jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 2008/3/26 2007/03/0221

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 26.03.2008

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E2A Assoziierung Türkei;
E2A E02401013;
E2A E11401020;
E2D Assoziierung Türkei;
E2D E02401013;
E2D E05204000;
E2D E11401020;
E3R E07203020;
E6C;
E6J;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

21970A1123(01) ZusProt AssAbk Türkei Art41 Abs1;
31992R0881 Güterkraftverkehrsmarkt Art1 Abs1;
31992R0881 Güterkraftverkehrsmarkt Art1 Abs2;
31992R0881 Güterkraftverkehrsmarkt Art2 idF 32002R0484;
31992R0881 Güterkraftverkehrsmarkt Art3 Abs1 idF 32002R0484;
31992R0881 Güterkraftverkehrsmarkt Art3 Abs3 idF 32002R0484;
31992R0881 Güterkraftverkehrsmarkt Art6 Abs2 idF 32002R0484;
31992R0881 Güterkraftverkehrsmarkt Art6 Abs3 idF 32002R0484;
31992R0881 Güterkraftverkehrsmarkt Art6 Abs4 idF 32002R0484;
32002R0484 Nov-31992R0881/31993R3118;
62001CC0317 Abatay Schlussantrag;
62001CJ0317 Abatay VORAB;
ARB1/80 Art13;
B-VG Art49 Abs1;
B-VG Art9 Abs1;

EURallg;
GütbefG 1995 §23 Abs1 Z8 idF 2006/I/023;
GütbefG 1995 §23 Abs2 idF 2001/I/106;
GütbefG 1995 §23 Abs3 idF 2006/I/023;
GütbefG 1995 §23 Abs3 Satz2 idF 2006/I/023;
GütbefG 1995 §23 Abs4 idF 2006/I/023;
GütbefG 1995 §7 Abs1 Z2 idF 2001/I/106;
VStG §2 Abs1;
VStG §2 Abs2;
VStG §5 Abs1;
VwRallg;

Beachte

Serie (erledigt im gleichen Sinn):2008/03/0165 E 17. Dezember 2008 2008/03/0024 E 26. März 2008

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde des H B in H, Deutschland, vertreten durch Dr. Norbert Novohradsky, Rechtsanwalt in 4810 Gmunden, Rathausplatz 2, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenats im Land Niederösterreich vom 10. Oktober 2007, Zl Senat-AM-06-0142, betreffend Übertretung des Güterbeförderungsgesetzes 1995, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I.

1. Mit dem angefochtenen, im Instanzenzug ergangenen Bescheid wurde dem Beschwerdeführer Folgendes zur Last gelegt:

"Sie haben es als Inhaber der K... mit dem Sitz in ... (Deutschland) zu verantworten, dass Sie am 27.3.2006 gegen 00.45 Uhr auf der Autobahn A1 bei Strkm, 135,0 im Gemeindegebiet

Wolfsbach Richtung Linz mit dem Sattelfahrzeug Marke ... mit dem

Kennzeichen ... mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr

als 3,5 t und dem Sattelanhänger Marke ... mit dem Kennzeichen ... als Unternehmer einen gemeinschaftslizenzpflichtigen gewerblichen Gütertransport beladen mit Textilien und Autoteilen von der Türkei nach Holland durchgeführt haben und nicht dafür gesorgt haben, dass die für den eingesetzten Fahrer, Herrn S. L., welcher zum Tatzeitpunkt Staatsangehöriger eines Drittstaates war (türkischer Staatsbürger), erforderliche Fahrerbescheinigung gemäß Art. 6 Abs. 3 iVm Abs. 4 der Verordnung EWG Nr. 881/92 in der Fassung Verordnung EG Nr. 484/2002 mitgeführt wurde."

Dadurch habe er § 23 Abs 1 Z 8 in Verbindung mit Abs 4 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) in Verbindung mit Art 3 Abs 1 in Verbindung mit Art 6 Abs 3 in Verbindung mit Abs 4 der Verordnung (EWG) Nr 881/92 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr 484/2002 verletzt und es wurde über ihn gemäß § 23 Abs 1 in Verbindung mit Abs 4 GütbefG eine Geldstrafe in der Höhe von EUR 1.453,-- (Ersatzfreiheitsstrafe von vierundzwanzig Stunden) verhängt.

2. Nach einer Wiedergabe des Verfahrensgangs und des Berufungsvorbringens stellte die belangte Behörde (zusammengefasst) Folgendes fest:

Der Beschwerdeführer als Inhaber des Unternehmens habe eine nach Ort und Zeit näher beschriebene Beförderung im gemeinschaftslizenzpflichtigen internationalen Güterverkehr über die Grenze (von der Türkei nach Holland) durchgeführt und dabei nicht dafür gesorgt, dass die gemäß der Verordnung (EWG) Nr 881/92 idF der Verordnung (EG)

Nr 484/2002 erforderliche Fahrerbescheinigung mitgeführt wurde, obwohl der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittstaates (Türkei) gewesen sei; eine solche Fahrerbescheinigung sei dem Beschwerdeführer von den zuständigen deutschen Behörden gar nicht ausgefolgt worden.

