

TE Vwgh Erkenntnis 2014/11/21 Ra 2014/02/0043

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 21.11.2014

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3R E05205000;
E3R E07203020;
E3R E07204010;
E3R E07204020;
E3R E07404000;
E6j;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

31985R3821 Kontrollgerät im Strassenverkehr Art3 Abs1;
32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art13 Abs3;
32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art3 lith;
32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art3;
32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art4 litb;
32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr;
32009R1072 Grenzüberschreitender Güterkraftverkehrsmarkt Art1 Abs5 litd;
32009R1073 Personenkraftverkehrsmarkt Art2 Z5;
32009R1073 Personenkraftverkehrsmarkt;
61981CJ0283 CILFIT und Lanificio di Gavardo VORAB;
62012CJ0317 Lundberg VORAB;
EURallg;
GütbefG 1995 §10 idF 2013/I/032;
VwGG §42 Abs4;
VwRallg;
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

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch die Vorsitzende Senatspräsidentin Dr. Riedinger und die Hofräte Mag. Dr. Köller, Dr. Lehofer, Dr. N. Bachler sowie die Hofrätin Mag. Dr. Maurer-Kober als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Ebner, über die Revision des J in W, vertreten durch Mag. Patricia Tassotti, Rechtsanwältin in 9020 Klagenfurt, Dr. Arthur Lemisch Platz 7, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Kärnten vom 9. April 2014, ZI KUVS-2233/5/2013, betreffend Übertretung des KFG (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht Bezirkshauptmannschaft Völkermarkt), zu Recht erkannt:

Spruch

Das angefochtene Erkenntnis wird dahingehend abgeändert, dass das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Völkermarkt behoben und das Strafverfahren eingestellt wird.

Der Bund hat dem Revisionswerber Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.346,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Straferkenntnis vom 9. September 2013 verhängte die Bezirkshauptmannschaft Völkermarkt über den Revisionswerber gemäß § 134 Abs 1 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) in Verbindung mit Art 3 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr eine Geldstrafe in der Höhe von EUR 300,-- (Ersatzfreiheitsstrafe von drei Tagen), da er am 12. April 2013 an einem näher bezeichneten Ort in der Stadtgemeinde Völkermarkt ein zur Güterbeförderung eingesetztes Kraftfahrzeug, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t überstieg, gelenkt habe, obwohl in diesem Fahrzeug kein Kontrollgerät eingebaut gewesen sei und das Fahrzeug nicht unter die in Art 3 der Verordnung (EG) Nr 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr genannten Ausnahmen falle. Mit Straferkenntnis vom 9. September 2013 verhängte die Bezirkshauptmannschaft Völkermarkt über den Revisionswerber gemäß Paragraph 134, Absatz eins, Kraftfahrzeuggesetz (KFG) in Verbindung mit Artikel 3, Absatz eins, der Verordnung (EG) Nr 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr eine Geldstrafe in der Höhe von EUR 300,-- (Ersatzfreiheitsstrafe von drei Tagen), da er am 12. April 2013 an einem näher bezeichneten Ort in der Stadtgemeinde Völkermarkt ein zur Güterbeförderung eingesetztes Kraftfahrzeug, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t überstieg, gelenkt habe, obwohl in diesem Fahrzeug kein Kontrollgerät eingebaut gewesen sei und das Fahrzeug nicht unter die in Artikel 3, der Verordnung (EG) Nr 561 aus 2006, zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr genannten Ausnahmen falle.

Das vom Revisionswerber dagegen erhobene Rechtsmittel wurde mit dem nunmehr angefochtenen Erkenntnis abgewiesen. Das Verwaltungsgericht sprach aus, dass die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art 133 Abs 4 B-VG unzulässig sei. Das vom Revisionswerber dagegen erhobene Rechtsmittel wurde mit dem nunmehr angefochtenen Erkenntnis abgewiesen. Das Verwaltungsgericht sprach aus, dass die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, B-VG unzulässig sei.

