

# TE Vwgh Erkenntnis 2023/10/19 Ro 2022/07/0011

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 19.10.2023

## Index

E000 EU- Recht allgemein

E6j

L81007 Immission Luftreinhaltung Schwefelgehalt im Heizöl Smogalarm Tirol

L87907 Straßenverkehr Geschwindigkeitsbeschränkung Nachtfahrverbot Tirol

001 Verwaltungsrecht allgemein

10/07 Verwaltungsgerichtshof

19/05 Menschenrechte

40/01 Verwaltungsverfahren

83 Naturschutz Umweltschutz

90/01 Straßenverkehrsordnung

## Norm

EURallg

Fahrverbot LKW Fernpaß Straße B179 2010

MRK Art7

Nachtfahrverbot Schwerfahrzeuge A12 2010

Nachtfahrverbot Schwerfahrzeuge A12 2010 idF 2020/121

Nachtfahrverbot Schwerfahrzeuge A12 2010 §4 Abs1 lith

Nachtfahrverbot Schwerfahrzeuge A12 2010 §4 Abs1 lith idF 2020/121

Nachtfahrverbot Schwerfahrzeuge A12 2010 §4 Abs2

Nachtfahrverbot Schwerfahrzeuge A12 2021

Nachtfahrverbot Schwerfahrzeuge A12 2021 §4 Abs1 lith

Sektorales Fahrverbot A12 2007

Sektorales Fahrverbot A12 2009

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen A 12 BGBl 2003/II/278

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen Tirol 2004

VStG §1 Abs1

VwGG §42 Abs1

VwGVG 2014 §38

VwRallg

62003CJ0320 Kommission / Österreich

62009CJ0028 Kommission / Österreich

1. VStG § 1 heute
2. VStG § 1 gültig ab 01.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VStG § 1 gültig von 01.02.1991 bis 28.02.2013
1. VwGG § 42 heute
2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

## **Beachte**

Serie (erledigt im gleichen Sinn):

Ra 2022/07/0208 B 19.10.2023

Ra 2022/07/0210 B 07.11.2023

Ra 2022/07/0211 B 07.11.2023

Ra 2023/07/0098 B 19.10.2023

Ra 2023/07/0159 B 20.11.2023

Ra 2023/07/0162 B 29.11.2023

Ra 2023/07/0163 B 29.11.2023

Ra 2023/07/0164 B 29.11.2023

## **Betreff**

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch die Vorsitzende Senatspräsidentin Dr. Hinterwirth sowie die Hofräte Dr. Bachler und Mag. Haunold als Richter, unter Mitwirkung der Schriftführerin Mag.a Bamer, über die Revision des M B in R (Italien), vertreten durch Dr. Dominik Schärmer, Rechtsanwalt in 1230 Wien, Dr. Neumann-Gasse 7, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Tirol vom 9. März 2022, Zl. LVwG-2022/44/0303-6, betreffend Übertretung des Immissionsschutzgesetzes-Luft (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Bezirkshauptmannschaft Kufstein), zu Recht erkannt:

## **Spruch**

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

## **Begründung**

1

Mit Straferkenntnis der belangten Behörde vom 14. Dezember 2021 wurde dem Revisionswerber zur Last gelegt, zwei Verwaltungsübertretungen begangen zu haben, nämlich

1. am Tatort zur Tatzeit mit einem näher bezeichneten Fahrzeug als Lenker dieses Fahrzeuges (mit diesem gezogenen Anhänger), bei dem das höchste zulässige Gesamtgewicht des LKW oder Sattelkraftfahrzeuges mehr als 7,5 t und bei LKW mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt, die Bestimmungen des § 3 Abs. 1 lit. a der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 27. Oktober 2010, LGBl. Nr. 64/2010, geändert durch die Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 11. November 2020, LGBl. Nr. 121/2020, missachtet zu haben, weil in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober eines jeden Jahres an Werktagen von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr auf der A 12 Inntalautobahn zwischen bestimmten Streckenkilometern das Fahren mit näher bezeichneten Fahrzeugen verboten sei. Die Fahrt sei nicht unter die Ausnahmebestimmungen der zitierten Verordnung gefallen und der Revisionswerber sei nicht im Besitz einer Ausnahmegenehmigung gewesen; das Fahrzeug sei nicht mit bestimmten Technologien ausgestattet gewesen; sowie

1. am Tatort zur Tatzeit mit einem näher bezeichneten Fahrzeug als Lenker dieses Fahrzeuges (mit diesem gezogenen Anhänger), bei dem das höchste zulässige Gesamtgewicht des LKW oder Sattelkraftfahrzeuges mehr als 7,5 t und bei LKW mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt, die Bestimmungen des Paragraph 3, Absatz eins, Litera a, der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 27. Oktober 2010, Landesgesetzblatt Nr. 64 aus 2010,, geändert durch die Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 11. November 2020,

Landesgesetzblatt Nr. 121 aus 2020,, missachtet zu haben, weil in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober eines jeden Jahres an Werktagen von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr auf der A 12 Inntalautobahn zwischen bestimmten Streckenkilometern das Fahren mit näher bezeichneten Fahrzeugen verboten sei. Die Fahrt sei nicht unter die Ausnahmebestimmungen der zitierten Verordnung gefallen und der Revisionswerber sei nicht im Besitz einer Ausnahmegenehmigung gewesen; das Fahrzeug sei nicht mit bestimmten Technologien ausgestattet gewesen; sowie

2. am Tatort zur Tatzeit mit einem näher bezeichneten Fahrzeug als Lenker dieses Fahrzeuges den Zulassungsschein oder Heereszulassungsschein des Sattelanhängers sowie die bei der Genehmigung oder Zulassung vorgeschriebenen Beiblätter zum Zulassungsschein nicht mitgeführt zu haben.

2

Er habe dadurch zu 1. gegen § 3 Abs. 1 lit. a der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 27. Oktober 2010, LGBl. Nr. 64/2010, in der Fassung LGBl. Nr. 121/2020, sowie zu 2. gegen § 102 Abs. 5 lit. b Kraftfahrgesetzes (KFG) verstoßen und sei zu 1. gemäß § 30 Abs. 1 Z 4 Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) mit einer Geldstrafe in der Höhe von € 500,-- (im Falle der Uneinbringlichkeit einer Ersatzfreiheitsstrafe) und zu 2. gemäß § 134 Abs. 1 KFG mit einer Geldstrafe in der Höhe von € 50,-- (im Falle der Uneinbringlichkeit einer Ersatzfreiheitsstrafe) zu bestrafen. Überdies habe er gemäß § 64 VStG näher bestimmte Verfahrenskosten zu tragen. Er habe dadurch zu 1. gegen Paragraph 3, Absatz eins, Litera a, der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 27. Oktober 2010, Landesgesetzblatt Nr. 64 aus 2010,, in der Fassung Landesgesetzblatt Nr. 121 aus 2020,, sowie zu 2. gegen Paragraph 102, Absatz 5, Litera b, Kraftfahrgesetzes (KFG) verstoßen und sei zu 1. gemäß Paragraph 30, Absatz eins, Ziffer 4, Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) mit einer Geldstrafe in der Höhe von € 500,-- (im Falle der Uneinbringlichkeit einer Ersatzfreiheitsstrafe) und zu 2. gemäß Paragraph 134, Absatz eins, KFG mit einer Geldstrafe in der Höhe von € 50,-- (im Falle der Uneinbringlichkeit einer Ersatzfreiheitsstrafe) zu bestrafen. Überdies habe er gemäß Paragraph 64, VStG näher bestimmte Verfahrenskosten zu tragen.