3. In der rechtlichen Beurteilung führte die belangte Behörde nach einer Wiedergabe der maßgebenden Bestimmungen des GütbefG und der Verordnung (EWG) Nr 881/92 idF der Verordnung (EG) Nr 484/2002 im Wesentlichen Folgendes aus:

Den Beschwerdeführer als Inhaber des die Güterbeförderung durchführenden Unternehmens, der eine rechtswirksame Übertragung verwaltungsstrafrechtlicher Verantwortung im Sinne des § 9 Abs 3 VStG nicht nachgewiesen habe, treffe die grundsätzliche verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit. Gemäß Art 6 Abs 4 der zitierten, "in das innerstaatliche Recht transformierten" Verordnung werde der Unternehmer dazu verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass bei vom Anwendungsbereich der Verordnung erfassten Beförderungen die Fahrerbescheinigung mitgeführt werde, was zunächst die "vorherige zur Verfügungsstellung dieses Dokuments durch den Unternehmer an den beteiligten Fahrer" beinhalte. Der Unternehmer könne sich deshalb nicht dadurch entlasten, dass seinen Anträgen auf Ausstellung entsprechender Fahrerbescheinigungen seitens der zuständigen deutschen Behörden nicht Folge geleistet worden sei; er hätte vielmehr seine behaupteten Ansprüche auf Ausstellung von Fahrerbescheinigungen "im dortigen Verfahren" weiter verfolgen müssen. Bei Anwendung entsprechender, ihm zumutbarer Aufmerksamkeit hätte der Beschwerdeführer erkennen müssen, dass eine Fahrt wie die beschwerdegegenständliche nur in Verbindung mit einer Fahrerbescheinigung zulässig sei. Der Umstand, dass der Beschwerdeführer gar keine Fahrerbescheinigung besessen habe, werde von der das fehlende Mitführen pönalisierenden Strafnorm spätestens dann erfasst, wenn - wie im Beschwerdefall - eine grenzüberschreitende Beförderung veranlasst werde.

4. Gegen diesen Bescheid richtet sich die Rechtswidrigkeit des Inhaltes geltend machende Beschwerde mit dem Antrag auf Aufhebung des angefochtenen Bescheides.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag auf Abweisung der Beschwerde.

II.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. Die im Beschwerdefall maßgebenden Bestimmungen lauten (auszugsweise) wie folgt:

1.1. Güterbeförderungsgesetz 1995, BGBl Nr 593/1995 idF BGBl I Nr 23/2006 (GütbefG):

"Geltungsbereich

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt, durch Beförderungsunternehmen und für den Werkverkehr mit solchen Kraftfahrzeugen. ...

Verkehr über die Grenze

§ 7. (1) Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen von Orten, die außerhalb des Bundesgebietes liegen, in das Bundesgebiet oder durch das Bundesgebiet hindurch, oder von innerhalb des Bundesgebietes liegenden Orten in das Ausland ist außer Inhabern von Konzessionen nach § 2 auch Unternehmern gestattet, die nach den im Staat des Standortes ihres Unternehmens geltenden Vorschriften zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen befugt sind und Inhaber einer der folgenden Berechtigungen sind:

1.

Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92,

2.

Genehmigung auf Grund der Resolution des Rates der Europäischen

Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) vom 14. Juni 1973,

3. Bewilligung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für den Verkehr nach, durch oder aus Österreich,

4. auf Grund zwischenstaatlicher Abkommen vergebene Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Eine solche Berechtigung ist jedoch nicht erforderlich, wenn eine anders lautende Anordnung nach Abs. 4 ergangen ist.

...

§ 9. (1) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet mitgeführt werden.

(2) Der Lenker hat die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet im Kraftfahrzeug mitzuführen und den Aufsichtsorganen (§ 21) auf Verlangen auszuhändigen.

...

Strafbestimmungen

§ 23. (1) Abgesehen von gemäß dem V. Hauptstück der Gewerbeordnung 1994 zu ahndenden Verwaltungsübertretungen begeht eine Verwaltungsübertretung, die mit einer Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu ahnden ist, wer als Unternehmer

...

3. Beförderungen gemäß §§ 7 bis 9 ohne die hierfür erforderliche Berechtigung durchführt oder Gebote oder Verbote von zwischenstaatlichen Vereinbarungen nicht einhält;

...

8. nicht dafür sorgt, dass die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 erforderlichen Gemeinschaftslizenzen oder Fahrerbescheinigungen mitgeführt werden.

9. unmittelbar anwendbare Vorschriften der Europäischen Union über den Güterverkehr auf der Straße verletzt, sofern dies nicht nach anderen Vorschriften zu bestrafen ist;

...

(2) Eine Verwaltungsübertretung begeht, die mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro zu ahnden ist, wer als Lenker

...

4. eine gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 erforderliche Gemeinschaftslizenz und Fahrerbescheinigung nicht mitführt oder auf Verlangen den Kontrollorganen nicht vorweist;

5. unmittelbar anwendbare Vorschriften der Europäischen Union über den Güterverkehr auf der Straße verletzt, sofern dies nicht nach anderen Vorschriften zu bestrafen ist.

(3) Strafbar nach Abs. 1 Z 3, Z 6, Z 8 oder Z 11 ist ein Unternehmer auch dann, wenn er die in §§ 7 bis 9 genannten Verpflichtungen oder die in der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 normierten Gebote und Verbote im Ausland verletzt. Örtlich zuständig ist diesfalls jene Behörde, in deren Sprengel der Lenker im Zuge einer Straßenkontrolle betreten wird, sonst jene Behörde, in deren Sprengel der Grenzübertritt in das Bundesgebiet erfolgte.

(4) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 Z 1 und 2 sowie Z 5 bis 7 hat die Geldstrafe mindestens 363 Euro zu betragen. Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 Z 3 und Z 8 bis 11 sowie bei Verwaltungsübertretungen gemäß § 366 Abs. 1 Z 1 der Gewerbeordnung 1994 hat die Geldstrafe mindestens 1 453 Euro zu betragen.

...

Verweisungen

§ 25. (1) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese, sofern nichts anderes ausdrücklich angeordnet ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 verwiesen wird, ist die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten, ABl. L 95 vom 9.4.1992, S.1, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1.3.2002, ABl. L 76 vom 19.3.2002, S.1, die Beitrittsakte Österreichs, Finnlands und Schwedens (angepasst durch den Beschluss 95/1/EG, Euratom, EGKS des Rates, ABl. L 1 vom 1.1.1995, S.1) ABl. C 241 vom 29.8.1994, S.21, und die Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge, ABl. L 236 vom 23.9.2003, S.33, anzuwenden."