Das Verwaltungsgericht stellte fest, dass der Revisionswerber am 12. April 2013 ein nach dem Kennzeichen näher bestimmtes Kraftfahrzeug gelenkt habe, mit dem ein mit einem Boot beladener Anhänger gezogen worden sei. Im Zuge einer Verkehrskontrolle sei festgestellt worden, dass "das Gesamtgewicht des Kraftwagenzuges zum Zeitpunkt der Überprüfung 6.230 kg" betragen habe. Die J GmbH sei sowohl Zulassungsbesitzerin des Zugfahrzeugs als auch des Anhängers. Mit der Fahrzeugkombination sei ein Boot transportiert worden, das bei der J GmbH, deren Angestellter der Revisionswerber sei, im Winterlager und zur Reparatur in Klagenfurt gewesen sei. Zweck der Fahrt sei die Beförderung des Bootes vom Unternehmen in Klagenfurt zum Stausee Edling gewesen, um es dem Eigentümer zurückzustellen. Die Kerntätigkeit der J GmbH bestehe im Bootsbau, die Beförderung der Boote sei lediglich eine Hilfstätigkeit. Zum Zeitpunkt der Verkehrskontrolle sei kein Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EG) Nr 3821/85 im Zugfahrzeug eingebaut gewesen und sei "demzufolge auch nicht verwendet" worden.

In rechtlicher Hinsicht führte das Verwaltungsgericht im Wesentlichen aus, dass auch der Werkverkehr unter die gewerbliche Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen falle. Entsprechend den Bestimmungen des Güterbeförderungsgesetzes sei der Werkverkehr zwar von einer Konzessionspflicht ausgenommen, es gälten aber

auch für ihn die Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr 561/2006 und Nr 3821/85. Die Ausnahmebestimmung des Art 3 lit h der Verordnung (EG) Nr 561/2006 komme nicht zum Tragen, da diese eine nichtgewerbliche Güterbeförderung voraussetze. Mit der Fahrzeugkombination sei ein Boot "im Rahmen des Werkverkehrs, somit gewerblich, befördert" worden; es wäre daher ein Kontrollgerät gemäß Art 3 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr 3821/85 einzubauen und zu benutzen gewesen, was aber nicht erfolgt sei. In rechtlicher Hinsicht führte das Verwaltungsgericht im Wesentlichen aus, dass auch der Werkverkehr unter die gewerbliche Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen falle. Entsprechend den Bestimmungen des Güterbeförderungsgesetzes sei der Werkverkehr zwar von einer Konzessionspflicht ausgenommen, es gälten aber auch für ihn die Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr 561 aus 2006, und Nr 3821/85. Die Ausnahmebestimmung des Artikel 3, Litera h, der Verordnung (EG) Nr 561 aus 2006, komme nicht zum Tragen, da diese eine nichtgewerbliche Güterbeförderung voraussetze. Mit der Fahrzeugkombination sei ein Boot "im Rahmen des Werkverkehrs, somit gewerblich, befördert" worden; es wäre daher ein Kontrollgerät gemäß Artikel 3, Absatz eins, der Verordnung (EG) Nr 3821/85 einzubauen und zu benutzen gewesen, was aber nicht erfolgt sei.

Der Ausspruch über die Unzulässigkeit der ordentlichen Revision wird im angefochtenen Erkenntnis nicht näher begründet.

Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die außerordentliche Revision, die vom Verwaltungsgericht zusammen mit den Verfahrensakten vorgelegt wurde. Im Vorverfahren erstattete die Bezirkshauptmannschaft Völkermarkt einen als Revisionsbeantwortung bezeichneten Schriftsatz, dessen Inhalt sich jedoch in der wörtlichen Wiedergabe des angefochtenen Erkenntnisses erschöpft.