3

Mit Spruchpunkt 1. des angefochtenen Erkenntnisses des Landesverwaltungsgerichtes Tirol (Verwaltungsgericht) vom 9. März 2022 wurde die vom Revisionswerber erhobene Beschwerde nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung mit einer hier nicht relevanten Maßgabe als unbegründet abgewiesen. Im 2. Spruchpunkt wurde dem Revisionswerber ein Kostenbeitrag zum Beschwerdeverfahren vorgeschrieben. Eine ordentliche Revision wurde im 3. Spruchpunkt für zulässig erklärt.

4

Das Verwaltungsgericht stellte in seiner Begründung - soweit für das nachstehende Revisionsvorbringen wesentlich - fest, dass der vom Revisionswerber gelenkte Sattelanhängers 20,7 t Mozzarella von D-83527 Haag in Oberbayern (Landkreis Mühldorf am Inn) in die italienische Provinz Caserta (Region Kampanien) sowie eine 25 kg schwere Europalette als Leergutretournerung von D-83544 Albaching (Landkreis Rosenheim) nach I-39049 Sterzing (Südtirol, Bezirksgemeinschaft Wipptal) transportiert habe.

5

In seiner rechtlichen Beurteilung folgte das Verwaltungsgericht, dass sich der Revisionswerber nicht auf die Ausnahmebestimmung des § 4 Abs. 1 lit h der Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. Oktober 2010, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird (Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn), berufen könne. Zwar lägen gemäß § 4 Abs. 2 der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn sowohl der Landkreis Rosenheim als auch die Bezirksgemeinschaft Wipptal in der Kernzone, sodass Transporte zur dortigen Be- oder Entladung mit Kraftfahrzeugen der Euroklasse VI vom Nachtfahrverbot ausgenommen seien. Der Ordnungsgeber habe aber mit der (nach dem Tatzeitpunkt in Kraft getretenen) Novelle LGBl. Nr. 141/2021 klargestellt, dass dabei zumindest der überwiegende Teil der Ladung in der Kernzone auf- oder abgeladen werden müsse. Von der Erfüllung dieses Erfordernisses könne angesichts der übrigen 20,7 t Mozzarella jedenfalls nicht gesprochen werden. Aber auch unabhängig von diesem Verhältnis der unterschiedlichen Beladungsanteile könne von einer Be- oder Entladung in der Kernzone nur gesprochen werden, wenn dort eine Ladung auf- oder abgeladen werde, deren Ausmaß und Gewicht nicht bloß geringfügig sei (Verweis auf VwGH 27.6.2014, 2012/02/0129). Für das Vorliegen der Ausnahme sei nicht nur entscheidend, dass der überwiegende Teil der Ladung in der Kernzone be- oder entladen werde, sondern auch, dass die dortige Be- oder Entladung nicht bloß geringfügig sei. Die Nachtfahrverbotsverordnung könne nicht so ausgelegt

werden, dass bereits jede geringfügige Be- oder Entladung in der Kernzone zu einer Ausnahme vom Fahrverbot führe. Die in der Kernzone vorgenommene Be- und Entladung eines Sattelkraftfahrzeuges mit bloß einer leeren, 25 kg schweren Europalette lasse vielmehr auf eine Umgehungsabsicht schließen. In seiner rechtlichen Beurteilung folgte das Verwaltungsgericht, dass sich der Revisionswerber nicht auf die Ausnahmebestimmung des Paragraph 4, Absatz eins, Litera h, der Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. Oktober 2010, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird (Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn), berufen könne. Zwar lägen gemäß Paragraph 4, Absatz 2, der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn sowohl der Landkreis Rosenheim als auch die Bezirksgemeinschaft Wipptal in der Kernzone, sodass Transporte zur dortigen Be- oder Entladung mit Kraftfahrzeugen der Euroklasse römisch sechs vom Nachtfahrverbot ausgenommen seien. Der Ordnungsgeber habe aber mit der (nach dem Tatzeitpunkt in Kraft getretenen) Novelle Landesgesetzblatt Nr. 141 aus 2021, klargestellt, dass dabei zumindest der überwiegende Teil der Ladung in der Kernzone auf- oder abgeladen werden müsse. Von der Erfüllung dieses Erfordernisses könne angesichts der übrigen 20,7 t Mozzarella jedenfalls nicht gesprochen werden. Aber auch unabhängig von diesem Verhältnis der unterschiedlichen Beladungsanteile könne von einer Be- oder Entladung in der Kernzone nur gesprochen werden, wenn dort eine Ladung auf- oder abgeladen werde, deren Ausmaß und Gewicht nicht bloß geringfügig sei (Verweis auf VwGH 27.6.2014, 2012/02/0129). Für das Vorliegen der Ausnahme sei nicht nur entscheidend, dass der überwiegende Teil der Ladung in der Kernzone be- oder entladen werde, sondern auch, dass die dortige Be- oder Entladung nicht bloß geringfügig sei. Die Nachtfahrverbotsverordnung könne nicht so ausgelegt werden, dass bereits jede geringfügige Be- oder Entladung in der Kernzone zu einer Ausnahme vom Fahrverbot führe. Die in der Kernzone vorgenommene Be- und Entladung eines Sattelkraftfahrzeuges mit bloß einer leeren, 25 kg schweren Europalette lasse vielmehr auf eine Umgehungsabsicht schließen.

6

Die Zulässigkeit einer Revision nahm das Verwaltungsgericht aufgrund des Fehlens von Rechtsprechung zur Frage, ab wann von einer Be- bzw. Entladung in der Kernzone gesprochen werden könne, die zu einer Ausnahme im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. h der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn führe, an. Die Zulässigkeit einer Revision nahm das Verwaltungsgericht aufgrund des Fehlens von Rechtsprechung zur Frage, ab wann von einer Be- bzw. Entladung in der Kernzone gesprochen werden könne, die zu einer Ausnahme im Sinne des Paragraph 4, Absatz eins, Litera h, der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn führe, an.

7

Eine gegen dieses Erkenntnis hinsichtlich der Übertretung des KFG erhobene und zu Ro 2022/02/0010 protokollierte Revision wurde mit Beschluss des Verwaltungsgerichtshofes vom 1. Juni 2022 mangels Rechtsfrage, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukomme, als unzulässig zurückgewiesen. Eine gegen dieses Erkenntnis hinsichtlich der Übertretung des KFG erhobene und zu Ro 2022/02/0010 protokollierte Revision wurde mit Beschluss des Verwaltungsgerichtshofes vom 1. Juni 2022 mangels Rechtsfrage, der im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG grundsätzliche Bedeutung zukomme, als unzulässig zurückgewiesen.

8

Hinsichtlich der durch das angefochtene Erkenntnis bestätigten Übertretung des IG-L in Verbindung mit der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn macht die gegenständliche Revision Rechtswidrigkeit des Inhaltes geltend.

9

Von der belangten Behörde wurde auf die Einbringung einer Revisionsbeantwortung verzichtet.

10

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

11

In der Zulässigkeitsbegründung der Revision wird auf die vom Verwaltungsgericht aufgeworfene Rechtsfrage Bezug genommen, weshalb sie sich als zulässig erweist. Sie ist aber aus nachfolgenden Erwägungen nicht begründet.