1.2. Verordnung (EWG) Nr 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderung aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten, ABl Nr L 095 vom 9. April 1992, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. März 2002 zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr 881/92 und (EG) Nr 3118/93 des Rates hinsichtlich der Einführung einer Fahrerbescheinigung, ABl L Nr 076 vom 19. März 2002:

"Artikel 1

(1) Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr auf den im Gebiet der Gemeinschaft zurückgelegten Wegstrecken.

(2) Bei Beförderungen aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Verordnung für die in dem Mitgliedstaat, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, zurückgelegte Wegstrecke, sobald das hierfür erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland geschossen ist.

...

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung gelten als

-

'Fahrzeug': ein in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeforderung bestimmt sind;

-

'grenzüberschreitender Verkehr':

-

Fahrten eines Fahrzeuges mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden,

-

Fahrten eines Fahrzeuges mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt in einem Mitgliedstaat und der Bestimmungsort in einem Drittland oder umgekehrt befindet,

-

Fahrten eines Fahrzeuges zwischen Drittländern mit Durchfahrt durch das Gebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten,

-

Leerfahrten in Verbindung mit diesen Beförderungen;

-

'Fahrer': die Person, die ein Fahrzeug führt oder in diesem Fahrzeug befördert wird, um es bei Bedarf führen zu können.

Artikel 3

(1) Der grenzüberschreitende Verkehr unterliegt einer Gemeinschaftslizenz in Verbindung - sofern der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittstaates ist - mit einer Fahrerbescheinigung.

(2) Die Gemeinschaftslizenz wird von einem Mitgliedstaat gemäß den Artikeln 5 und 7 jedem gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmer erteilt, der

-

in einem Mitgliedstaat (nachstehend 'Niederlassungsmitgliedstaat' genannt) gemäß dessen Rechtsvorschriften niedergelassen ist;

-

in diesem Mitgliedstaat gemäß den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und dieses Mitgliedstaats über den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers zur Durchführung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs berechtigt ist.

(3) Die Fahrerbescheinigung wird von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 6 jedem Verkehrsunternehmer ausgestellt, der

-

Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und der

-

in diesem Mitgliedstaat Fahrer, die Staatsangehöriger eines Drittlandes sind, rechtmäßig beschäftigt oder Fahrer rechtmäßig einsetzt, die Staatsangehörige eines Drittstaates sind und ihm als Arbeitskraft gemäß den Bestimmungen zur Verfügung gestellt werden, die in diesem Mitgliedstaat für die Beschäftigung und die Berufsausbildung von Fahrern durch

-

Rechts- und Verwaltungsvorschriften und

-

gegebenenfalls Tarifverträge nach den in diesem Mitgliedstaat geltenden Vorschriften

festgelegt wurden.

Artikel 4

(1) Die Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 3 ersetzt - soweit es vorhanden ist - das von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ausgestellte Dokument, in dem bescheinigt wird, daß der Transportunternehmer zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrsmarkt zugelassen ist.

Sie ersetzt für die unter diese Verordnung fallenden Beförderungen auch die gemeinschaftlichen bzw. die unter Mitgliedstaaten ausgetauschten bilateralen Genehmigungen, die bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung erforderlich sind.

(2) Die Fahrerbescheinigung gemäß Artikel 3 bestätigt, dass im Rahmen einer Beförderung auf der Straße, für die eine Gemeinschaftslizenz besteht, der diese Beförderung durchführende Fahrer, der Staatsangehöriger eines Drittstaates ist, in dem Mitgliedstaat, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, gemäß den Rechts- und Verwaltungsvorschriften und gegebenenfalls, je nach den Vorschrift dieses Mitgliedstaats, gemäß den Tarifverträgen über die Bedingungen für die Beschäftigung und Berufsausbildung von Fahrern beschäftigt ist, um dort Beförderungen auf der Straße vorzunehmen.

Artikel 5

(1) Die Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 3 wird von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ausgestellt.

(2) Die Mitgliedstaaten händigen dem Inhaber das Original der Gemeinschaftslizenz, das von dem Transportunternehmen aufbewahrt wird, sowie so viele beglaubigte Abschriften aus, wie dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz Fahrzeuge als volles Eigentum oder aufgrund eines anderen Rechts, insbesondere aus Ratenkauf-, Miet- oder Leasingvertrag, zur Verfügung stehen.

(3) Die Gemeinschaftslizenz muß dem Muster in Anhang I entsprechen. In diesem Anhang ist auch die Verwendung der Gemeinschaftslizenz geregelt.

(4) Die Gemeinschaftslizenz wird auf den Namen des Transportunternehmers ausgestellt. Sie darf von diesem nicht an Dritte übertragen werden. Eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz muß im Fahrzeug mitgeführt werden und ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

(5) Die Gemeinschaftslizenz wird für einen Zeitraum von fünf Jahren ausgestellt; sie kann jeweils für denselben Zeitraum erneuert werden.

Artikel 6

(1) Die Fahrerbescheinigung gemäß Artikel 3 wird von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmens ausgestellt.

(2) Die Fahrerbescheinigung wird von dem Mitgliedstaat auf Antrag des Inhabers der Gemeinschaftslizenz für jeden Fahrer ausgestellt, der Staatsangehöriger eines Drittstaats ist und den er rechtmäßig beschäftigt bzw. der ihm gemäß den Rechts- und Verwaltungsvorschriften und gegebenenfalls, je nach den Vorschriften dieses Mitgliedstaats, gemäß den Tarifverträgen über die in diesem Mitgliedstaat geltenden Bedingungen für die Beschäftigung und Berufsausbildung von Fahrern rechtmäßig zur Verfügung gestellt wird. Mit der Fahrerbescheinigung wird bestätigt, dass der darin genannte Fahrer unter den in Artikel 4 festgelegten Bedingungen beschäftigt ist.