Der Verwaltungsgerichtshof hat in einem gemäß § 12 Abs 2 VwGG gebildeten Senat erwogen: Der Verwaltungsgerichtshof hat in einem gemäß Paragraph 12, Absatz 2, VwGG gebildeten Senat erwogen:

1. Die Revision ist aus den vom Revisionswerber darlegten Gründen - Fehlen von Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Ausnahmebestimmung des Art 3 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr 3821/85 in Verbindung mit Art 3 lit h der Verordnung (EG) Nr 561/2006 - zulässig. Sie ist auch berechtigt: 1. Die Revision ist aus den vom Revisionswerber darlegten Gründen - Fehlen von Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Ausnahmebestimmung des Artikel 3, Absatz eins, der Verordnung (EG) Nr 3821/85 in Verbindung mit Artikel 3, Litera h, der Verordnung (EG) Nr 561 aus 2006, - zulässig. Sie ist auch berechtigt:

2. § 134 Abs 1 des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl Nr 267, in der hier maßgebenden Fassung BGBl I Nr. 57/2007, bestimmt wie folgt: 2. Paragraph 134, Absatz eins, des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl Nr 267, in der hier maßgebenden Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 57 aus 2007,, bestimmt wie folgt:

"§ 134. (1) Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder den Artikeln 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975 in der Fassung BGBl. Nr. 203/1993, zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. (...)" "§ 134. (1) Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Absatz 4, und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006,, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder den Artikeln 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), Bundesgesetzblatt Nr. 518 aus 1975, in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 203 aus 1993,, zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. (...)"

3. Dem Revisionswerber wurde eine Übertretung des Art 3 Abs 1 der Verordnung (EWG) Nr 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl L 370 vom 31. Dezember 1985, Seite 8 (im Folgenden VO 3821/85), vorgeworfen. 3. Dem Revisionswerber wurde eine Übertretung des Artikel 3, Absatz eins, der Verordnung (EWG) Nr 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, Amtsblatt , L 370 vom 31. Dezember 1985, Seite 8 (im Folgenden VO 3821/85), vorgeworfen.

Diese Bestimmung lautet wie folgt:

"Das Kontrollgerät muss bei Fahrzeugen eingebaut und benutzt werden, die der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und in einem Mitgliedstaat zugelassen sind; ausgenommen sind die in Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge. Die in Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge und Fahrzeuge, die von der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 freigestellt waren, die gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 jedoch nicht mehr freigestellt sind, müssen diese Vorschrift spätestens ab dem 31. Dezember 2007 erfüllen." "Das Kontrollgerät muss bei Fahrzeugen eingebaut und benutzt werden, die der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und in einem Mitgliedstaat zugelassen sind; ausgenommen sind die in Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006, genannten Fahrzeuge. Die in Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006, genannten Fahrzeuge und Fahrzeuge, die von der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 freigestellt waren, die gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006, jedoch nicht mehr freigestellt sind, müssen diese Vorschrift spätestens ab dem 31. Dezember 2007 erfüllen."

Art 3 der Verordnung (EG) Nr 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr 3821/85 und (EG) Nr 2135/98 des Rates, ABl L 102 vom 11. April 2006, Seite 1 (im Folgenden: VO 561/2006), nimmt Beförderungen im Straßenverkehr mit bestimmten Fahrzeugen aus ihrem Anwendungsbereich aus. Die für das Revisionsverfahren maßgebliche Ausnahme in Art 3 lit h der VO 561/2006 lautet: Artikel 3, der Verordnung (EG) Nr 561 aus 2006, des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr 3821/85 und (EG) Nr 2135/98 des Rates, Amtsblatt , L 102 vom 11. April 2006, Seite 1 (im Folgenden: VO 561 aus 2006,), nimmt Beförderungen im Straßenverkehr mit bestimmten Fahrzeugen aus ihrem Anwendungsbereich aus. Die für das Revisionsverfahren maßgebliche Ausnahme in Artikel 3, Litera h, der VO 561 aus 2006, lautet:

"Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden;"

