jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2003/2/25 2002/11/0029

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 25.02.2003

Index

90/02 Führerscheingesetz;

Norm

FSG 1997 §24 Abs4 idF 2002/I/032;
FSG 1997 §8 Abs1 idF 2002/I/032;
FSG 1997 §8 Abs2 idF 2002/I/032;
FSG-GV 1997 §18 Abs2;
FSG-GV 1997 §18 Abs3;
FSG-GV 1997 §3 Abs1 Z4;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Waldner und die Hofräte Dr. Graf, Dr. Gall, Dr. Pallitsch und Dr. Schick als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Runge, über die Beschwerde des D in S, vertreten durch Dr. Norbert Bergmüller, Rechtsanwalt in 8970 Schladming, Ritter-von-Gersdorff-Straße 619, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 30. Jänner 2002, Zl. FA13B - 39 - 1652/01 - 1, betreffend Entziehung der Lenkberechtigung, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Der Bund hat dem Beschwerdeführer Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.088,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit dem rechtskräftigen Mandatsbescheid der Bezirkshauptmannschaft Liezen vom 10. Mai 2001 wurde dem Beschwerdeführer - auf Grund einer am 24. April 2001 begangenen Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 lit. a StVO 1960 (Alkoholgehalt der Atemluft 1,13 mg/l) - die Lenkberechtigung für die Klasse B für die Dauer von vier Monaten, gerechnet ab der am 24. April 2001 erfolgten vorläufigen Abnahme des Führerscheines, entzogen. Gemäß § 26 Abs. 8 FSG wurde ihm die Vorlage eines amtsärztlichen Gutachtens und die Absolvierung einer Nachschulung aufgetragen.

Der Beschwerdeführer unterzog sich am 28. und 31. Mai 2001 einer verkehrspsychologischen Untersuchung. In der darüber verfassten Stellungnahme vom 5. Juni 2001 wird unter anderem Folgendes ausgeführt:

"Zusammenfassung der Befunde/Verkehrspsychologische Stellungnahme

Herr N.D., geb. am 07.10.1954, erbrachte bei der verkehrspsychologischen Untersuchung, welche am 28.05.2001

begonnen und auf Grund des langsamen Arbeitstempos von Herrn D. am 31.5.2001 fortgesetzt wurde, in den kraftfahrspezifischen Leistungsbereichen der Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit (Cognitrone) ein nicht normgerechtes Ergebnis. Bei der Überprüfung der selektiven Auffassungsgeschwindigkeit und Beobachtungsfähigkeit (TAVTMB) wurden, auf Grund der erhöhten Fehleranzahl, unterdurchschnittliche Werte erzielt. Im Bereich des Reaktionsverhaltens, der Reaktionssicherheit und der reaktiven Belastbarkeit (DT) zeigte sich ein normgerechtes Gesamtergebnis. Beim Wiener Determinationstest wurde unter Belastung (II. und III. Geschwindigkeitsintervall) eine erhöhte Anzahl an falschen Reaktionen vermerkt. Hinsichtlich der Sensomotorik (2-Hand) wurde bei nicht normgerechtem Arbeitstempo eine normgerechte Verhaltensgenauigkeit festgestellt. Die Prüfung der diskriminativen Reizbeantwortung (RT) zeigte eine durchschnittliche mittlere Reaktionszeit und eine nicht normgerechte mittlere motorische Zeit. Die Werte der Erhebung der kognitiv-intellektuellen Grundfunktionen auf Grund sprachfreier Erfassung des logischen Denkens (SPM) liegen weit unter dem Durchschnittsbereich.

Im Bereich der Persönlichkeitsdiagnostik finden sich Ergebnisse, die auf eine Persönlichkeit mit hohem Ausmaß an Spontaneität schließen lassen (16-PF). Die psychometrisch erhobene soziale Risikobereitschaft (FRF) sowie Einstellungen in Verbindung mit verkehrsauffälligem Verhalten (KFP-30) liegen normgerecht ausgewiesen vor. Einer erhöht ausgeprägten physischen Risikobereitschaft (FRF) steht die unterdurchschnittlich ausgewiesene Summe der erfassten Aggressivitätsfaktoren (FAF) gegenüber.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass in den Leistungsbereichen der Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit gravierende Leistungsmängel zu verzeichnen sind. Weiters ist die erhöhte Anzahl an falschen Reaktionen unter Belastung im Bereich des Reaktionsverhaltens, der Reaktionssicherheit und reaktiven Belastbarkeit, das Arbeitstempo im Bereich der Sensomotorik, die mittlere motorische Zeit bei diskriminativer Reizbeantwortung sowie die erhöhte Fehleranzahl bei der selektiven Auffassungsgeschwindigkeit und Beobachtungsfähigkeit als nicht normgerecht zu bezeichnen.