(3) Die Fahrerbescheinigung muss dem Muster in Anhang II entsprechen. In diesem Anhang werden auch die Bedingungen für die Verwendung der Fahrerbescheinigung festgelegt. Die Mitgliedstaaten treffen alle sachdienlichen Vorkehrungen, um die Fälschung von Fahrerbescheinigungen auszuschließen. Sie unterrichten die Kommission hierüber.

(4) Die Fahrerbescheinigung ist Eigentum des Verkehrsunternehmers, der sie dem darin genannten Fahrer zur Verfügung stellt, wenn dieser Fahrer ein Fahrzeug im Verkehr mit einer dem Verkehrsunternehmer erteilten Gemeinschaftslizenz führt. Eine beglaubigte Abschrift der Fahrerbescheinigung ist in den Geschäftsräumen des Verkehrsunternehmers aufzubewahren. Die Fahrerbescheinigung ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

(5) Die Geltungsdauer der Fahrerbescheinigung wird vom ausstellenden Mitgliedstaat festgesetzt; sie beträgt höchstens fünf Jahre. Die Fahrerbescheinigung gilt nur, solange die Bedingungen unter denen sie ausgestellt wurde, erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit der Verkehrsunternehmer sie unverzüglich der ausstellenden Behörde zurückgibt, wenn diese Bedingungen nicht mehr erfüllt sind.

...

Artikel 8

(1) Sind die in Artikel 3 Absatz 2 bzw. Absatz 3 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so lehnen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaates die Erteilung oder Erneuerung der Gemeinschaftslizenz bzw. der Fahrerbescheinigung durch eine mit Gründen versehene Entscheidung ab.

..."

1.3. Art 41 Abs 1 des am 23. November 1970 unterzeichneten Zusatzprotokolls zu dem am 12. September 1963 unterzeichneten Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Türkei, ABl L 293 vom 29. Dezember 1972 (Zusatzprotokoll):

"Die Vertragsparteien werden untereinander keine neuen Beschränkungen der Niederlassungsfreiheit und des freien Dienstleistungsverkehrs einführen."

1.4. Art 13 des vom Assoziationsrat am 19. September 1980 erlassenen Beschlusses Nr 1/80:

"Die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und die Türkei dürfen für Arbeitnehmer und ihre Familienangehörigen, deren Aufenthalt und Beschäftigung in ihrem Hoheitsgebiet ordnungsgemäß sind, keine neuen Beschränkungen der Bedingungen für den Zugang zum Arbeitsmarkt einführen."

2.1. Der Beschwerdeführer macht zunächst - was das Schwergewicht seiner Ausführungen bildet - geltend, Art 13 des Beschlusses Nr 1/80 und Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls untersagten neue Maßnahmen wie die durch die Verordnung (EG) Nr 484/2002 eingeführte Fahrerbescheinigung, die zu einer Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs für türkische Unternehmer und der Freizügigkeit türkischer Arbeitnehmer führten. Art 3 Abs 3 der Verordnung (EWG) Nr 881/92 idF der Verordnung (EG) Nr 484/2002 sei deshalb dahin auszulegen, dass Staatsangehörige der Türkei nicht als Staatsangehörige eines "Drittlandes" zu behandeln seien. Beschäftige ein Güterbeförderungsunternehmer also türkische Fernfahrer, müssten für diese keine Fahrerbescheinigungen ausgestellt und mitgeführt werden. Der Beschwerdeführer sei daher gemeinschaftsrechtlich gar nicht dazu verpflichtet, einem von ihm für die Beförderung eingesetzten türkischen Fernfahrer eine Fahrbescheinigung zur Verfügung zu stellen.

2.2. Dazu komme, dass ihm dies faktisch nicht möglich sei, weil sich die zuständigen deutschen Behörden zu Unrecht weigerten, entsprechende Fahrerbescheinigungen auszustellen. Dies stelle einen rechtfertigenden, zumindest aber schuldausschließenden Sachverhalt dar, zumal der Beschwerdeführer die notwendigen Anträge zur Ausstellung einer Fahrerbescheinigung gestellt habe.

3. Dieses Vorbringen ist nicht zielführend:

3.1. Strafbarkeit nach § 23 Abs 1 Z 8 GütbefG ist nur dann gegeben, wenn gemäß der Verordnung (EWG) Nr 881/92 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr 484/2002 ("VO") für die betreffende Güterbeförderung eine Gemeinschaftslizenz bzw Fahrerbescheinigung erforderlich war.

Gemäß Art 1 Abs 1 VO gilt diese Verordnung für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr auf den im Gebiet der Gemeinschaft zurückgelegten Wegstrecken.

Gemäß Art 1 Abs 2 VO gilt diese bei Beförderungen aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt für die in dem Mitgliedstaat, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, zurückgelegte Wegstrecke, sobald das hierfür erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland geschlossen ist. Ein solches Abkommen ist bislang - unstrittig - noch nicht geschlossen worden.

3.2. Entsprechend den Erwägungsgründen zur Verordnung (EWG) Nr 881/92 erfordere die Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik unter anderem "die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den Marktzugang im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr im Gebiet der Gemeinschaft". Dank dieser einheitlichen Marktzugangsregelung werde "die Dienstleistungsfreiheit hergestellt". Weiter heißt es: "Bei Beförderungen von einem Mitgliedstaat nach einem Drittland bzw. umgekehrt" sei bis zum Abschluss von entsprechenden Abkommen mit den betroffenen Drittländern "die Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Strecke im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, auszusetzen".