4. Unstrittig ist, dass der Revisionswerber am 12. April 2013 eine Fahrzeugkombination mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t gelenkt hat (das Verwaltungsgericht stellte zwar fest, dass "das Gesamtgewicht des Kraftwagens zum Zeitpunkt der Überprüfung 6.230 kg" betragen habe; aus dem Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Völkermarkt und den im Verwaltungsakt erliegenden näheren Fahrzeugdaten ergibt sich jedoch, dass es sich dabei nicht um das aktuelle tatsächliche Gesamtgewicht gehandelt hat, sondern um das höchst zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination). Das Verwaltungsgericht ist auch zum Ergebnis gekommen, dass die Beförderung als Werkverkehr im Sinne des § 10 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) anzusehen war, was vom Revisionswerber nicht in Zweifel gezogen wird. 4. Unstrittig ist, dass der Revisionswerber am 12. April 2013 eine Fahrzeugkombination mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t gelenkt hat (das Verwaltungsgericht stellte zwar fest, dass "das Gesamtgewicht des Kraftwagens zum Zeitpunkt der Überprüfung 6.230 kg" betragen habe; aus dem Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Völkermarkt und den im Verwaltungsakt erliegenden näheren Fahrzeugdaten ergibt sich jedoch, dass es sich dabei nicht um das aktuelle tatsächliche Gesamtgewicht gehandelt hat, sondern um das höchst zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination). Das Verwaltungsgericht ist auch zum Ergebnis gekommen, dass die Beförderung als Werkverkehr im Sinne des Paragraph 10, Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) anzusehen war, was vom Revisionswerber nicht in Zweifel gezogen wird.

Im Revisionsverfahren strittig ist, ob es sich bei der durchgeführten Beförderung um eine "nichtgewerbliche Güterbeförderung" im Sinne des Art 3 lit h der VO 561/2006 gehandelt hat. Im Revisionsverfahren strittig ist, ob es sich bei der durchgeführten Beförderung um eine "nichtgewerbliche Güterbeförderung" im Sinne des Artikel 3, Litera h, der VO 561 aus 2006, gehandelt hat.

5. Der Revisionswerber macht geltend, dass das Tatbestandsmerkmal "nichtgewerbliche Güterbeförderung" in Art 3 lit h VO 561/2006 unionsrechtlich autonom ausgelegt werden müsse. Ein Rückgriff auf das Begriffsverständnis des Güterbeförderungsgesetzes, wie ihn das Verwaltungsgericht vornehme, könne zur Auslegung der VO 561/2006 nichts beitragen. Der Revisionswerber verweist dazu auf die in Art 4 lit b und Art 13 Abs 3 der VO 561/2006 verwendeten Begriffe ("gewerblich oder im Werkverkehr" bzw "im inländischen Werkverkehr oder gewerblich durchgeführten Güterkraftverkehr"), woraus sich ergebe, dass die VO 561/2006 den Werkverkehr als nichtgewerbliche

Güterbeförderung qualifiziere. 5. Der Revisionswerber macht geltend, dass das Tatbestandsmerkmal "nichtgewerbliche Güterbeförderung" in Artikel 3, Litera h, VO 561 aus 2006, unionsrechtlich autonom ausgelegt werden müsse. Ein Rückgriff auf das Begriffsverständnis des Güterbeförderungsgesetzes, wie ihn das Verwaltungsgericht vornehme, könne zur Auslegung der VO 561 aus 2006, nichts beitragen. Der Revisionswerber verweist dazu auf die in Artikel 4, Litera b und Artikel 13, Absatz 3, der VO 561 aus 2006, verwendeten Begriffe ("gewerblich oder im Werkverkehr" bzw. "im inländischen Werkverkehr oder gewerblich durchgeführten Güterkraftverkehr"), woraus sich ergebe, dass die VO 561 aus 2006, den Werkverkehr als nichtgewerbliche Güterbeförderung qualifiziere.

