jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2007/10/17 2006/07/0007

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 17.10.2007

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E1E;
E6J;
40/01 Verwaltungsverfahren;
59/04 EU - EWR;
83 Naturschutz Umweltschutz;

Norm

11997E028 EG Art28;
11997E029 EG Art29;
62003CJ0320 Kommission / Österreich;
AVG §37;
AVG §45 Abs2;
EURallg;
IG-L 1997 §14 Abs1 Z1;
IG-L 1997 §14 Abs1;
IG-L 1997 §30 Abs1 Z4 idF 2001/I/062;
Verkehrsbeschränkende Maßnahmen A 12 BGBl 2003/II/278 §3;
Verkehrsbeschränkende Maßnahmen A 12 BGBl 2003/II/278;
Verkehrsbeschränkende Maßnahmen A 12 BGBl 2003/II/279;
VStG §5 Abs1;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Bumberger und die Hofräte Dr. Beck und Dr. Enzenhofer als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Chlup, über die Beschwerde des U P in J, Deutschland, vertreten durch Dr. Karl Schelling, Rechtsanwalt in 6850 Dornbirn, Schulgasse 22, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol vom 31. Mai 2005, Zl. uvs-2005/25/1241- 2, betreffend Übertretung des Immissionsschutzgesetzes-Luft (weitere Partei: Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft), 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.

Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Kufstein vom 11. April 2005 wurde der Beschwerdeführer für schuldig erkannt, er habe am 11. Oktober 2004, um 3.10 Uhr, auf der A 12 Inntalautobahn, bei km 24,300, als Lenker eines Sattelkraftfahrzeuges mit über 7,5 t höchstem zulässigen Gesamtgewicht entgegen den Bestimmungen des § 30 Abs. 1 Z. 4 Immissionsschutzgesetz-Luft iVm § 3 der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 27. Mai 2003, BGBl. II Nr. 278, das "Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge über 7,5 Tonnen höchstes zulässiges Gesamtgewicht an Werktagen zwischen 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen zwischen 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr" auf der genannten Autobahn zwischen Strkm 20,359 im Gemeindegebiet von Kundl und Strkm 66,780 im Gemeindegebiet von Ampass missachtet, obwohl die Fahrt nicht unter die Ausnahmebestimmungen der zitierten Verordnung gefallen sei und er auch nicht im Besitz einer Ausnahmegenehmigung gewesen sei. Er habe dadurch die genannten Rechtsvorschriften verletzt, sodass über ihn wegen dieser Verwaltungsübertretung eine Geldstrafe von EUR 218,-- (Ersatzfreiheitsstrafe von 60 Stunden) verhängt wurde.

Gegen diesen Bescheid erhob der Beschwerdeführer Berufung.

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol (die belangte Behörde) führte am 31. Mai 2005 eine mündliche Verhandlung durch.

Mit dem nunmehr vor dem Verwaltungsgerichtshof angefochtenen Bescheid vom 31. Mai 2005 wies die belangte Behörde gemäß § 66 Abs. 4 AVG iVm §§ 24 und 51 VStG die Berufung als unbegründet ab.

Nach Wiedergabe des wesentlichen Berufungsvorbringens führte die belangte Behörde begründend aus, dass im Hinblick auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 2. Dezember 2004, B 1612/03-9, keine Bedenken gegen die Rechtskonformität der genannten Verordnung bestünden. Bei der gegenständlichen Verwaltungsübertretung handle es sich um ein Ungehorsamsdelikt, und es müsse ein LKW-Lenker damit rechnen, dass vor Beginn des Fahrverbotsbereiches die Parkplätze auf der Autobahn ausgelastet seien. Er müsse sich deshalb früh genug um eine Abstellmöglichkeit für sein Fahrzeug umsehen. Sollte es ihm tatsächlich nicht gelingen, auf einem Autobahnparkplatz vor Beginn des Sanierungsgebietes eine Abstellmöglichkeit zu finden, so gebe es immer noch die Möglichkeit, spätestens bei der letzten Ausfahrt vor Beginn des Fahrverbotes die Autobahn zu verlassen und abseits dieser eine Abstellmöglichkeit bis zum Ende des Nachtfahrverbotes zu suchen. Es bestehe daher in so einem Fall überhaupt keine Notwendigkeit, in das Sanierungsgebiet einzufahren; dies noch dazu, als der Beschwerdeführer nach seinen Angaben zuerst den Parkplatz eines näher genannten Unternehmens in Kundl angefahren sei und, weil dieser ausgelastet gewesen sei, seine Fahrt auf der Autobahn fortgesetzt habe. Um zum Parkplatz dieses Unternehmens zu gelangen, habe er bei der Autobahnabfahrt Wörgl-West diese verlassen müssen und sei demnach wieder bei Wörgl-West, wo das Nachfahrverbot beginne, auf die Autobahn aufgefahren. Es sei dem Beschwerdeführer nicht gelungen, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden treffe, und es sei ihm Fahrlässigkeit zur Last zu legen.