3.3. Art 3 Abs 1 der Verordnung (EWG) Nr 881/92 erhielt durch die Verordnung (EG) Nr 484/2002 die nunmehr geltende Fassung, wonach der grenzüberschreitende Verkehr einer Gemeinschaftslizenz "in Verbindung - sofern der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittstaats ist - mit einer Fahrerbescheinigung" unterliegt.

3.4. Die Erwägungsgründe zur Verordnung (EG) Nr 484/2002 lauten (auszugsweise) wie folgt:

"(1) Nach der Verordnung (EWG) Nr 881/92 unterliegt der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr einer Gemeinschaftslizenz, das heißt dem Vorliegen eines einheitlichen Dokuments.

(2) Das Fehlen eines Dokuments derselben Art, mit dem bescheinigt wird, dass die Fahrer Fahrzeuge im Güterkraftverkehr - das heißt im grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr 881/92 und im Kabotageverkehr, wie er in der Verordnung (EWG) Nr 3118/93 (5) definiert und vorgesehen ist - mit Gemeinschaftslizenz führen dürfen, hindert die Mitgliedsstaaten daran nachzuprüfen, ob die Fahrer aus Drittstaaten rechtmäßig beschäftigt bzw. rechtmäßig dem für die Beförderung verantwortlichen Verkehrsunternehmer zur Verfügung gestellt werden.

(3) Es ist daher angezeigt, eine Fahrerbescheinigung einzuführen und den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung auf Fahrer zu beschränken, die Staatsangehörige von Drittstaaten sind, und zu einem späteren Zeitpunkt anhand einer Beurteilung durch die Kommission über die etwaige Ausdehnung des Anwendungsbereichs zu befinden.

(4) Diese Verordnung berührt nicht die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft über die Freizügigkeit, den Wohnsitz und den Zugang zu einer Tätigkeit als Beschäftigter.

(5) Die fehlende Möglichkeit einer Kontrolle der Rechtmäßigkeit der Beschäftigung bzw. Zurverfügungsstellung von Fahrern außerhalb des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, hat zu einer Marktlage geführt, bei der Fahrer aus Drittstaaten mitunter regelwidrig und ausschließlich im grenzüberschreitenden Verkehr außerhalb des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, beschäftigt werden, um die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist und der dem Verkehrsunternehmer die Gemeinschaftslizenz erteilt hat, zu umgehen.

(6) Werden solche regelwidrig beschäftigten Fahrer eingesetzt, geschieht dies häufig in ungesicherten Beschäftigungsverhältnissen und zu niedrigen Löhnen, wodurch die Verkehrssicherheit gefährdet wird.

(7) Diese systematische Verletzung einzelstaatlicher Rechtsvorschriften hat zu einer ernsten Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Verkehrsunternehmern, die dies praktizieren, und Verkehrsunternehmern, die nur rechtmäßig beschäftigte Fahrer einsetzen, geführt.

(8) Den zuständigen Stellen ist es nicht möglich, die Arbeitsbedingungen dieser regelwidrig eingesetzten Fahrer zu kontrollieren."

3.5. Was "grenzüberschreitender Verkehr" im Sinne von Art 1 Abs 1 bzw. Art 3 Abs 1 VO bedeutet, wird in Art 2 festgelegt. Danach gelten als "grenzüberschreitender Verkehr" im Sinne dieser Verordnung nicht nur Fahrten eines Fahrzeuges, bei denen sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden, sondern auch Fahrten eines Fahrzeuges, bei denen sich der Ausgangspunkt in einem Mitgliedstaat und der Bestimmungsort in einem Drittland (oder umgekehrt) befindet, sowie auch Fahrten eines Fahrzeugs zwischen Drittländern mit Durchfahrt durch das Gebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten.

3.6. Ausgehend von dieser Begriffsbestimmung ist zunächst festzuhalten, dass hinsichtlich der beschwerdegegenständlichen Güterbeförderung (von der Türkei nach Holland) ein "grenzüberschreitender Verkehr" im Sinne von Art 2 VO vorliegt, der somit gemäß Art 1 Abs 1 und 2 leg. cit. jedenfalls hinsichtlich der innerhalb Österreichs zurückgelegten Wegstrecke der genannten Verordnung unterliegt: In Österreich fand keine Be- oder Entladung statt, weshalb die Regelung nach Art 1 Abs 2 leg cit diesbezüglich nicht zum Tragen kommt.

Dieses Ergebnis wird bestätigt durch einen Blick auf die Erwägungsgründe, wonach die Dienstleistungsfreiheit, die durch die in der Verordnung normierte einheitliche Marktzugangsregelung hergestellt werden soll, bei Beförderungen von einem Mitgliedsstaat nach einem Drittland bzw umgekehrt "auszusetzen" ist, solange ein entsprechendes Abkommen mit dem Drittland nicht geschlossen wurde. Die Regelung nach Art 1 Abs 2 VO stellt also insofern die Ausnahme von der durch die Verordnung grundsätzlich zu bewirkenden innergemeinschaftlichen Dienstleistungsfreiheit dar, führt aber nicht dazu, dass bei Transporten, die über mehrere Mitgliedstaaten in ein Drittland führen, entgegen der Regelung des Art 1 Abs 1 VO die genannte Verordnung gar nicht anzuwenden wäre.

Die Richtigkeit dieses Ergebnisses wird schließlich noch dadurch unterstrichen, dass bei anderer Lesart der Anwendungsbereich für die durch die Verordnung (EG) Nr 484/2002 eingeführte Fahrerbescheinigung ein sehr schmaler wäre, was im Gegensatz zu den dargestellten Erwägungsgründen stehen dürfte:

Ziel der zuletzt erwähnten Verordnung sei es doch gewesen, den Einsatz von "regelwidrig" - "in ungesicherten Beschäftigungsverhältnissen und zu niedrigen Löhnen" - beschäftigten Fahrern einzudämmen, was nicht nur der Verkehrssicherheit, sondern vor allem auch dem Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu Gute komme. Wäre nun bei einer Beförderung nach einem Drittland der innergemeinschaftliche Verkehr generell nicht von der Neuregelung erfasst, hätte dies zur Konsequenz, dass gerade für den Einsatz von Fahrern aus Drittländern "anfällige" Fälle, also Transporte von dem oder in den Heimatstaat des Fahrers, nicht erfasst wären; angesichts der dargestellten Erwägungen kann ein solches Ergebnis dem Normsetzer nicht zugesonnen werden.