12

Der maßgebliche Ausnahmetatbestand des § 4 Abs. 1 lit. h der Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. Oktober 2010, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird, LGBl. Nr. 64/2010, in der Fassung LGBl. Nr. 121/2020, lautet wie folgt: Der maßgebliche Ausnahmetatbestand des

Paragraph 4, Absatz eins, Litera h, der Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. Oktober 2010, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird, Landesgesetzblatt Nr. 64 aus 2010,, in der Fassung Landesgesetzblatt Nr. 121 aus 2020,, lautet wie folgt:

„§ 4 Ausnahmen

(1) Vom Verbot nach § 3 sind unbeschadet der Ausnahmen gemäß § 16 Abs. 2 IG-L ausgenommen(1) Vom Verbot nach Paragraph 3, sind unbeschadet der Ausnahmen gemäß Paragraph 16, Absatz 2, IG-L ausgenommen:

h)

bis zum 31. Dezember 2020 Fahrten mit Kraftfahrzeugen der Euroklasse VI (NOx-Emission nicht mehr als 0,4 g/kWh), sofern dies durch eine entsprechende Kennzeichnung des Fahrzeuges nach der IG-L - Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 120/2012, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 272/2014, oder bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen durch ein im Fahrzeug mitgeführtes Dokument nachgewiesen ist, ab

1. Jänner 2021 jedoch nur unter der weiteren Voraussetzung, dass die Kraftfahrzeuge in der Kernzone gemäß Abs. 2 erster Satz be- oder entladen (Quelle oder Ziel in der Kernzone) oder in der erweiterten Zone gemäß Abs. 2 zweiter Satz be- und entladen werden (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone) oder lediglich der Abschnitt der

A 12 Inntal Autobahn zwischen Straßenkilometer 72,00 im Gemeindegebiet von Ampass und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl zum Zweck des Gütertransports befahren wird, bis zum 31. Dezember 2020 Fahrten mit

Kraftfahrzeugen der Euroklasse römisch sechs (NOx-Emission nicht mehr als 0,4 g/kWh), sofern dies durch eine entsprechende Kennzeichnung des Fahrzeuges nach der IG-L - Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung,

Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 120 aus 2012,, zuletzt geändert durch die Verordnung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 272 aus 2014,, oder bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen durch ein im Fahrzeug mitgeführtes Dokument nachgewiesen ist, ab 1. Jänner 2021 jedoch nur unter der weiteren Voraussetzung, dass die Kraftfahrzeuge in der Kernzone gemäß

Absatz 2, erster Satz be- oder entladen (Quelle oder Ziel in der Kernzone) oder in der erweiterten Zone gemäß Absatz 2, zweiter Satz be- und entladen werden (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone) oder lediglich der Abschnitt der

A 12 Inntal Autobahn zwischen Straßenkilometer 72,00 im Gemeindegebiet von Ampass und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl zum Zweck des Gütertransports befahren wird,

(...)“

13

Gemäß § 4 Abs. 2 dieser Verordnung des Landeshauptmannes zählen zur Kernzone die politischen Bezirke Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein und Schwaz. Zur erweiterten Zone zählen in Gemäß Paragraph 4, Absatz 2, dieser Verordnung des Landeshauptmannes zählen zur Kernzone die politischen Bezirke Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein und Schwaz. Zur erweiterten Zone zählen in

a) Österreich: die politischen Bezirke Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte und Zell am See,

b) Deutschland: die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (inkl. Stadt) und Traunstein,

c) Italien: die Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal und Wipptal.

14

In der - zum Tatzeitpunkt am 8. September 2021 noch nicht in Kraft stehenden - Fassung der Novelle des LGBl. Nr. 141/2021 lautet § 4 Abs. 1 lit. h der Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. Oktober 2010, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird, folgendermaßen: In der - zum Tatzeitpunkt am 8. September 2021 noch nicht in Kraft stehenden - Fassung der Novelle des Landesgesetzblatt Nr. 141 aus 2021, lautet Paragraph 4, Absatz eins, Litera h, der Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. Oktober 2010, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird, folgendermaßen:

„§ 4 Ausnahmen

(1) Vom Verbot nach § 3 sind unbeschadet der Ausnahmen gemäß § 16 Abs. 2 IG-L ausgenommen(1) Vom Verbot nach Paragraph 3, sind unbeschadet der Ausnahmen gemäß Paragraph 16, Absatz 2, IG-L ausgenommen:

(...)

h)

Fahrten mit Kraftfahrzeugen der Euroklasse VI (NOx-Emission nicht mehr als 0,4 g/kWh), sofern dies durch eine

entsprechende Kennzeichnung des Fahrzeuges nach der IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 120/2012, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 272/2014, nachgewiesen ist und Fahrten mit Kraftfahrzeugen der Euroklasse römisch sechs (NOx-Emission nicht mehr als 0,4 g/kWh), sofern dies durch eine entsprechende Kennzeichnung des Fahrzeuges nach der IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 120 aus 2012,, zuletzt geändert durch die Verordnung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 272 aus 2014,, nachgewiesen ist und

1.

zumindest der überwiegende Teil der Ladung in der Kernzone gemäß Abs. 2 auf- oder abgeladen wird (Quelle oder Ziel in der Kernzone), zumindest der überwiegende Teil der Ladung in der Kernzone gemäß Absatz 2, auf- oder abgeladen wird (Quelle oder Ziel in der Kernzone),

2.

zumindest der überwiegende Teil der Ladung in der erweiterten Zone gemäß Abs. 2 auf- und auch wieder abgeladen wird (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone) oder zumindest der überwiegende Teil der Ladung in der erweiterten Zone gemäß Absatz 2, auf- und auch wieder abgeladen wird (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone) oder

3.

lediglich der Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn zwischen Straßenkilometer 72,00 im Gemeindegebiet von Ampass und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl zum Zweck des Gütertransports befahren wird,

(...)“

15

Das Verwaltungsgericht zog in seiner Begründung selbst die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 27. Juni 2014, 2012/02/0129, heran. Dort führte der Verwaltungsgerichtshof zur Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 1. Dezember 2009, mit der auf der B 179 Fernpass-Straße ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge erlassen wird, LGBl. Nr. 95/2009, aus, dass ausgehend von dem - nach den entsprechenden Gesetzesmaterialien - erweiterten Verständnis des Begriffs „Quellverkehr“ von einer „Beladung“ in diesem Sinne jedenfalls nur ausgegangen werden kann, wenn eine Last oder Ladung aufgenommen wird, deren Ausmaß und Gewicht nicht bloß geringfügig ist. Die Verordnung bezieht sich auf Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, was bei der Beurteilung der Geringfügigkeit einer Beladung zu berücksichtigen ist. Das Verwaltungsgericht zog in seiner Begründung selbst die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 27. Juni 2014, 2012/02/0129, heran. Dort führte der Verwaltungsgerichtshof zur Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 1. Dezember 2009, mit der auf der B 179 Fernpass-Straße ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge erlassen wird, Landesgesetzblatt Nr. 95 aus 2009,, aus, dass ausgehend von dem - nach den entsprechenden Gesetzesmaterialien - erweiterten Verständnis des Begriffs „Quellverkehr“ von einer „Beladung“ in diesem Sinne jedenfalls nur ausgegangen werden kann, wenn eine Last oder Ladung aufgenommen wird, deren Ausmaß und Gewicht nicht bloß geringfügig ist. Die Verordnung bezieht sich auf Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, was bei der Beurteilung der Geringfügigkeit einer Beladung zu berücksichtigen ist.