Auf Grund der Ergebnisse der erhobenen Befunde kann eine ausreichendekraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit bei Herrn N.D. derzeit nicht angenommen werden. Herr N.D. ist daher, aus verkehrspsychologischer Sicht, zum Lenken vonKFZ derzeit

'nicht geeignet'."

Die amtsärztliche Sachverständige der Erstbehörde beurteilte in ihrem Gutachten vom 21. Juni 2001 den Beschwerdeführer als zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 nicht geeignet und begründete dies mit der verkehrspsychologischen Stellungnahme, nach der die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit nicht ausreichend gegeben sei.

In seiner Äußerung verwies der Beschwerdeführer darauf, dass seine Muttersprache Kroatisch sei und er die deutsche Sprache nicht hundertprozentig verstehe. Auch habe er keine Übung im Umgang mit Computern. Die ermittelten Werte stimmten mit den tatsächlichen nicht überein. Er beantrage daher die Durchführung einer neuerlichen verkehrspsychologischen Untersuchung bei einer anderen Untersuchungsstelle unter Beiziehung eines Dolmetschers für die kroatische Sprache.

Am 11. September 2001 unterzog sich der Beschwerdeführer bei der von ihm in seiner Stellungnahme vorgeschlagenen verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle einer Untersuchung. Die darüber verfasste Stellungnahme vom 12. September 2001 lautet wie folgt:

"Zusammenfassung der Befunde/Stellungnahme Herr D.N., geb. am 07.10.1954, erbrachte bei der

verkehrspsychologischen Untersuchung am 11.09.2001 in den kraftfahrspezifischen Leistungsbereichen der Aufmerksamkeit und der Konzentrationsfähigkeit bei einer durchschnittlichen Arbeitsmenge eine nicht normgerechte Leistungsgüte (Cognitrone). Beim tachistoskopischen Verkehrsauffassungstest zeigten sich unterdurchschnittliche quantitative Werte (TAVTMB). Bei der Überprüfung seines Reaktionsverhaltens und der Reaktionssicherheit wurden schwach-durchschnittliche Werte erhoben bei unterdurchschnittlicher reaktiver Belastbarkeit sowie durchschnittliche Auffassungsgeschwindigkeit und durchschnittliche Beobachtungsfähigkeit (DVT, DT, RT). Seine sensomotorischen Leistungen sind als unterdurchschnittlich zu bezeichnen. Die Werte bei der Erhebung der kognitiv intellektuellen Grundfunktionen inklusive der Merkfähigkeit liegen unter dem Durchschnittsbereich.

Bereitschaft zur Verkehrsanpassung: Die Ergebnisse des 16-PF zeigen eine Persönlichkeitsstruktur mit einer Tendenz

zur emotionalen Störbarkeit, sowie hoher Unbefangenheit und hoher Flexibilität. Einstellungen in Verbindung mit verkehrsauffälligem Verhalten (KFP-30) sind aus verkehrspsychologisch günstiger Sicht durchschnittlich ausgeprägt, aber die Einstellungen, die häufig mit einer psychischen Alkoholdisposition in Zusammenhang stehen (ATV, AUDIT), sind aus verkehrspsychologisch ungünstiger Sicht erhöht ausgewiesen. Im AUDIT zeigt sich ein Trinkverhalten, das bereits gesundheitsschädlich sein könnte. Die psychometrisch erfasste physische und soziale Risikobereitschaft (FRF) liegt ebenfalls erhöht bzw. hoch vor.

Auf Grund der unterdurchschnittlichen quantitativen Werte beim Verkehrsauffassungstest und bei der Sensomotorik, der unterdurchschnittlichen Belastbarkeit und der unterdurchschnittlichen Werte bei der Konzentration (s.o.) kann derzeit keine ausreichende kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit angenommen werden.

Da auch die zusammenfassenden Ergebnisse bezüglich der Alkoholdisposition, der Risikobereitschaft und der Persönlichkeitsstruktur aus verkehrspsychologischer Sicht eine nicht ausreichende Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ergeben, ist Herr D.N.derzeit zum Lenken von KFZ der FS-Gruppe B

'nicht geeignet'."