3.7. Als Zwischenergebnis ist daher festzuhalten, dass der Beschwerdeführer, der für den beschwerdegegenständlichen Transport einen drittstaatsangehörigen Fahrer eingesetzt hat, gemäß Art 6 Abs 3 und 4

VO verpflichtet war, dem Fahrer die entsprechende Fahrerbescheinigung zur Verfügung zu stellen.

4. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers ändern die von ihm berufenen Bestimmungen des Assozierungsabkommens nichts an dieser Verpflichtung:

4.1. Der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) hat in seinem über ein Vorabentscheidungsersuchen des deutschen Bundessozialgerichts ergangenen Urteil vom 21. Oktober 2003, Rs C- 317/01, Rs C-369/01, ausgeführt, dass Art 13 des Beschlusses Nr 1/80 auf türkische Staatsangehörige nur dann anzuwenden ist, wenn diese sich im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats nicht nur ordnungsgemäß, sondern auch während eines hinreichend langen Zeitraums aufhalten, um sich dort schrittweise integrieren zu können.

Handelt es sich also um Fernfahrer türkischer Staatsangehörigkeit, die bei einem Unternehmen in der Türkei angestellt sind, deren Familien in der Türkei wohnen und die sich nur im Mitgliedsstaat aufhalten, um aus der Türkei stammende Waren dorthin einzuführen und dort zu entladen oder dort Waren aufzunehmen, um sie in die Türkei zu befördern und die nach jeder Fahrt in die Türkei zurückkehren, wo sie mit ihrer Familie wohnen und das Unternehmen, bei dem sie beschäftigt sind und von dem sie entlohnt werden, seinen Sitz hat, fehle es an der Absicht, sich in den Arbeitsmarkt des Mitgliedstaats zu integrieren, weshalb Art 13 des Beschlusses Nr 1/80 auf eine derartige Situation nicht anzuwenden sei (Rn 89 ff).

4.2. Hingegen ist nach dem erwähnten Urteil Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls auf grenzüberschreitende Gütertransporte aus der Türkei auf der Straße anzuwenden, wenn Leistungen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erbracht werden. Es können sich auf Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls nicht nur Unternehmen mit Sitz in der Türkei, die Dienstleistungen in einem Mitgliedstaat erbringen, sondern auch die Beschäftigten solcher Unternehmen berufen, um sich gegen eine neue Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs zu wenden. Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls verbietet es, im nationalen Recht eines Mitgliedstaats für die Erbringung von Dienstleistungen im Inland durch ein Unternehmen mit Sitz in der Türkei den Besitz einer Arbeitserlaubnis vorzuschreiben, wenn eine solche Arbeitserlaubnis nicht bereits beim Inkrafttreten dieses Zusatzprotokolls erforderlich war. Dabei ist es Sache des innerstaatlichen Gerichts, festzustellen, ob die auf türkische Staatsangehörige angewandte innerstaatliche Regelung weniger günstig ist als diejenige, die beim Inkrafttreten dieses Zusatzprotokolls für sie galt.

4.3. Davon ausgehend steht Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls nicht grundsätzlich einer Regelung wie der beschwerdegegenständlichen Verordnung entgegen. Erinnert sei in diesem Zusammenhang daran, dass mit der Einführung der Fahrerbescheinigung nicht etwa eine neue inhaltliche Schranke für den Einsatz von drittstaatsangehörigen Fahrern aufgestellt wurde, vielmehr soll die Fahrerbescheinigung, die gemäß Art 3 Abs 3 der zitierten Verordnung dann auszustellen ist, wenn das Verkehrsunternehmen selbst den Fahrer "rechtmäßig beschäftigt" oder "rechtmäßig einsetzt", den rechtmäßigen Einsatz des Fahrers dokumentieren (so ausdrücklich Art 6 Abs 2 letzter Satz VO: "Mit der Fahrerbescheinigung wird bestätigt, dass der darin genannte Fahrer unter den in Art 4 festgelegten Bedingungen beschäftigt ist.").

Vor diesem Hintergrund bleibt kein Raum für vernünftige Zweifel an der Auslegung des Art 3 Abs 3 der VO, weshalb die Anregung des Beschwerdeführers, ein diesbezügliches Vorabentscheidungsersuchen gemäß Art 234 EG an den EuGH zu stellen, nicht aufgegriffen wird.

4.4. Entscheidend für die Vereinbarkeit mit Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls ist vielmehr, ob durch die innerstaatlichen Normen ("Rechts- und Verwaltungsvorschriften und gegebenenfalls Tarifverträge", vgl Art 3 Abs 3 VO) weitergehende Beschränkungen für den Einsatz türkischer Fernfahrer festgelegt wurden, als sie bei Inkrafttreten von Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls (in Deutschland nach der Ratifizierung durch den Bundestag am 1. Jänner 1973 in Kraft getreten) bestanden haben.