16

Der Wortlaut der fallgegenständlich relevanten Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn ist mit dem Wortlaut der der Entscheidung zu 2012/02/0129 zugrundeliegenden Verordnung und deren Gesetzesmaterialien hinreichend vergleichbar, denn auch in der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn wird eine Ausnahme zur Be- und/oder Entladung für näher bestimmten Ziel- und Quellverkehr normiert.

17

Aus diesem Grund kann die in 2012/02/0129 zum Ausdruck kommende Judikaturlinie, wonach von einer „Beladung“ jedenfalls nur ausgegangen werden kann, wenn eine Last oder Ladung aufgenommen wird, deren Ausmaß und Gewicht nicht bloß geringfügig ist, auch - wie schon vom Verwaltungsgericht - zur Beurteilung der vorliegenden Ausnahme zum Nachtfahrverbot nach § 4 Abs. 1 lit. h der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn herangezogen werden. Aus diesem Grund kann die in 2012/02/0129 zum Ausdruck kommende Judikaturlinie, wonach von einer „Beladung“ jedenfalls nur ausgegangen werden kann, wenn eine Last oder Ladung aufgenommen wird, deren Ausmaß und Gewicht nicht bloß geringfügig ist, auch - wie schon vom Verwaltungsgericht - zur Beurteilung der vorliegenden Ausnahme zum Nachtfahrverbot nach Paragraph 4, Absatz eins, Litera h, der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn herangezogen werden.

18

Der in diesem Zusammenhang vom Verwaltungsgericht vorgenommenen Beurteilung, dass die in der Kernzone durchgeführte Be- und Entladung eines Sattelkraftfahrzeuges mit einer leeren, 25 kg schweren Europalette (Sattelzugfahrzeug samt Sattelanhänger mit einer Summe der höchst zulässigen Gesamtmassen von mehr als 7,5 t zuzüglich der geladenen Fracht von 20,7 t Mozzarella) als bloß geringfügig einzustufen sei, ist nicht entgegenzutreten (vgl. dazu nochmals VwGH 27.6.2014, 2012/02/0129, mwN). Der in diesem Zusammenhang vom Verwaltungsgericht vorgenommenen Beurteilung, dass die in der Kernzone durchgeführte Be- und Entladung eines Sattelkraftfahrzeuges mit einer leeren, 25 kg schweren Europalette (Sattelzugfahrzeug samt Sattelanhänger mit einer Summe der höchst zulässigen Gesamtmassen von mehr als 7,5 t zuzüglich der geladenen Fracht von 20,7 t Mozzarella) als bloß geringfügig einzustufen sei, ist nicht entgegenzutreten vergleiche , dazu nochmals VwGH 27.6.2014, 2012/02/0129, mwN).

19

An diesem Ergebnis vermag auch die vom Verwaltungsgericht entgegen dem Wortlaut des § 4 Abs. 2 der fallgegenständlich relevanten Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn vorgenommene Beurteilung, dass die Be- und Entladung der Europalette in der Kernzone vorgenommen worden sei, nichts zu ändern. Diese erfolgte vielmehr im Landkreis Rosenheim (Beladung) und in der Bezirksgemeinschaft Wipptal (Entladung), also in der erweiterten Zone. Dieser Be- und Entladevorgang in der erweiterten Zone führt indessen nach dem Wortlaut des § 4 Abs. 1 lit. h der fallgegenständlich relevanten Nachtfahrverbotsverordnung zu keiner anderen Beurteilung. An diesem Ergebnis vermag auch die vom Verwaltungsgericht entgegen dem Wortlaut des Paragraph 4, Absatz 2, der fallgegenständlich relevanten Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn vorgenommene Beurteilung, dass die Be- und Entladung der Europalette in der Kernzone vorgenommen worden sei, nichts zu ändern. Diese erfolgte vielmehr im Landkreis Rosenheim (Beladung) und in der Bezirksgemeinschaft Wipptal (Entladung), also in der erweiterten Zone. Dieser Be- und Entladevorgang in der erweiterten Zone führt indessen nach dem Wortlaut des Paragraph 4, Absatz eins, Litera h, der fallgegenständlich relevanten Nachtfahrverbotsverordnung zu keiner anderen Beurteilung.

20

Entgegen der Ansicht des Verwaltungsgerichtes kann aber das Kriterium der Be- und/oder Entladung des „überwiegenden Teiles der Ladung“ in der Kernzone bzw. der erweiterten Zone, welches durch die Novelle des LGBl. 141/2021 festgelegt wurde, - neben der nicht bloß geringfügigen Beladung - vorliegend nicht als zusätzliches Erfordernis für das Vorliegen des Ausnahmetatbestandes des § 4 Abs. 1 lit. h der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn herangezogen werden, denn die genannte Novelle trat erst nach dem Tatzeitpunkt der vorliegenden Verwaltungsübertretung in Kraft. Entgegen der Ansicht des Verwaltungsgerichtes kann aber das Kriterium der Be- und/oder Entladung des „überwiegenden Teiles der Ladung“ in der Kernzone bzw. der erweiterten Zone, welches durch die Novelle des Landesgesetzblatt 141 aus 2021, festgelegt wurde, - neben der nicht bloß geringfügigen Beladung - vorliegend nicht als zusätzliches Erfordernis für das Vorliegen des Ausnahmetatbestandes des Paragraph 4, Absatz eins, Litera h, der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn herangezogen werden, denn die genannte Novelle trat erst nach dem Tatzeitpunkt der vorliegenden Verwaltungsübertretung in Kraft.

21

Entsprechend dem im Strafrecht allgemein geltenden, im Bereich des Verwaltungsstrafrechtes aus § 1 Abs 1 VStG ableitbaren Grundsatz „nullum crimen sine lege“ ist Voraussetzung für die Verhängung einer Strafe, dass die Tat zur Zeit ihrer Begehung ausdrücklich für strafbar erklärt war (vgl. VwGH 12.10.2021, Ra 2019/11/0015, 0016, mwN). Im Verwaltungsstrafrecht bildet der äußerst mögliche Wortsinn die Grenze belastender Strafrechtsgewinnung. Strafrechtsquelle ist ausschließlich das geschriebene Gesetz; eine Ergänzung desselben durch Analogie oder jede andere Art von Lückenschließung (etwa durch Größenschluss) zum Nachteil des Täters ist untersagt. Dies schließt zwar eine Auslegung des Gesetzes nach Inhalt, Sinn und Tragweite nicht aus, doch muss die Auslegung jedenfalls ihre äußerste Grenze stets im möglichen Wortsinn der auszulegenden Norm haben; sie muss immer noch im Wortlaut des Gesetzes eine Stütze finden (vgl. VwGH 26.1.2023, Ro 2020/01/0002, mwN). Entsprechend dem im Strafrecht allgemein geltenden, im Bereich des Verwaltungsstrafrechtes aus Paragraph eins, Absatz eins, VStG ableitbaren Grundsatz „nullum crimen sine lege“ ist Voraussetzung für die Verhängung einer Strafe, dass die Tat zur Zeit ihrer Begehung ausdrücklich für strafbar erklärt war vergleiche , VwGH 12.10.2021, Ra 2019/11/0015, 0016, mwN). Im

Verwaltungsstrafrecht bildet der äußerst mögliche Wortsinn die Grenze belastender Strafrechtsgewinnung. Strafrechtsquelle ist ausschließlich das geschriebene Gesetz; eine Ergänzung desselben durch Analogie oder jede andere Art von Lückenschließung (etwa durch Größenschluss) zum Nachteil des Täters ist untersagt. Dies schließt zwar eine Auslegung des Gesetzes nach Inhalt, Sinn und Tragweite nicht aus, doch muss die Auslegung jedenfalls ihre äußerste Grenze stets im möglichen Wortsinn der auszulegenden Norm haben; sie muss immer noch im Wortlaut des Gesetzes eine Stütze finden vergleiche , VwGH 26.1.2023, Ro 2020/01/0002, mwN).