Auf Grund der großen Umweltbelastung im unteren Inntal durch den Schwerverkehr sei die Einhaltung des Nachtfahrverbotes für die Gesundheit der dort lebenden Bevölkerung von großer Bedeutung. Die nachteiligen Folgen einer derartigen Übertretung seien somit erheblich.

Der Beschwerdeführer habe bezüglich seiner Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse keine Angaben gemacht, und auch in der mündlichen Verhandlung habe dazu nichts vorgebracht werden können. Es sei deshalb von durchschnittlichen wirtschaftlichen Verhältnissen auszugehen.

Gegen diesen Bescheid erhob der Beschwerdeführer zunächst Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, der deren Behandlung ablehnte und sie dem Verwaltungsgerichtshof zur Entscheidung abtrat (Beschluss vom 28. November 2005, B 873/08-8).

Im verwaltungsgerichtlichen Verfahren ergänzte der Beschwerdeführer das Beschwerdevorbringen und machte zusammengefasst geltend, dass die genannte Verordnung dem Gemeinschaftsrecht widerspreche und es darüber hinaus an einem Verschulden des Beschwerdeführers an der Begehung der Verwaltungsübertretung fehle, weil im

Autobahnbereich vor Beginn des gegenständlichen Fahrverbotes keine ausreichenden Parkplätze für LKW auf österreichischem Staatsgebiet vorhanden gewesen seien.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

II.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Gemäß § 30 Abs. 1 Z. 4 Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. Nr. 115/1997, idF BGBl. I Nr. 62/2001 begeht, sofern die Tat nicht den Tatbestand einer mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlung bildet, eine Verwaltungsübertretung und ist mit Geldstrafe bis zu 2.180 EUR zu bestrafen, wer einer gemäß §§ 14 und 16 Abs. 1 Z. 4 erlassenen und entsprechend kundgemachten Anordnung des Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 zuwiderhandelt.

Auf Grund der §§ 10, 11 und 14 IG-L idF BGBl. I Nr. 102/2002 erließ der Landeshauptmann von Tirol die Verordnung BGBl. II Nr. 278/2003, mit der auf einem Teilbereich der A 12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen wurden. Die §§ 2 bis 4 dieser Verordnung lauten:

"Sanierungsgebiet

§ 2. Als Sanierungsgebiet im Sinne des § 2 Abs. 8 IG-L wird der Abschnitt der A 12 Inntalautobahn zwischen km 20,359 im Gemeindegebiet von Kundl und km 66,780 im Gemeindegebiet von Ampass festgelegt.

Verbot

§ 3. In dem nach § 2 festgelegten Sanierungsgebiet ist an Werktagen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr das Fahren mit Lastkraftwagen oder Sattelkraftfahrzeugen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t und Lastkraftwagen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt, verboten.

Einer bescheidmäßigen Anordnung einer Behörde bedarf es

nicht, das Verbot wirkt direkt.

