosten als abfallrechtlich relevanter Maßstab angenommen werden, wird ignoriert, dass eine Reparatur in anderen MS wesentlich billiger erfolgen kann. Diese gleichsam protektionistische Bevorzugung nationaler Unternehmen lässt sich durch die öffentlichen Interessen, die dem AWG 2002 zu Grunde liegen, nicht

---

27) Ebenso *Kubanek*, Perspektiven der Abfallwirtschaft nach der B-VG-Novelle 1988 (1991) 47; *Ermacora*, Abfall-Produkt 129; *Piska*, Grundlagen 249 f; *Berl*, Abfallende durch bestimmungsgemäße Verwendung, ecolex 2015, 343 (343); *Berl/Forster*, Abfallwirtschaftsrecht² Rz 69; *Scheichl/Zauner/Berl*, AWG 2002² § 2 Rz 51; *Petschinka*, Abfallbegriff 121; in diese Richtung auch VwGH 22. 1. 2019, Ra 2018/05/0286.

28) Zum zivilrechtlichen Konzept s *Piska*, ÖZW 2018, 97 f sowie *Petschinka*, Abfallbegriff 144 ff, jeweils mwN.

29) Die weitere Lektüre des Erk zeigt jedoch deutlich, dass der VwGH mit dieser und weiteren Darlegungen zur bestimmungsgemäßen Verwendung bloß darauf abzuzielen scheint, etwas aufrechtzuerhalten, was letztlich nicht zufriedenstellend begründbar ist.

30) Der VwGH lässt jedoch weiterhin offen, ab wann eine unverhältnismäßige Überschreitung vorliegt. Aus dem Verweis auf die Rsp des OGH könnte man schließen, dass dafür ebenso die zivilrechtlichen Maßstäbe heranzuziehen sind (idR wird im Zivilrecht eine Überschreitung von 10–15% toleriert, s dazu die Darstellung bei *Petschinka*, Abfallbegriff 145 f mwN). Davon gehen offenbar auch *Meusburger/Spieldiener*, RdU 2025, 177 FN 7 aus.

31) *Piska*, ÖZW 2018, 98; *Petschinka*, Abfallbegriff 148.

32) *Kriegner*, Reparaturkostenberechnung und Wrackwertermittlung bei Kfz-Unfällen, SV 2015, 23; ebenfalls krit *Hinteregger*, Die Berechnung des Kfz-Schadens aus juristischer Perspektive, ZVR 2014, 480 (483).

33) VwGH 96/07/0241 RdU 1998/82 (zust *B. Raschauer*); 23. 3. 2006, 2005/07/0173.

34) § 2 Abs 3 Z 2 AWG 2002.

35) Vgl *Kneihs/T. Weber* in *Holoubek/Potacs* I⁴ 1501; *Petschinka*, RdU-U&T 2020, 45 f.

36) *Piska*, ÖZW 2018, 96 f; *Petschinka*, Abfallbegriff 139.

37) Vgl *Piska*, ÖZW 2018, 98.

38) RL 2008/98/EG, ABl L 2008/312, 3.

39) ZB EuGH 4. 7. 2019, C-624/17, *Tronex*, Rn 37.

40) EuGH 25. 6. 1997, C-304/94, *Tombesi ua*.

rechtfertigen.[41] Der VwGH hat derartige Überlegungen gänzlich ausgeblendet.[42]

5. Verfassungsrechtliche Dimension übersehen

Der VwGH lässt außerdem verfassungsrechtliche Aspekte unbeachtet, indem er keinerlei Überlegungen zu einer verfassungskonformen Auslegung relevanter gesetzlicher Grundlagen bzw zu einer grundrechtskonformen Ausgestaltung seiner Rechtsprechungslinie anstellt. Und das, obwohl in den hier interessierenden Konstellationen potenziell massive Eingriffe in das Eigentumsgrundrecht[43] und in das Grundrecht auf Erwerbsfreiheit[44] stattfinden können.[45] So können durch die Übertragung des zivilrechtlichen Konzepts in das Abfallwirtschaftsrecht sinnvolle Nutzungen von Kfz oder zumindest von Teilen davon beschränkt oder verhindert werden.[46] Eine Verhältnismäßigkeitsprüfung unterlässt der VwGH jedenfalls zur Gänze.

Klar ist, dass die Enteignung zwecks Übergabe an einen berechtigten Sammler und Behandler in den meisten Fällen nicht das gelindeste Mittel zum Schutz der öffentlichen Interessen ist. Als gelindere Mittel wären etwa die Anordnung der Trockenlegung des Kfz oder des Abstellens in einer sicheren Garage mit Ölabscheider sowie Auflagen für den Transport zu sehen.[47]

Schlussstrich

Die Reparatur der abfallwirtschaftsrechtlichen Rsp zu Unfallfahrzeugen und der Versuch einer dogmatischen Rechtfertigung der Rechtsprechungslinie sind fehlgeschlagen: Die Begründung der Abfalleigenschaft ist nach wie vor unschlüssig und das Konzept des *„wirtschaftlichen Totalschadens“* im AWG 2002 völlig deplatziert. Auch verfassungsrechtliche Bedenken werden nicht berücksichtigt. Es bleibt daher zu hoffen, dass der VwGH den Wendepunkt findet.