22

Der Wortlaut und die entsprechenden Gesetzesmaterialien der zum Tatzeitpunkt in Kraft stehenden Bestimmung des § 4 Abs. 1 lit. h der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn, LGBl. Nr. 64/2010, in der Fassung LGBl. Nr. 121/2020, enthalten keine Hinweise, dass die Be- und/oder Entladung des überwiegenden Teiles der Ladung Erfordernis für das Vorliegen des fraglichen Ausnahmetatbestandes wäre (vgl. in diesem Sinne zur Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 23. Juni 2009, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn der Transport bestimmter Güter im Fernverkehr verboten wird [Sektorales Fahrverbot-Verordnung], LGBl. Nr. 49/2009, VwGH 26.7.2012, 2010/07/0094). Der Wortlaut und die entsprechenden Gesetzesmaterialien der zum Tatzeitpunkt in Kraft stehenden Bestimmung des Paragraph 4, Absatz eins, Litera h, der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn, Landesgesetzblatt Nr. 64 aus 2010,, in der Fassung Landesgesetzblatt Nr. 121 aus 2020,, enthalten keine Hinweise, dass die Be- und/oder Entladung des überwiegenden Teiles der Ladung Erfordernis für das Vorliegen des fraglichen Ausnahmetatbestandes wäre vergleiche , in diesem Sinne zur Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 23. Juni 2009, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn der Transport bestimmter Güter im Fernverkehr verboten wird [Sektorales Fahrverbot-Verordnung], Landesgesetzblatt Nr. 49 aus 2009,, VwGH 26.7.2012, 2010/07/0094).

23

Gleichwohl es sich vorliegend um einen die Strafbarkeit ausschließenden Ausnahmetatbestand handelt, würde eine Interpretation dieses Ausnahmetatbestandes im Lichte der durch die Novelle des LGBl. Nr. 141/2021 geänderten, die Strafbarkeit durch die Normierung zusätzlicher Erfordernisse für das Vorliegen des Ausnahmetatbestandes erweiternden Fassung zu einer rückwirkenden Strafbarkeitsausdehnung führen. Eine derartige, wie vom Verwaltungsgericht vorgenommene, einschränkende Interpretation eines Ausnahmetatbestandes ist nicht mit Art. 7 EMRK vereinbar (vgl. in diesem Sinn Lewisch in Kneihls/Lienbacher [Hrsg.], Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht 4. Lfg [2006], Rz 16b) und einer erweiternden Auslegung eines Straftatbestandes gleichzuhalten, die unzulässig ist (vgl. VwGH 25.1.2022, Ra 2020/11/0132, mwN, wonach Straftatbestände nicht erweiternd auszulegen sind). Gleichwohl es sich vorliegend um einen die Strafbarkeit ausschließenden Ausnahmetatbestand handelt, würde eine Interpretation dieses Ausnahmetatbestandes im Lichte der durch die Novelle des Landesgesetzblatt Nr. 141 aus 2021, geänderten, die Strafbarkeit durch die Normierung zusätzlicher Erfordernisse für das Vorliegen des Ausnahmetatbestandes erweiternden Fassung zu einer rückwirkenden Strafbarkeitsausdehnung führen. Eine derartige, wie vom Verwaltungsgericht vorgenommene, einschränkende Interpretation eines Ausnahmetatbestandes ist nicht mit Artikel 7, EMRK vereinbar vergleiche , in diesem Sinn Lewisch in Kneihls/Lienbacher [Hrsg.], Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht 4. Lfg [2006], Rz 16b) und einer erweiternden Auslegung eines Straftatbestandes gleichzuhalten, die unzulässig ist vergleiche , VwGH 25.1.2022, Ra 2020/11/0132, mwN, wonach Straftatbestände nicht erweiternd auszulegen sind).

24

Obwohl das Verwaltungsgericht fälschlicherweise annahm, dass für das Vorliegen des Ausnahmetatbestandes des § 4 Abs. 1 lit. h der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn, LGBl. Nr. 64/2010, in der Fassung LGBl. Nr. 121/2020, kumulativ sowohl das Erfordernis einer nicht bloß geringfügigen Beladung als auch einer Be- und/oder Entladung mit dem überwiegenden Teil der Ladung in der Kernzone bzw. der erweiterten Zone vorliegen müsse, ändert dies im vorliegenden Fall nichts am Ergebnis, weil die nach der (übertragbaren) Rechtsprechung (siehe Rn. 16f) zu erfüllende Voraussetzung einer nicht bloß geringfügigen Beladung in Bezug auf die Europalette - nach vertretbarer und unbeanstandet gelassener - Beurteilung durch das Verwaltungsgericht (siehe Rn. 18) jedenfalls nicht gegeben war. Obwohl das Verwaltungsgericht fälschlicherweise annahm, dass für das Vorliegen des Ausnahmetatbestandes des Paragraph 4, Absatz eins, Litera h, der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn, Landesgesetzblatt Nr. 64 aus 2010,, in der Fassung Landesgesetzblatt Nr. 121 aus 2020,, kumulativ sowohl das Erfordernis einer nicht bloß geringfügigen Beladung als



auch einer Be- und/oder Entladung mit dem überwiegenden Teil der Ladung in der Kernzone bzw. der erweiterten Zone vorliegen müsse, ändert dies im vorliegenden Fall nichts am Ergebnis, weil die nach der (übertragbaren) Rechtsprechung (siehe Rn. 16f) zu erfüllende Voraussetzung einer nicht bloß geringfügigen Beladung in Bezug auf die Europalette - nach vertretbarer und unbeanstandet gelassener - Beurteilung durch das Verwaltungsgericht (siehe Rn. 18) jedenfalls nicht gegeben war.

25

Der Revisionswerber behauptet auch die Unionsrechtswidrigkeit der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn und stützt sich dabei auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 21. Dezember 2011, Kommission gegen Österreich (Sektorales Fahrverbot II), C-28/09. Der Revisionswerber behauptet auch die Unionsrechtswidrigkeit der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn und stützt sich dabei auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 21. Dezember 2011, Kommission gegen Österreich (Sektorales Fahrverbot römisch zwei), C-28/09.

26

Diese Entscheidung behandelt, - wie das Urteil des EuGH vom 15. November 2005, Kommission gegen Österreich, C-320/03 (Sektorales Fahrverbot I), in dem der EuGH entschieden hat, dass Österreich dadurch gegen seine Verpflichtungen aus den Art. 28 und 29 EG verstoßen hat, dass mit der Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol vom 27. Mai 2003, BGBl. II Nr. 279, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen wurden (sektorales Fahrverbot), ein Fahrverbot für bestimmte Güter befördernde Lastkraftwagen mit einer Gesamtmasse von mehr als 7,5 t auf einem Teilstück der A 12 Inntalautobahn verhängt worden ist, - ein sektorales Fahrverbot. Diese Entscheidung behandelt, - wie das Urteil des EuGH vom 15. November 2005, Kommission gegen Österreich, C-320/03 (Sektorales Fahrverbot römisch eins), in dem der EuGH entschieden hat, dass Österreich dadurch gegen seine Verpflichtungen aus den Artikel 28 und 29 EG verstoßen hat, dass mit der Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol vom 27. Mai 2003, Bundesgesetzblatt, II Nr. 279, mit der auf der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen wurden (sektorales Fahrverbot), ein Fahrverbot für bestimmte Güter befördernde Lastkraftwagen mit einer Gesamtmasse von mehr als 7,5 t auf einem Teilstück der A 12 Inntalautobahn verhängt worden ist, - ein sektorales Fahrverbot.