Ausnahmen

§ 4. Vom Verbot des § 3 sind über die Ausnahmen nach § 14 Abs. 2 IG-L hinaus ausgenommen:

1. Fahrten zum überwiegenden Transport leicht verderblicher Lebensmittel mit einer Haltbarkeit von nur wenigen Tagen oder zum ausschließlichen Transport von periodischen Druckwerken;

2. Fahrten zur Aufrechterhaltung dringender medizinischer Versorgung;

3. Lebendtiertransporte, die aus Gründen des Tierschutzes nur in den Nachtstunden durchgeführt werden können;

4. Fahrten, die den Straßenbauvorhaben auf der A 12 oder A 13 oder dem Ausbau der Zulaufstrecke Nord der Eisenbahnachse Brenner - München - Verona dienen;

5.

Fahrten des Abschleppdienstes oder der Pannenhilfe;

6.

unaufschiebbare Fahrten des Bundesheeres oder der UNPROFOR, SFOR oder KFOR oder Fahrten von Hilfstransporten anerkannter Hilfsorganisationen."

Die Beschwerde vertritt die Auffassung, dass das verordnete Nachtfahrverbot (§ 3 der genannten Verordnung) dem Gemeinschaftsrecht widerspreche, weil diese Verordnung überraschend erlassen und keine ausreichende Übergangsfrist gesetzt worden sei, die es den betroffenen Fuhrunternehmen ermöglicht hätte, die Abwicklung des Gütertransportes auf die neuen geänderten Rahmenbedingungen einzustellen. Darüber hinaus würden ausländische Frächter, insbesondere solche aus Deutschland, gegenüber Tiroler Frachtunternehmen diskriminiert, weil deutsche Frächter, wenn sie in den frühen Morgenstunden bei Tiroler Unternehmen laden wollten, am Vortag zufahren müssten, weshalb sie nicht konkurrenzfähig seien. Demgegenüber könnten die Tiroler Frächter während dieser

äußerst wichtigen Morgenstunden problemlos zu ihren Kunden in Tirol zufahren und laden. Auch in Bezug auf Transporte, welche von Tirol aus nach Italien durchgeführt würden oder von Italien aus nach Tirol, seien die deutschen Frächter offensichtlich benachteiligt und hätten umgekehrt keinen Vorteil, weil in Richtung Deutschland ein Transport nicht möglich sei. Außerdem erfülle das Nachtfahrverbot nicht die Voraussetzungen nach der Richtlinie 96/62 und sei insbesondere nicht geprüft worden, ob auch andere, weniger schwerwiegende Maßnahmen möglich wären. Ferner müsste Österreich im Bereich vor dem LKW-Nachtfahrverbot die erforderlichen Parkplätze zur Verfügung stellen, weshalb ausländische Frächter noch zusätzlich benachteiligt seien, wenn sie LKW-Plätze nur außerhalb von Tirol zur Verfügung hätten. Das Nachtfahrverbot sei daher unverhältnismäßig und unzumutbar.

Dieses Vorbringen verhilft der Beschwerde nicht zum Erfolg.

In dem von der Beschwerde ins Treffen geführten Urteil vom 15. November 2005, C-320/03 (Kommission gegen Österreich), hat der EuGH ausgesprochen, dass ein Übergangszeitraum von nur zwei Monaten bei einem sektoralen Fahrverbot nicht zulässig sei, weil sich die Wirtschaftsteilnehmer nicht in zumutbarer Weise darauf einstellen könnten (RN 90).

Die gegenständliche Verordnung BGBl. II Nr. 278/2003 trat mit 1. Juni 2003 in Kraft (vgl. § 5 dieser Verordnung). Die dem Beschwerdeführer angelastete Verwaltungsübertretung wurde von ihm am 11. Oktober 2004 gesetzt. Inwieweit es dem Beschwerdeführer nicht möglich gewesen sei, sich während eines Zeitraumes von mehr als 16 Monaten zwischen Inkrafttreten dieser Verordnung und der Begehung der Verwaltungsübertretung auf die durch das Nachtfahrverbot bewirkten neuen Gegebenheiten anzupassen, wird in der Beschwerde nicht näher dargelegt und ist auch nicht ersichtlich.