4.5. Der Beschwerdeführer bringt nicht konkret vor, dass entgegen der Stillhalteklausel des Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls die deutschen nationalen Regelungen neue Hemmnisse in diesem Sinne aufgestellt hätten; solches ist auch für den Verwaltungsgerichtshof nicht erkennbar:

Das (deutsche) Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil vom 13. September 2007, Zl BVerwG 3 C 49.06, über die Revision eines in Deutschland ansässigen Speditionsunternehmens, das im gewerblichen Güterverkehr zwischen der Türkei und Deutschland sowie den Beneluxstaaten tätig ist und über eine Gemeinschaftslizenz nach Art 3 Abs 2 der

Verordnung verfügt, gegen ein Urteil, mit dem (im Instanzenzug) die Klage auf Erteilung einer Fahrerbescheinigung abgewiesen wurde, folgendes ausgeführt:

"Die Erteilung der Fahrerbescheinigung setzt nach Art. 3 Abs. 3 EG-VO voraus, dass der Fahrer entweder bei dem Kläger rechtmäßig beschäftigt ist oder von ihm rechtmäßig eingesetzt wird. Da ein Beschäftigungsverhältnis zwischen dem Kläger und dem Fahrer unstreitig nicht besteht, kommt allein die zweite Alternative in Betracht, dass der Kläger in rechtmäßig einsetzt, also (der Fahrer) ihm als Arbeitskraft gemäß den Bestimmungen zur Verfügung gestellt wird, die in Deutschland für die Beschäftigung solcher Fahrer durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften festgelegt wurden. Diesen Anforderungen genügt der Einsatz des Fahrers durch den Kläger jedoch nicht. Der Verwaltungsgerichtshof ist auf der Grundlage der von ihm getroffenen tatsächlichen Feststellungen zutreffend von einer unerlaubten Arbeitnehmerüberlassung ausgegangen, welche die Erteilung der begehrten Fahrerbescheinigung ausschließt."

Die Stillhalteklausel des Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls stehe nach den Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts der Erlaubnispflicht deshalb nicht entgegen, weil die Erlaubnispflicht für die Arbeitnehmerüberlassung bereits vor Inkrafttreten der Stillhalteklausel des Zusatzprotokolls in Deutschland eingeführt wurde. Im Übrigen legte das Bundesverwaltungsgericht dar (was jeweils näher begründet wurde), dass das dem Einsatz des Fahrers zu Grunde liegende Rechtsverhältnis entgegen dem Vorbringen des (dortigen) Klägers als Arbeitnehmerüberlassung zu qualifizieren sei, und dass der (dortige) Kläger zu Unrecht die Ansicht vertrete, die Arbeitnehmerüberlassung durch seine türkische Tochterfirma werde nicht gewerbsmäßig betrieben und er sich auch nicht auf das sogenannte "Konzernprivileg" berufen könne.

Davon ausgehend habe der (dortige) Kläger keinen Anspruch auf Erteilung einer Fahrerbescheinigung nach Art 3 der Verordnung.

4.6. Sind die Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerbescheinigung nicht erfüllt (der Beschwerdeführer behauptet sachverhaltsbezogen nicht einmal, dass bei ihm - anders als bei der klagenden Partei in dem dem zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Grunde liegenden Verfahren - die Voraussetzungen dafür vorlägen; auch aus den Verwaltungsakten ergibt sich dafür nichts), kann der Umstand, dass der Beschwerdeführer (unberechtigte) Anträge auf Erteilung von Fahrerbescheinigungen gestellt hat, die (demgemäß) abgewiesen wurden, ihn nicht entlasten.

Soweit der Beschwerdeführer geltend macht, durch die inkriminierte Regelung, die zu Unrecht in seine Dienstleistungsfreiheit eingreife, werde "den Lastkraftwagenfahrern faktisch untersagt, jeglicher Tätigkeit nachzukommen", ist - abgesehen vom Hinweis auf die Möglichkeit, grenzüberschreitende Beförderungen im Rahmen einer "CEMT-Genehmigung" gemäß § 7 Abs 1 Z 2 GütbefG durchzuführen - mit den Worten des Generalanwaltes Mischo in den Schlussanträgen vom 13. Mai 2003 in den verbundenen Verfahren Rs C-317/01 und C-369/01 auf Folgendes hinzuweisen: "Es gibt eine Lösung, mit der vermieden werden könnte, dass die türkischen Fahrer arbeitslos werden und dass die deutschen Unternehmen Fahrer beschäftigen müssen, die weder Türkisch sprechen noch die örtlichen Gepflogenheiten kennen. Sie bestünde darin, dass den Betroffenen eine Arbeitserlaubnis erteilt wird, sofern sie von den deutschen Unternehmen nach den Vorschriften des deutschen Arbeits- und Sozialrechts eingestellt werden."

5.1. Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, dass die belangte Behörde den ihm zur Last gelegten Tatvorwurf zu Unrecht unter die Strafbestimmung des § 23 Abs 1 Z 8 GütbefG subsumiert habe. Er habe nämlich am Tattag über gar keine Fahrerbescheinigung für den Lenker verfügt, weshalb nach Auffassung des Beschwerdeführers die ihm zur Last gelegte Tat richtigerweise unter § 23 Abs 1 Z 3 GütbefG zu subsumieren gewesen sei. Der Fall, dass eine Fahrerbescheinigung gar nicht ausgestellt worden sei, unterscheide sich nämlich insofern von jenem, bei dem der Unternehmer nicht dafür gesorgt habe, dass eine erforderliche (und tatsächlich vorhandene) Fahrerbescheinigung mitgeführt wurde.

5.2. Dass diese Auffassung unzutreffend ist, weil der Unternehmer der ihn danach treffenden Verpflichtung auch dann nicht nachkommt, wenn er eine erforderliche Fahrerbescheinigung gar nicht besorgt hat, hat der Verwaltungsgerichtshof allerdings bereits in seinem Erkenntnis vom 15. November 2007, Zl 2007/03/0127, auf das gemäß § 43 Abs 2 VwGG verwiesen wird, ausgeführt.