27

Im gegenständlichen Revisionsfall geht es aber nicht um ein sektorales Fahrverbot im Sinne jener Verordnungen, die diesen Urteilen des Europäischen Gerichtshofes zu Grunde lagen, sondern um das Nachtfahrverbot nach der Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. Oktober 2010, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird, LGBl. Nr. 64/2010, in der Fassung LGBl. Nr. 121/2020. Im gegenständlichen Revisionsfall geht es aber nicht um ein sektorales Fahrverbot im Sinne jener Verordnungen, die diesen Urteilen des Europäischen Gerichtshofes zu Grunde lagen, sondern um das Nachtfahrverbot nach der Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. Oktober 2010, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird, Landesgesetzblatt Nr. 64 aus 2010,, in der Fassung Landesgesetzblatt Nr. 121 aus 2020,.

28

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinen Entscheidungen vom 9. November 2006, 2006/07/0034, und 17. Oktober 2007, 2006/07/0007, zu den Nachtfahrverboten nach den Verordnungen des Landeshauptmannes von Tirol LGBl. Nr. 79/2004 und BGBl. II Nr. 278/2003 unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des EuGH und die entsprechenden Schlussanträge des Generalanwalts ausgeführt, dass es sich bei der Maßnahme eines Nachtfahrverbotes um eine Maßnahme, welche den freien Verkehr von Waren und Transportdienstleistungen weniger behindere als ein sektorales Fahrverbot, handle. Die Europäische Kommission habe im Verfahren zur Rechtssache C-320/03 ein Nachtfahrverbot ausdrücklich als gelindere Maßnahme angeführt und erachte sie als mit dem Unionsrecht vereinbar. Ein Hinweis, dass der EuGH diese Auffassung nicht teile, finde sich im zur Rechtssache C-320/03 ergangenen Urteil nicht. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinen Entscheidungen vom 9. November 2006, 2006/07/0034, und 17. Oktober 2007, 2006/07/0007, zu den Nachtfahrverboten nach den Verordnungen des Landeshauptmannes von Tirol Landesgesetzblatt Nr. 79 aus 2004, und Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 278 aus 2003, unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des EuGH und die entsprechenden Schlussanträge des Generalanwalts ausgeführt, dass es sich bei der Maßnahme eines Nachtfahrverbotes um eine Maßnahme, welche den freien Verkehr von Waren und Transportdienstleistungen weniger behindere als ein sektorales Fahrverbot, handle. Die Europäische Kommission

habe im Verfahren zur Rechtssache C-320/03 ein Nachtfahrverbot ausdrücklich als gelindere Maßnahme angeführt und erachte sie als mit dem Unionsrecht vereinbar. Ein Hinweis, dass der EuGH diese Auffassung nicht teile, finde sich im zur Rechtssache C-320/03 ergangenen Urteil nicht.

29

Vor diesem Hintergrund sah sich der Verwaltungsgerichtshof in den damaligen Verfahren nicht zu einem Vorabentscheidungsersuchen veranlasst.

30

Diese Rechtsprechung ist aufgrund der hinreichend vergleichbaren Wortlaute der diesen Entscheidungen zugrundeliegenden Verordnungen (siehe Rn. 28) und der hier anwendbaren Verordnung (siehe Rn. 27) auf den vorliegenden Fall übertragbar.

31

Auch das in der Zwischenzeit ergangene Urteil des EuGH vom 21. Dezember 2011, Kommission gegen Österreich (Sektorales Fahrverbot II), C-28/09, das - wie bereits dargestellt - ebenso zu einem sektoralen Fahrverbot ergangen ist, vermag an der Beurteilung nichts zu ändern, denn auch in dieser Entscheidung finden sich keine Anhaltspunkte, dass der EuGH Zweifel an der Unionskonformität eines Nachtfahrverbotes hätte. Auch das in der Zwischenzeit ergangene Urteil des EuGH vom 21. Dezember 2011, Kommission gegen Österreich (Sektorales Fahrverbot römisch zwei), C-28/09, das - wie bereits dargestellt - ebenso zu einem sektoralen Fahrverbot ergangen ist, vermag an der Beurteilung nichts zu ändern, denn auch in dieser Entscheidung finden sich keine Anhaltspunkte, dass der EuGH Zweifel an der Unionskonformität eines Nachtfahrverbotes hätte.

32

Insbesondere ist auch hervorzuheben, dass sich der EuGH in der Rechtssache C-28/09 auch zur Ausnahmeregelung der dem Urteil zugrundeliegenden Verordnung für jene LKW, die in der „Kernzone“ bzw. in der „erweiterten Zone“ be- und entladen werden, geäußert hat, die mit dem gegenständlichen Ausnahmetatbestand des § 4 Abs. 1 lit. h der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn insoweit übereinstimmend ist (vgl. EuGH 21.12.2011, Kommission gegen Österreich (Sektorales Fahrverbot II), C-28/09, Rn. 134ff). Insbesondere ist auch hervorzuheben, dass sich der EuGH in der Rechtssache C-28/09 auch zur Ausnahmeregelung der dem Urteil zugrundeliegenden Verordnung für jene LKW, die in der „Kernzone“ bzw. in der „erweiterten Zone“ be- und entladen werden, geäußert hat, die mit dem gegenständlichen Ausnahmetatbestand des Paragraph 4, Absatz eins, Litera h, der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn insoweit übereinstimmend ist (vergleiche, EuGH 21.12.2011, Kommission gegen Österreich (Sektorales Fahrverbot römisch zwei), C-28/09, Rn. 134ff): „134 In Bezug auf den Ausschluss des lokalen und regionalen Verkehrs vom Anwendungsbereich des sektoralen Fahrverbots ist darauf hinzuweisen, dass nationale Maßnahmen zur Kanalisierung von Verkehrsströmen oder zur Beeinflussung von Verkehrsträgern ua dadurch gekennzeichnet sind, dass sie in der Regel Ausnahmen für Verkehr mit Ziel- oder Ausgangspunkt im betroffenen Gebiet vorsehen. Wie die Republik Österreich zu Recht vorträgt, könnte nämlich die Verlagerung dieser Art von Verkehr auf die Schiene eine Verlängerung der Strecken mit sich bringen, da zu den ursprünglichen Strecken noch die Fahrten zu den Bahnterminals hinzukämen; dies hätte eine Wirkung, die dem mit dem sektoralen Fahrverbot verfolgten Zweck zuwiderliefe. Außerdem ist unstreitig, dass der Schienenverkehr nur für Fahrten von einer gewissen Entfernung eine rentable Alternative zum Straßenverkehr darstellt.

135 Da die Ausnahme Lastkraftwagen betrifft, die in der ‚erweiterten Zone‘ be- und entladen werden, ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass diese Zone auch außerhalb des österreichischen Hoheitsgebiets gelegene Verwaltungsbezirke umfasst.

136 Darüber hinaus ergibt sich aus den dem Gerichtshof vorgelegten Akten, dass die Republik Österreich Maßnahmen getroffen hat, um gegen etwaige Umgehungen und Missbräuche bei der Anwendung dieser Ausnahme vorzugehen.