6. Wie der Gerichtshof der Europäischen Union in seinem Urteil vom 3. Oktober 2013 in der Rechtssache C-317/12, Lundberg (ECLI:EU:C:2013:631, Rn 16), ausgeführt hat, enthält die VO 561/2006 keine Definition des Begriffs "nichtgewerbliche Güterbeförderung", wie er in der Ausnahmebestimmung des Art 3 lit h der VO 561/2006 verwendet wird; Bedeutung und Tragweite dieses Begriffs sind daher nach ständiger Rechtsprechung des EuGH unter Berücksichtigung des allgemeinen Zusammenhangs, in dem er verwendet wird, und im Einklang mit dem Sinn, den er nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch hat, zu bestimmen (vgl Rn 18 des eben zitierten Urteils Lundberg). 6. Wie der Gerichtshof der Europäischen Union in seinem Urteil vom 3. Oktober 2013 in der Rechtssache C-317/12, Lundberg (ECLI:EU:C:2013:631, Rn 16), ausgeführt hat, enthält die VO 561 aus 2006, keine Definition des Begriffs "nichtgewerbliche Güterbeförderung", wie er in der Ausnahmebestimmung des Artikel 3, Litera h, der VO 561 aus 2006, verwendet wird; Bedeutung und Tragweite dieses Begriffs sind daher nach ständiger Rechtsprechung des EuGH unter Berücksichtigung des allgemeinen Zusammenhangs, in dem er verwendet wird, und im Einklang mit dem Sinn, den er nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch hat, zu bestimmen vergleiche , Rn 18 des eben zitierten Urteils Lundberg).

Der EuGH kam in diesem Urteil zum Ergebnis, dass "nichtgewerbliche Güterbeförderung" im Sinne dieser Bestimmung - ausdrücklich: unter anderem (vgl Rn 24 des Urteils) - die in jenem Verfahren gegenständliche Güterbeförderung erfasst, die eine Privatperson auf eigene Rechnung und ausschließlich im Rahmen einer Freizeitbeschäftigung durchführt, wenn diese teilweise durch finanzielle Beiträge Dritter finanziert wird und für die Beförderung keine Vergütung gezahlt wird. Der EuGH kam in diesem Urteil zum Ergebnis, dass "nichtgewerbliche Güterbeförderung" im Sinne dieser Bestimmung - ausdrücklich: unter anderem vergleiche , Rn 24 des Urteils) - die in jenem Verfahren gegenständliche Güterbeförderung erfasst, die eine Privatperson auf eigene Rechnung und ausschließlich im Rahmen einer Freizeitbeschäftigung durchführt, wenn diese teilweise durch finanzielle Beiträge Dritter finanziert wird und für die Beförderung keine Vergütung gezahlt wird.

Anders als nach dem Sachverhalt in der Rechtssache Lundberg liegt in dem vom Verwaltungsgerichtshof zu entscheidenden Revisionsfall keine private Güterbeförderung vor, sondern eine Beförderung, die im Rahmen einer unternehmerischen Tätigkeit vorgenommen wurde. Die Beförderung stellte jedoch nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens - dessen Haupttätigkeit nicht die Güterbeförderung ist - dar und erfüllte nach den Feststellungen des Verwaltungsgerichtes auch alle weiteren Voraussetzungen des Werkverkehrs im Sinne des österreichischen Rechts (§ 10 GütbefG), insbesondere waren sowohl das Zugfahrzeug als auch der Anhänger auf die J GmbH zugelassen, in deren Betriebsstätte sich das beförderte Boot zuvor im Winterlager und zur Reparatur befunden hatte, der Revisionswerber war bei diesem Unternehmen beschäftigt und Zweck der Fahrt war die Beförderung des Bootes, um es dem Bootseigentümer zurückzustellen. Anders als nach dem Sachverhalt in der Rechtssache Lundberg liegt in dem vom Verwaltungsgerichtshof zu entscheidenden Revisionsfall keine private Güterbeförderung vor, sondern eine Beförderung, die im Rahmen einer unternehmerischen Tätigkeit vorgenommen wurde. Die Beförderung stellte jedoch nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens - dessen Haupttätigkeit nicht die Güterbeförderung ist - dar und erfüllte nach den Feststellungen des Verwaltungsgerichtes auch alle weiteren Voraussetzungen des Werkverkehrs im Sinne des österreichischen Rechts (Paragraph 10, GütbefG), insbesondere waren sowohl das Zugfahrzeug als auch der Anhänger auf die J GmbH zugelassen, in deren Betriebsstätte sich das beförderte Boot zuvor im Winterlager und zur Reparatur befunden hatte, der Revisionswerber war bei diesem Unternehmen beschäftigt und Zweck der Fahrt war die Beförderung des Bootes, um es dem Bootseigentümer zurückzustellen.