6.1. Der Beschwerdeführer macht schließlich geltend, "die Tatortfiktion im Sinne der Novellierung des Güterbeförderungsgesetzes 1995 durch das Bundesgesetzblatt Nr. 23/2006" sei rechtswidrig. Vor der genannten Novellierung habe keine Möglichkeit bestanden, ausländische Unternehmer zu verfolgen, weil kein inländischer Tatort

gegeben gewesen sei. Die nunmehrige "einfach gesetzliche Tatortfiktion" sei "nach Ansicht

des Beschwerdeführers verfassungswidrig ... sowohl im Sinne der

österr.-rechtlichen Verfassungsbestimmungen als auch im Sinne des EU Rechts".

6.2. Auch dieses Vorbringen erweist sich als nicht zielführend:

Durch die Novelle BGBl I Nr 23/2006 erhielt § 23 GütbefG die seither geltende Fassung, wonach strafbar nach Abs 1 Z 3, Z 6, Z 8 oder Z 11 ein Unternehmer auch dann ist, wenn er die in §§ 7 bis 9 genannten Verpflichtungen oder die in der Verordnung (EWG) Nr 881/92 normierten Gebote und Verbote im Ausland verletzt. Örtlich zuständig ist diesfalls jene Behörde, in deren Sprengel der Lenker im Zuge einer Straßenkontrolle betreten wird, sonst jene Behörde, in deren Sprengel der Grenzübertritt in das Bundesgebiet erfolgte.

Eine entsprechende Regelung im GütbefG war erstmals durch die NovelleBGBl I Nr 106/2001 eingefügt worden: § 23 Abs 3 erster Satz GütbefG idF dieser Novelle lautete:

"(3) Strafbar nach Abs. 1 Z 3 oder Z 6 ist ein Unternehmer auch dann, wenn er die in §§ 7 bis 9 genannten Verpflichtungen im Ausland verletzt."

Durch die Novelle BGBl I Nr 23/2006 wurde also erstmals eine Strafdrohung gegenüber Unternehmern mit Sitz im Ausland, die nicht dafür sorgen, dass die gemäß der VO (EWG) Nr 881/92 erforderlichen Gemeinschaftslizenzen oder Fahrerbescheinigungen mitgeführt werden, normiert, während die entsprechende Strafdrohung gegenüber Lenkern bereits zuvor bestanden hatte (§ 23 Abs 2 GütbefG idF der Novelle BGBl I Nr 106/2001).

Gemäß § 2 Abs 1 VStG sind, sofern die Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmen, nur die im Inland begangenen Verwaltungsübertretungen strafbar. Diese Bestimmung ermöglicht es also dem Gesetzgeber, eine abweichende Regelung über den örtlichen Geltungsbereich zu treffen.

Eine Übertretung ist im Inland begangen, wenn der Täter im Inland gehandelt hat oder hätte sollen oder wenn der zum Tatbestand gehörende Erfolg im Inland eingetreten ist (§ 2 Abs 2 VStG).

Nach Art 49 Abs 1 B-VG erstreckt sich die verbindende Kraft von Bundesgesetzen, wenn nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist, auf das gesamte Bundesgebiet. Daraus folgt, dass dann, wenn nichts Gegenteiliges angeordnet ist, der Tatbestand eines Bundesgesetzes nur durch im Inland verwirklicht Sachverhalte erfüllt wird (vgl das hg Erkenntnis vom 2. Juli 1998, Zl 97/07/0152).

Auch wenn also grundsätzlich das Territorialitätsprinzip gilt, bleibt dem Gesetzgeber unbenommen, im Sinne des Personalitätsprinzips Gebote an die eigenen Staatsbürger, die sich außerhalb des Staatsgebietes befinden, zu richten, sowie - im Sinne des Schutzprinzips - an andere Personen bezüglich solcher Verhaltensweisen, die sich gegen ein inländisches Rechtsgut oder den Staat selbst richten (vgl Walter, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, System (1972), 119). Wohl sind dabei die allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts einzuhalten (Art 9 Abs 1 B-VG), ein ausreichender "inländischer Anknüpfungsgrund" (vgl das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 1. Juli 1981, VfSlg 9183; siehe auch Rein, Der räumliche Geltungsbereich einer Landesrechtsordnung, JBl 1988, 157,) liegt aber im gegebenen Zusammenhang schon deshalb vor, weil die Strafbarkeit des Unternehmers daran anknüpft, dass ein Grenzübertritt in das österreichische Bundesgebiet durch den Lenker der Beförderungseinheit erfolgt (§ 23 Abs 3 zweiter Satz GütbefG).

6.3. Der Beschwerdeführer konkretisiert die von ihm erhobenen Bedenken an der Verfassungsmäßigkeit der genannten Novellierung nicht einmal ansatzweise. Vor dem oben dargestellten Hintergrund hegt auch der Verwaltungsgerichtshof keine verfassungsrechtlichen Bedenken an der genannten Strafnorm; er sieht sich daher nicht veranlasst, die Anregung des Beschwerdeführers auf Einleitung eines Gesetzesprüfungsverfahrens (in diesem Sinne ist wohl der Antrag auf "Abtretung" der Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und "Behebung" der Bestimmung des § 23 Abs 3 GütbefG wegen Verfassungswidrigkeit zu verstehen) aufzugreifen.

7. Auf dem Boden des Gesagten wurde der Beschwerdeführer daher durch den angefochtenen Bescheid nicht in Rechten verletzt, weshalb die Beschwerde gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen war.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung BGBl II Nr 333/2003.

Wien, am 26. März 2008

Gerichtsentscheidung

EuGH 62001J0317 Abatay VORAB

Schlagworte

Verwaltungsrecht Internationales Rechtsbeziehungen zum Ausland VwRallg12Gemeinschaftsrecht Verordnung Strafverfahren EURallg5/2

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2008:2007030221.X00

Im RIS seit

16.04.2008

Zuletzt aktualisiert am

08.09.2015

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at