137 Unter diesen Umständen kann der Ausschluss des lokalen und regionalen Verkehrs vom Anwendungsbereich des sektoralen Fahrverbots den kohärenten und systematischen Charakter der streitigen Verordnung nicht in Frage stellen.“

33

Mit diesen Ausführungen gibt der EuGH zu erkennen, dass er derartige Ausnahmeregelungen für Verkehr mit Ziel- und/oder Ausgangspunkt im betroffenen Gebiet, die - unter der Einbeziehung von außerhalb des österreichischen Hoheitsgebiets gelegenen Verwaltungsbezirken - auf Transportentfernung und Transportstrecke als ausschlaggebende

Kriterien abstellen, als nicht diskriminierend erachtet (vgl. Ehlotzky, RdU-UT 2012/2, 5). Vor diesem Hintergrund ist auch die Aussage des Revisionswerbers, der EuGH habe Ausnahmeregelungen für den Ziel- und Quellverkehr (bloß) „zum Zweck der Anbindung an die Schiene“ für zulässig erachtet, unzutreffend. Mit diesen Ausführungen gibt der EuGH zu erkennen, dass er derartige Ausnahmeregelungen für Verkehr mit Ziel- und/oder Ausgangspunkt im betroffenen Gebiet, die - unter der Einbeziehung von außerhalb des österreichischen Hoheitsgebiets gelegenen Verwaltungsbezirken - auf Transportentfernung und Transportstrecke als ausschlaggebende Kriterien abstellen, als nicht diskriminierend erachtet vergleiche , Ehlotzky, RdU-UT 2012/2, 5). Vor diesem Hintergrund ist auch die Aussage des Revisionswerbers, der EuGH habe Ausnahmeregelungen für den Ziel- und Quellverkehr (bloß) „zum Zweck der Anbindung an die Schiene“ für zulässig erachtet, unzutreffend.

34

Angesichts dieser Erwägungen konnte fallgegenständlich von der angeregten Vorlage zur Vorabentscheidung an den EuGH abgesehen werden.

35

Der Revisionswerber macht weiters geltend, das Verwaltungsgericht habe den Spruch im Straferkenntnis nicht ergänzt bzw. richtiggestellt. Die verletzte Verwaltungsvorschrift sei lediglich als „§ 3 Abs. 1 lit. a VO des Landeshauptmannes von Tirol vom 27.10.2010, LGBL 64/2010 iVm der VO LH v. 11.11.2020 LGBL 121/2020“ im Spruch angegeben. Die Abkürzung „iVm“ sei nicht geeignet, um auf die geltende Fassung einer Rechtsvorschrift hinzuweisen. Das Verwaltungsgericht habe es verabsäumt, die entsprechende Fundstelle der zum Tatzeitpunkt in Kraft stehenden Novelle der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn anzugeben. Der Revisionswerber macht weiters geltend, das Verwaltungsgericht habe den Spruch im Straferkenntnis nicht ergänzt bzw. richtiggestellt. Die verletzte Verwaltungsvorschrift sei lediglich als „§ 3 Absatz eins, Litera a, VO des Landeshauptmannes von Tirol vom 27.10.2010, Landesgesetzblatt 64 aus 2010, in Verbindung mit der VO LH v. 11.11.2020 LGBL 121/2020“ im Spruch angegeben. Die Abkürzung „iVm“ sei nicht geeignet, um auf die geltende Fassung einer Rechtsvorschrift hinzuweisen. Das Verwaltungsgericht habe es verabsäumt, die entsprechende Fundstelle der zum Tatzeitpunkt in Kraft stehenden Novelle der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn anzugeben.

36

Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 27. Juni 2022, Ra 2021/03/0328, in einem verstärkten Senat ausgesprochen, der Grundgedanke der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu § 44a Z 2 VStG ist, dass die Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift so präzise zu sein hat, dass in Verbindung mit der Tatumschreibung nach § 44a Z 1 VStG eine eindeutige Zuordnung der vorgeworfenen Tat zu einem bestimmten Straftatbestand möglich ist (vgl. VwGH 29.9.2022, Ra 2021/15/0095, mwN). Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 27. Juni 2022, Ra 2021/03/0328, in einem verstärkten Senat ausgesprochen, der Grundgedanke der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu Paragraph 44 a, Ziffer 2, VStG ist, dass die Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift so präzise zu sein hat, dass in Verbindung mit der Tatumschreibung nach Paragraph 44 a, Ziffer eins, VStG eine eindeutige Zuordnung der vorgeworfenen Tat zu einem bestimmten Straftatbestand möglich ist vergleiche , VwGH 29.9.2022, Ra 2021/15/0095, mwN).

37

Bei der Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift und der Sanktionsnorm gemäß § 44a Z 2 und 3 VStG kommt es darauf an, dass die Norm (lediglich) unverwechselbar konkretisiert wird, damit die beschuldigte Person in die Lage versetzt wird, dem Vorwurf entsprechend zu reagieren und ihr Rechtsschutzinteresse zu wahren. Maßgeblich ist daher, dass die Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift (§ 44a Z 2 VStG) und der bei der Verhängung der Strafe angewendeten Gesetzesbestimmung (§ 44a Z 3 VStG) in einer Weise erfolgt, die den Beschuldigten in die Lage versetzt, sich gegen den Tatvorwurf verteidigen zu können und (im Hinblick auf § 44a Z 2 VStG) nicht der Gefahr einer Doppelbestrafung ausgesetzt zu sein (vgl. VwGH 1.6.2023, Ra 2023/07/0089, mwN). Bei der Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift und der Sanktionsnorm gemäß Paragraph 44 a, Ziffer 2 und 3 VStG kommt es darauf an, dass die Norm (lediglich) unverwechselbar konkretisiert wird, damit die beschuldigte Person in die Lage versetzt wird, dem Vorwurf entsprechend zu reagieren und ihr Rechtsschutzinteresse zu wahren. Maßgeblich ist daher, dass die Angabe der verletzten Verwaltungsvorschrift (Paragraph 44 a, Ziffer 2, VStG) und der bei der Verhängung der Strafe angewendeten Gesetzesbestimmung (Paragraph 44 a, Ziffer 3, VStG) in einer Weise erfolgt, die den Beschuldigten in die Lage versetzt, sich gegen den Tatvorwurf verteidigen zu können und (im Hinblick auf Paragraph 44 a, Ziffer 2, VStG)

nicht der Gefahr einer Doppelbestrafung ausgesetzt zu sein vergleiche , VwGH 1.6.2023, Ra 2023/07/0089, mwN).