Die VO 561/2006 nimmt in zwei Bestimmungen (Art 4 lit b und Art 13 Abs 3) ausdrücklich auf den Werkverkehr Bezug und behandelt diesen dabei jeweils als Alternative zur gewerblichen Beförderung (Art 4 lit b: "gewerblich oder im Werkverkehr"; Art 13 Abs 3: "im inländischen Werkverkehr oder gewerblich durchgeführten Güterkraftverkehr"). Wenn

die VO 561/2006 daher in Art 3 lit h auf Fahrzeuge Bezug nimmt, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden, werden damit entgegen der Ansicht des Verwaltungsgerichtes nicht nur Fahrzeuge zur privaten Güterbeförderung angesprochen. Dies bestätigt auch das bereits zitierte Urteil Lundberg des EuGH, der in Rn 24 festgehalten hat, dass nach allgemeinem Verständnis die nichtgewerbliche Güterbeförderung "unter anderem" die Beförderung von Gütern, die eine Privatperson außerhalb ihrer beruflichen Tätigkeit im Rahmen einer Freizeitbeschäftigung durchführt, nicht erfasst. Da die VO 561/2006 - wie sich aus Art 4 lit b und Art 13 Abs 3 ergibt - den Werkverkehr nicht als gewerbliche Güterbeförderung im Sinne der Verordnung ansieht, hegt der Verwaltungsgerichtshof daher - im Sinne des Urteils des EuGH vom 6. Oktober 1982, 283/81, CILFIT (ECLI:EU:C:1982:335) - keine Zweifel, dass der Begriff der "nichtgewerblichen Güterbeförderung" in Art 3 lit h der VO 561/2006 auch den Werkverkehr umfasst. Die VO 561 aus 2006, nimmt in zwei Bestimmungen (Artikel 4, Litera b und Artikel 13, Absatz 3,) ausdrücklich auf den Werkverkehr Bezug und behandelt diesen dabei jeweils als Alternative zur gewerblichen Beförderung (Artikel 4, lit b: "gewerblich oder im Werkverkehr"; Artikel 13, Absatz 3: ", im inländischen Werkverkehr oder gewerblich durchgeführten Güterkraftverkehr"). Wenn die VO 561 aus 2006, daher in Artikel 3, Litera h, auf Fahrzeuge Bezug nimmt, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden, werden damit entgegen der Ansicht des Verwaltungsgerichtes nicht nur Fahrzeuge zur privaten Güterbeförderung angesprochen. Dies bestätigt auch das bereits zitierte Urteil Lundberg des EuGH, der in Rn 24 festgehalten hat, dass nach allgemeinem Verständnis die nichtgewerbliche Güterbeförderung "unter anderem" die Beförderung von Gütern, die eine Privatperson außerhalb ihrer beruflichen Tätigkeit im Rahmen einer Freizeitbeschäftigung durchführt, nicht erfasst. Da die VO 561 aus 2006, - wie sich aus Artikel 4, Litera b und Artikel 13, Absatz 3, ergibt - den Werkverkehr nicht als gewerbliche Güterbeförderung im Sinne der Verordnung ansieht, hegt der Verwaltungsgerichtshof daher - im Sinne des Urteils des EuGH vom 6. Oktober 1982, 283/81, CILFIT (ECLI:EU:C:1982:335) - keine Zweifel, dass der Begriff der "nichtgewerblichen Güterbeförderung" in Artikel 3, Litera h, der VO 561 aus 2006, auch den Werkverkehr umfasst.