[41] Vgl *Piska,* ÖZW 2018, 99 f.
[42] Die hier vorgetragenen unionsrechtlichen Bedenken stützt im Übrigen ein jüngerer Vorschlag der EK für eine VO des EP und des Rates über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der VO (EU) 2018/858 und VO (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der RL 2000/53/EG und RL 2005/64/EG vom 13. 7. 2023, KOM(2023) 451 endg.
[43] Art 5 StGG, Art 1 1. ZPEMRK.
[44] Art 6 StGG; falls sich Unfallfahrzeuge etwa im Eigentum eines Autohändlers befinden.
[45] Eingehend dazu *Piska,* Grundlagen 176 ff. Weiters bestehen gegen die abfallwirtschaftsrechtlich unterschiedliche Behandlung von Kfz im Vergleich zu anderen Sachen gleichheitsrechtliche Bedenken.
[46] *Piska,* ÖZW 2018, 96; *Piska/Winkler,* ZVR 2023, 107.
[47] So auch *Piska,* Das Recht des Abfallmanagements II: Abfallbehandlungsrecht (2007) 121; *Berl/Forster,* Abfallwirtschaftsrecht² Rz 457.

RECHTSPRECHUNG

Bearbeitet von Teresa Petru, Patrick Petschinka, Edmund Primosch, Reinhard Schanda und Stefan Schoeller

Produktplatzierung in YouTube-Kanälen von Influencer:innen: VwGH erweitert Auslegung der Entgeltlichkeit

ecolex 2025/321

§ 2 Z 27, § 38 Abs 2 Z 3 AMD-G

VwGH 21. 3. 2025, Ro 2024/03/0001

Produktplatzierung; Sponsoring; Beurteilung der Entgeltlichkeit; Gleichstellung mit ORF-G; Abweichung von § 26 MedienG

1. Die Bestimmungen über Produktplatzierungen im Audiovisuellen Mediendienste-G (AMD-G) und im ORF-G (ORF-G) sind weitgehend gleich auszulegen, zumal diese einerseits weitgehend gleichlautend sind und Art 1 lit m sowie Art 11 Abs 3 lit c und d der RL über audiovisuelle Mediendienste umsetzen. Daraus ergibt sich, dass die bisher im Anwendungsbereich des ORF-G entwickelte Rsp zur Produktplatzierung auch auf Inhalte auf Plattformen wie YouTube übertragbar ist.

2. Für die Beurteilung der *„Entgeltlichkeit“* einer Produktplatzierung ist demnach nicht ausschlaggebend, ob tatsächlich ein Entgelt oder eine sonstige Gegenleistung vereinbart wurde. Maßgeblich ist vielmehr, ob für die konkret zu beurteilende Ausstrahlung nach dem üblichen Verkehrsgebrauch ein Beitrag zur Finanzierung zu leisten wäre (vgl VwGH 9. 10. 2024, Ra 2023/03/0208, unter Hinweis auf VwGH 21. 6. 2021, Ra 2020/03/0109). Der VwGH orientiert sich somit an einem objektiven Maßstab, der das Verhältnis zw Medienanbieter und Werbetreibenden in den Mittelpunkt stellt. Die Wahrnehmung der (jugendlichen) Zielgruppe – wie etwa des typischen YouTube-Konsumenten – bleibt dabei unerheblich.

Sachverhalt:

Die RevWerberin betreibt einen erfolgreichen YouTube-Kanal mit über 1,5 Mio Abonnenten. In drei Videos wurden Markenprodukte (ua Süßwaren, Staubsauger) ohne Hinweis auf Produktplatzierungen gezeigt. Das BVwG beurteilte dies als Verstoß gegen § 38 Abs 4 Z 3 und Z 4 AMD-G idF BGBl I 2001/84 idF BGBl I 2012/16. Der VwGH bestätigte, dass auch bei Abrufdiensten von einer Produktplatzierung iSd § 2 Z 27 AMD-G auszugehen ist, wenn nach der Verkehrsauffassung eine Entgeltlichkeit typischerweise anzunehmen ist – unabhängig davon, ob tatsächlich ein Entgelt geleistet wurde. Die Rev wurde zurückgewiesen.

Anmerkung:

Diese Auslegung steht im Widerspruch zu § 26 MedienG, der für die Kennzeichnung entgeltlicher Veröffentlichungen darauf abstellt, ob dem Medienunternehmen als Gegenleistung ein wie auch immer gearteter Vermögensvorteil zufließt (vgl OGH 4 Ob 60/92 MR 1992, 255; 12. 6. 1996, 3 Ob 2169/96 h; 22. 2. 1995, 3 Ob 1111/94). Während dort die tatsächliche Zahlung oder Zuwendung entscheidend ist, verlangen die §§ 37 und 38 AMD-G eine rein objektive Betrachtung des üblichen Geschäftsverkehrs.