38

Eine Verletzung der Anforderungen des § 44a Z 2 und 3 VStG liegt daher - sofern nicht aus besonderen Gründen (etwa aufgrund gestaffeltem, verzögertem oder später geändertem Inkrafttreten) für den Rechtsanwender Unsicherheit über die angewendete Fassung bestehen kann - jedenfalls nicht vor, wenn die angewendete Rechtsvorschrift in ihrer Gesamtheit mit der zuletzt (vor dem Tatzeitpunkt) erfolgten Novellierung zitiert wird, oder wenn die zuletzt vor dem Tatzeitpunkt erfolgte Novellierung bezogen auf einzelne Paragraphen oder Artikel der Rechtsvorschrift zitiert wird, ohne dass mit den zitierten Änderungen zwingend auch die jeweils konkret anzuwendende Untergliederung der Rechtsvorschrift geändert wurde. Selbst ein Unterbleiben der Angabe der Fundstelle kann aber dann keine Verletzung in einem subjektiven Recht der beschuldigten Person bewirken, wenn die herangezogene Rechtsvorschrift für diese aus dem Zusammenhang nicht zweifelhaft sein konnte (vgl. VwGH 15.2.2023, Ra 2021/02/0179, mwN). Eine Verletzung der Anforderungen des Paragraph 44 a, Ziffer 2, und 3 VStG liegt daher - sofern nicht aus besonderen Gründen (etwa aufgrund gestaffeltem, verzögertem oder später geändertem Inkrafttreten) für den Rechtsanwender Unsicherheit über die angewendete Fassung bestehen kann - jedenfalls nicht vor, wenn die angewendete Rechtsvorschrift in ihrer Gesamtheit mit der zuletzt (vor dem Tatzeitpunkt) erfolgten Novellierung zitiert wird, oder wenn die zuletzt vor dem Tatzeitpunkt erfolgte Novellierung bezogen auf einzelne Paragraphen oder Artikel der Rechtsvorschrift zitiert wird, ohne dass mit den zitierten Änderungen zwingend auch die jeweils konkret anzuwendende Untergliederung der Rechtsvorschrift geändert wurde. Selbst ein Unterbleiben der Angabe der Fundstelle kann aber dann keine Verletzung in einem subjektiven Recht der beschuldigten Person bewirken, wenn die herangezogene Rechtsvorschrift für diese aus dem Zusammenhang nicht zweifelhaft sein konnte vergleiche , VwGH 15.2.2023, Ra 2021/02/0179, mwN).

39

Betreffend das Vorbringen, das Verwaltungsgericht habe die Fundstelle der gegenständlich anwendbaren Fassung der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn nicht angegeben, ist zu entgegnen, dass sich dieses Vorbringen als unzutreffend erweist, weil schon die Behörde im Straferkenntnis die Fundstelle der Stammfassung LGBl. Nr. 64/2010 und der zur Tatzeit geltenden Novelle LGBl. Nr. 121/2020 anführte; daher bestand kein Bedarf der Ergänzung der Fundstellen. Betreffend das Vorbringen, das Verwaltungsgericht habe die Fundstelle der gegenständlich anwendbaren Fassung der Nachtfahrverbotsverordnung für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntalautobahn nicht angegeben, ist zu entgegnen, dass sich dieses Vorbringen als unzutreffend erweist, weil schon die Behörde im Straferkenntnis die Fundstelle der Stammfassung Landesgesetzblatt Nr. 64 aus 2010, und der zur Tatzeit geltenden Novelle Landesgesetzblatt Nr. 121 aus 2020, anführte; daher bestand kein Bedarf der Ergänzung der Fundstellen.

40

Trotz der Verwendung der zur Angabe der geltenden Fassung unüblichen Phrase „iVm“ zeigt der Revisionswerber fallgegenständlich nicht auf, dass er in seinen Verteidigungsrechten beeinträchtigt worden wäre, dass er nicht in der Lage gewesen wäre, seine Rechtsschutzinteressen zu wahren, oder dass die Gefahr einer Doppelbestrafung bestünde. Denn er hat im bisherigen Verfahren weder in den Rechtfertigungen vor der Behörde noch in seiner Beschwerde vorgebracht, dass ihm die angewendete Strafnorm, insbesondere im Hinblick auf ihren zeitlichen Anwendungsbereich, unklar gewesen wäre. Eine Verletzung des § 44a Z 2 VStG liegt dadurch nicht vor. Trotz der Verwendung der zur Angabe der geltenden Fassung unüblichen Phrase „iVm“ zeigt der Revisionswerber fallgegenständlich nicht auf, dass er in seinen Verteidigungsrechten beeinträchtigt worden wäre, dass er nicht in der Lage gewesen wäre, seine Rechtsschutzinteressen zu wahren, oder dass die Gefahr einer Doppelbestrafung bestünde. Denn er hat im bisherigen Verfahren weder in den Rechtfertigungen vor der Behörde noch in seiner Beschwerde vorgebracht, dass ihm die angewendete Strafnorm, insbesondere im Hinblick auf ihren zeitlichen Anwendungsbereich, unklar gewesen wäre. Eine Verletzung des Paragraph 44 a, Ziffer 2, VStG liegt dadurch nicht vor.

41

Gleiches gilt aufgrund der Angabe der Fundstelle und der beinahe wörtlichen Wiedergabe der übertretenen Verwaltungsbestimmung im Rahmen der Tatumschreibung nach § 44a Z 1 VStG für den Vorwurf, das Verwaltungsgericht habe die Formulierung der Behörde „VO LH“ nicht konkretisiert. Auch findet sich in der Tatumschreibung im Spruch eine ausgeschriebene Wiedergabe der hier beanstandeten Abkürzungen. Gleiches gilt aufgrund der Angabe der Fundstelle und der beinahe wörtlichen Wiedergabe der übertretenen Verwaltungsbestimmung im Rahmen der Tatumschreibung nach Paragraph 44 a, Ziffer eins, VStG für den Vorwurf, das

Verwaltungsgericht habe die Formulierung der Behörde „VO LH“ nicht konkretisiert. Auch findet sich in der Tatumschreibung im Spruch eine ausgeschriebene Wiedergabe der hier beanstandeten Abkürzungen.

42

Die Revision war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. Die Revision war daher gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen.

43

Von der beantragten Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof konnte gemäß § 39 Abs. 2 Z 6 VwGG abgesehen werden, weil die Schriftsätze der Parteien und die Akten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht erkennen lassen, dass die mündliche Erörterung eine weitere Klärung der Rechtssache nicht erwarten lässt. Im Hinblick darauf, dass angesichts eines unstrittigen Sachverhaltes ausschließlich nicht weiter erörterungsbedürftige Rechtsfragen zu klären waren, standen dem Entfall der Verhandlung auch weder Art. 6 Abs. 1 EMRK noch Art. 47 GRC entgegen (vgl. VwGH 19.4.2023, Ro 2022/07/0018, mwN). Von der beantragten Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof konnte gemäß Paragraph 39, Absatz 2, Ziffer 6, VwGG abgesehen werden, weil die Schriftsätze der Parteien und die Akten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht erkennen lassen, dass die mündliche Erörterung eine weitere Klärung der Rechtssache nicht erwarten lässt. Im Hinblick darauf, dass angesichts eines unstrittigen Sachverhaltes ausschließlich nicht weiter erörterungsbedürftige Rechtsfragen zu klären waren, standen dem Entfall der Verhandlung auch weder Artikel 6, Absatz eins, EMRK noch Artikel 47, GRC entgegen vergleiche , VwGH 19.4.2023, Ro 2022/07/0018, mwN).

Wien, am 19. Oktober 2023

#### **Schlagworte**

Anzuwendendes Recht Maßgebende Rechtslage VwRallg2 Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Analogie Schließung von Gesetzeslücken VwRallg3/2/3 Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Bindung an den Wortlaut des Gesetzes VwRallg3/2/1 Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Verhältnis der wörtlichen Auslegung zur teleologischen und historischen Auslegung Bedeutung der Gesetzesmaterialien VwRallg3/2/2 Auslegung unbestimmter Begriffe VwRallg3/4 Gemeinschaftsrecht Auslegung Allgemein EURallg3 Gemeinschaftsrecht Auslegung des Mitgliedstaatenrechtes EURallg2

#### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:VWGH:2023:RO2022070011.J00

#### **Im RIS seit**

30.11.2023

#### **Zuletzt aktualisiert am**

28.06.2024

**Quelle:** Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)