7. Auch der - unionsrechtlich zu bestimmende - Begriff des "Werkverkehrs" ist allerdings in der VO 561/2006 nicht definiert. Eine unionsrechtliche Definition dieses Begriffs findet sich - für den Personenkraftverkehr - in Art 2 Z 5 der Verordnung (EG) Nr 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr 561/2006, ABI L 300 vom 14. November 2009, Seite 88. 7. Auch der - unionsrechtlich zu bestimmende - Begriff des "Werkverkehrs" ist allerdings in der VO 561 aus 2006, nicht definiert. Eine unionsrechtliche Definition dieses Begriffs findet sich - für den Personenkraftverkehr - in Artikel 2, Ziffer 5, der Verordnung (EG) Nr 1073 aus 2009, des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr 561 aus 2006,, Amtsblatt , L 300 vom 14. November 2009, Seite 88.

Demnach bezeichnet "Werkverkehr" den nicht kommerziellen Verkehrsdienst ohne Erwerbszweck, den eine natürliche oder juristische Person unter folgenden Bedingungen durchführt:

- "-Strichaufzählung
bei der Beförderungstätigkeit handelt es sich lediglich um eine Nebentätigkeit der natürlichen oder juristischen Person und
- "-Strichaufzählung
die eingesetzten Fahrzeuge sind Eigentum der natürlichen oder juristischen Person oder wurden von dieser Person im Rahmen eines Abzahlungsgeschäfts gekauft oder sind Gegenstand eines Langzeitleasing-Vertrags und werden von einem Angehörigen des Personals der natürlichen oder juristischen Person oder von der natürlichen Person selbst oder von Personal geführt, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde;"

Für den im vorliegenden Fall interessierenden Güterkraftverkehr enthält die Verordnung (EG) Nr 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, ABI L 300 vom 14. November 2009, Seite 72, zwar keine ausdrückliche Definition des Werkverkehrs, nimmt aber in ihrem Art 1 Abs 5 lit d Beförderungen von Gütern mit Kraftfahrzeugen unter bestimmten Voraussetzungen - die im Wesentlichen mit den für das Vorliegen von Werkverkehr im Personenkraftverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr 1073/2009 erforderlichen Voraussetzungen übereinstimmen - von jeglichem Erfordernis einer Beförderungsbewilligung aus. Diese Voraussetzungen sind: Für den im vorliegenden

Fall interessierenden Güterkraftverkehr enthält die Verordnung (EG) Nr 1072 aus 2009, des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, Amtsblatt , L 300 vom 14. November 2009, Seite 72, zwar keine ausdrückliche Definition des Werkverkehrs, nimmt aber in ihrem Artikel eins, Absatz 5, Litera d, Beförderungen von Gütern mit Kraftfahrzeugen unter bestimmten Voraussetzungen - die im Wesentlichen mit den für das Vorliegen von Werkverkehr im Personenkraftverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr 1073 aus 2009, erforderlichen Voraussetzungen übereinstimmen - von jeglichem Erfordernis einer Beförderungsbewilligung aus. Diese Voraussetzungen sind:

- "i) Die beförderten Güter müssen Eigentum des Unternehmens oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder wieder instand gesetzt worden sein;
- ii) die Beförderung muss der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, ihrem Versand ab dem Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder - zum Eigengebrauch - außerhalb des Unternehmens dienen;
- iii) die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen von Personal geführt werden, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde;
- iv) die Güter befördernden Fahrzeuge müssen dem Unternehmen gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft oder gemietet sein, wobei sie in letzterem Fall die Voraussetzungen der Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr erfüllen müssen; und
- v) diese Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen;"