In diesem Urteil hat der EuGH entschieden, dass Österreich dadurch gegen seine Verpflichtungen aus den Art. 28 und 29 EG verstoßen habe, dass mit der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 27. Mai 2003, BGBl. II Nr. 279, 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 war. Im Beschwerdefall geht es allerdings nicht um ein (sektorales) Fahrverbot im Sinne jener Verordnung, die diesem Urteil des EuGH zu Grunde lag, sondern (lediglich) um das Nachtfahrverbot gemäß der Verordnung BGBl. II Nr. 278/2003.

Wie sich aus den Schlussanträgen des Generalanwaltes (Z. 45) und aus dem genannten Urteil des EuGH (RN 46) ergibt, hat die Kommission in ihrer Vertragsverletzungsklage gegen die Republik Österreich eine Verletzung des Gemeinschaftsrechts durch das sektorale Fahrverbot der Verordnung BGBl. II Nr. 279/2003 u. a. darin erblickt, dass diese Maßnahme nicht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entspreche, weil es andere Maßnahmen gebe, die den freien Verkehr von Waren und Transportdienstleistungen weniger behinderten. Als solche Maßnahmen führte die Kommission ausdrücklich auch ein Nachtfahrverbot an. Die Kommission erachte demnach ein Nachtfahrverbot als mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar. Ein Hinweis, dass der EuGH diese Auffassung nicht teile, findet sich nicht.

Aus diesen Schlussanträgen des Generalanwaltes geht auch hervor, dass aus dem Umstand, dass eine Umweltschutzmaßnahme ausländische Waren stärker als inländische belaste, sich nicht ohne Weiteres schließen lasse, dass die Maßnahme (mittelbar) diskriminierend sei. Es sei daher weiter zu prüfen, ob diese Auswirkungen zwangsläufig und wesensmäßig aus dem Umweltschutzziel der Maßnahme folgten, das heiße, ob das Ziel der Maßnahme erreicht werden könnte, ohne die ausländischen Waren stärker zu belasten als die inländischen (Z. 107 der Schlussanträge). Zusammenfassend vertrat der Generalanwalt in Bezug auf die vorgenannte Verordnung BGBl. II Nr. 279/2003 sodann die Auffassung, dass, wenn auch das damit verordnete sektorale Fahrverbot sich auf Güter befördernde ausländische Fuhrunternehmen stärker auswirke als auf österreichische Unternehmen, dies eine unvermeidliche Folge der Anwendung dieser Maßnahme in ihrem räumlichen Zusammenhang sei und sie außerdem nicht bezwecke, die österreichischen Spediteure irgendwie zu begünstigen. Trotz der unterschiedlichen Auswirkungen auf den das Sanierungsgebiet durchfahrenden ausländischen und österreichischen Verkehr könne dieses sektorale Fahrverbot grundsätzlich mit Umweltschutzerwägungen gerechtfertigt werden (Z. 108 der Schlussanträge). Darüber hinaus führte der Generalanwalt aus, dass Maßnahmen, die die Beeinflussung der Verkehrsträger bezweckten, angesichts der besonderen geografischen Lage Österreichs naturgemäß und zwangsläufig den ausländischen Transit stärker als den Binnentransport der betroffenen Güter beträfen und - als Ganzes und in ihrem allgemeinen Zusammenhang betrachtet - die streitige Maßnahme (das verordnete sektorale Fahrverbot) nicht als (mittelbar) diskriminierend anzusehen sei (Z. 94 und 95 der Schlussanträge).

Wie bereits dargelegt, wurde mit der beschwerdegegenständlichen Verordnung BGBl. II Nr. 278/2003 nicht ein sektorales Fahrverbot, sondern lediglich ein Nachtfahrverbot - welches als gelindere Maßnahme nach Ansicht des EuGH grundsätzlich zulässig erscheint - verordnet. Unter Zugrundelegung der vorgenannten Ausführungen und Grundsätze erscheint diese (gelindere) Maßnahme auch nicht unverhältnismäßig, und es kann - entgegen der Beschwerdeansicht - eine Gemeinschaftswidrigkeit der beschwerdegegenständlichen Verordnung nicht erblickt werden.