Es besteht daher auch kein Zweifel daran, dass die verfahrensgegenständliche Beförderung als Werkverkehr nicht nur im Sinne des österreichischen Rechts (die Definition des Werkverkehrs in § 10 GütbefG wurde zuletzt durch die Novelle BGBl I Nr 32/2013 an die Voraussetzungen des eben zitierten Art 1 Abs 5 lit d der VO 1023/2009 angepasst, vgl RV 1986 BlgNR 24. GP, S. 7), sondern auch des Unionsrechts zu beurteilen ist. Es besteht daher auch kein Zweifel daran, dass die verfahrensgegenständliche Beförderung als Werkverkehr nicht nur im Sinne des österreichischen Rechts (die Definition des Werkverkehrs in Paragraph 10, GütbefG wurde zuletzt durch die Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 32 aus 2013, an die Voraussetzungen des eben zitierten Artikel eins, Absatz 5, Litera d, der VO 1023 aus 2009, angepasst, vergleiche , Regierungsvorlage 1986, BlgNR 24. GP, S. 7), sondern auch des Unionsrechts zu beurteilen ist.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass die Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung des Kontrollgeräts gemäß Art 3 Abs 1 der VO 3821/85 grundsätzlich auch für Fahrzeuge besteht, die der Güterbeförderung im Werkverkehr dienen, allerdings durch den Verweis auf die Ausnahmerebestimmungen des Art 3 der VO 561/2006 (unter anderem) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur Beförderung im Werkverkehr dienen, von dieser Verpflichtung ausgenommen sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass die Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung des Kontrollgeräts gemäß Artikel 3, Absatz eins, der VO 3821/85 grundsätzlich auch für Fahrzeuge besteht, die der Güterbeförderung im Werkverkehr dienen, allerdings durch den Verweis auf die Ausnahmerebestimmungen des Artikel 3, der VO 561 aus 2006, (unter anderem) Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur Beförderung im Werkverkehr dienen, von dieser Verpflichtung ausgenommen sind.

9. Das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes erweist sich daher als inhaltlich rechtswidrig, da die dem Revisionswerber zur Last gelegte Tat keine Verwaltungsübertretung bildet.

Gemäß § 42 Abs 4 VwGG kann der Verwaltungsgerichtshof in der Sache selbst entscheiden, wenn sie - wie im vorliegenden Fall - entscheidungsreif ist und die Entscheidung in der Sache selbst im Interesse der Einfachheit, Zweckmäßigkeit und Kostenersparnis liegt. Das Verwaltungsstrafverfahren gegen den Revisionswerber war daher gemäß § 42 Abs 4 VwGG iVm § 45 Abs 1 Z 1 VStG einzustellen. Gemäß Paragraph 42, Absatz 4, VwGG kann der Verwaltungsgerichtshof in der Sache selbst entscheiden, wenn sie - wie im vorliegenden Fall - entscheidungsreif ist und die Entscheidung in der Sache selbst im Interesse der Einfachheit, Zweckmäßigkeit und Kostenersparnis liegt. Das Verwaltungsstrafverfahren gegen den Revisionswerber war daher gemäß Paragraph 42, Absatz 4, VwGG in Verbindung mit Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer eins, VStG einzustellen.

Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014, BGBl II Nr 518/2013 idF BGBl II Nr 8/2014. Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr 518 aus 2013, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr 8 aus 2014,.

Wien, am 21. November 2014

Gerichtsentscheidung

EuGH 62012CJ0317 Lundberg VORAB

EuGH 61981CJ0283 CILFIT und Lanificio di Gavardo VORAB

EuGH 62012CJ0317 Lundberg VORAB

Schlagworte

Gemeinschaftsrecht Terminologie Definition von Begriffen EURallg8 Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden
Verhältnis der wörtlichen Auslegung zur teleologischen und historischen Auslegung Bedeutung der
Gesetzesmaterialien VwRallg3/2/2 Gemeinschaftsrecht Verordnung EURallg5

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2014:RA2014020043.L00

Im RIS seit

02.10.2017

Zuletzt aktualisiert am

02.10.2017

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at