Im Hinblick darauf bestand auch keine Veranlassung zur Einleitung des in der Beschwerde angeregten Vorabentscheidungsverfahrens.

Das weitere Beschwerdevorbringen, dass den Beschwerdeführer kein Verschulden an der ihm angelasteten Verwaltungsübertretung treffe, weil er vor dem Bereich des Nachtfahrverbotes keinen LKW-Parkplatz auf österreichischem Gebiet habe finden können und deshalb habe weiterfahren müssen, ist ebenso nicht zielführend.

Bei der vorliegenden Übertretung des Nachtfahrverbotes handelt es sich um ein Ungehorsamsdelikt, sodass es gemäß § 5 Abs. 1 (zweiter Satz) VStG dem Beschwerdeführer oblegen ist, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung dieser Verwaltungsvorschrift kein Verschulden treffe. Nach ständiger hg. Judikatur ist es zu einer solchen Glaubhaftmachung erforderlich, dass der Beschuldigte initiativ, von sich aus in substanziierter Form alles darlegt, was für seine Entlastung spricht, wozu die Darlegung gehört, dass er Maßnahmen getroffen habe, die unter den vorhersehbaren Verhältnissen die Einhaltung der gesetzlichen Vorschrift mit gutem Grund erwarten ließ. Bloß allgemein gehaltene Behauptungen sind nicht geeignet, diese Entlastungsbescheinigung für mangelndes Verschulden als erbracht anzusehen (vgl. etwa die in Walter/Thienel, Verwaltungsverfahren II2, zu § 5 VStG E 121 ff und 128 zitierte hg. Judikatur).

Der Beschwerdeführer bestreitet nicht, am 11. Oktober 2004, um 3.10 Uhr, auf der Inntalautobahn im Gemeindegebiet Kundl mit einem Sattelkraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t entgegen dem verordneten Nachtfahrverbot gefahren zu sein. Seinen Behauptungen im Verwaltungsverfahren zufolge (vgl. die in der Berufungsverhandlung am 31. Mai 2005 vorgelegte, mit 31. Jänner 2005 datierte Stellungnahme) sei er von Deutschland kommend in Österreich eingetroffen und habe bereits am ersten Parkplatz in Österreich beim Grenzübergang Kiefersfelden sowie auch auf dem folgenden Parkplatz in Wörgl wegen Überfüllung keinen Platz gefunden, weshalb er zum dritten Parkplatz in Kundl-Nord gefahren sei, wo er im Rahmen einer Polizeikontrolle angehalten worden sei.

Mit diesem Vorbringen macht der Beschwerdeführer nicht glaubhaft, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden treffe. Zu Recht hat die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid darauf hingewiesen, dass ein LKW-Lenker damit hatte rechnen müssen, dass vor Beginn des Fahrverbotsbereiches die Parkplätze auf der Autobahn ausgelastet seien, weshalb sich der Beschwerdeführer früh genug um eine Abstellmöglichkeit für sein Fahrzeug hätte umsehen müssen. Abgesehen davon wird von der Beschwerde auch nicht bestritten, dass der Beschwerdeführer nach Verlassen der Autobahn bei Wörgl-West dort neuerlich auf die Inntalautobahn aufgefahren sei, wo das Nachtfahrverbot beginne. Dass der Beschwerdeführer nach dem Abfahren von der Autobahn nirgendwo eine Abstellmöglichkeit gefunden habe, wurde von ihm jedoch nicht ausreichend substanziiert dargelegt.

Der Beschwerde ist es daher nicht gelungen, eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen.

Demzufolge war die Beschwerde gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Der Spruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG iVm der VerordnungBGBl. II Nr. 333/2003.

Wien, am 17. Oktober 2007

Schlagworte

Sachverhalt Sachverhaltsfeststellung BeweislastAllgemeinfreie BeweiswürdigungGemeinschaftsrecht Auslegung Allgemein EURallg3

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2007:2006070007.X00

Im RIS seit

14.11.2007

Zuletzt aktualisiert am

16.12.2013

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at