Im Rahmen der Wiedergabe des Explorationsgespräches führte der Verkehrspsychologe aus, dass die gesamte Testung inklusive der Exploration mit einem mitgebrachten Dolmetscher durchgeführt worden sei, dieser sei aber nur teilweise notwendig gewesen, weil der Beschwerdeführer fast alles selbst richtig verstanden habe.

Die amtsärztliche Sachverständige bezeichnete den Beschwerdeführer in ihrem Gutachten vom 20. September 2001 neuerlich als nicht geeignet zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 und verwies in der Begründung auf die verkehrspsychologische Stellungnahme vom 12. September 2001, wonach die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit und die "Persönlichkeitsstruktur nicht normgerecht ausgewiesen" seien.

In seiner Stellungnahme vom 19. Oktober 2001 wies der Beschwerdeführer neuerlich darauf hin, dass er sich mit "Computer-Untersuchungen", wie sie auch bei der verkehrspsychologischen Untersuchung am 11. September 2001 durchgeführt worden seien, als Ausländer sehr schwer tue, zumal er keine Erfahrung im Umgang mit solchen Computern besitze und auch Schwierigkeiten mit der deutschen Sprache habe. Der Untersuchung sei kein Dolmetscher beigezogen worden, zeitweise sei sein Sohn anwesend gewesen.

Mit Bescheid vom 29. Oktober 2001 entzog die Bezirkshauptmannschaft Liezen dem Beschwerdeführer gemäß § 8, § 24 Abs. 1 Z. 1 und § 25 Abs. 2 FSG die Lenkberechtigung für die Klasse B für die Dauer der gesundheitlichen Nichteignung. In der Begründung stützte sich die Behörde auf das amtsärztliche Gutachten. In der dagegen erhobenen Berufung brachte der Beschwerdeführer neuerlich vor, dass er die deutsche Sprache nicht sehr gut verstehe und im Falle der Beiziehung eines Dolmetschers seine Leistungen entsprechend besser gewesen wären.

Mit dem angefochtenen Bescheid wies die belangte Behörde die Berufung ab und führte begründend aus, nach den vorliegenden verkehrspsychologischen Stellungnahmen sei der Beschwerdeführer aus verkehrspsychologischer Sicht zum Lenken von Kraftfahrzeugen nicht geeignet. Aus beiden Stellungnahmen ergebe sich, dass der Beschwerdeführer keine Sprachschwierigkeiten bei der Bearbeitung der verkehrspsychologischen Tests gehabt habe, zumal beim zweiten Test ein Dolmetscher beigezogen worden sei.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde.

Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und beantragt in ihrer Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die im Beschwerdefall maßgeblichen Bestimmungen des FSG (in der Fassung BGBl. I Nr. 32/2002) lauten (auszugsweise):

"§ 8. (1) Vor der Erteilung einer Lenkberechtigung hat der Antragsteller der Behörde ein ärztliches Gutachten vorzulegen, dass er zum Lenken von Kraftfahrzeugen gesundheitlich geeignet ist. Das ärztliche Gutachten darf im Zeitpunkt der Entscheidung nicht älter als ein Jahr sein und ist von einem im örtlichen Wirkungsbereich der Behörde, die das Verfahren zur Erteilung der Lenkberechtigung durchführt, in die Ärzteliste eingetragenen sachverständigen Arzt für Allgemeinmedizin zu erstellen.

(2) Sind zur Erstattung des ärztlichen Gutachtens besondere Befunde oder im Hinblick auf ein verkehrspsychologisch

auffälliges Verhalten eine Stellungnahme einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle erforderlich, so ist das ärztliche Gutachten von einem Amtsarzt zu erstellen; der Antragsteller hat diese Befunde oder Stellungnahmen zu erbringen. ... .

...

§ 24. (1) Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (§ 3 Abs. 1 Z 2 bis 4) nicht mehr gegeben sind, ist von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit

1.

die Lenkberechtigung zu entziehen oder

2.

die Gültigkeit der Lenkberechtigung durch Bedingungen, Befristungen oder zeitliche, örtliche oder sachliche Beschränkungen einzuschränken. ... .

(2) Die Entziehung oder Einschränkung der Lenkberechtigung kann auch nur hinsichtlich bestimmter Klassen ausgesprochen werden, wenn der Grund für die Entziehung oder Einschränkung nur mit der Eigenart des Lenkens dieser bestimmten Klasse zusammen hängt. ... .

...

(4) Vor der Entziehung oder Einschränkung der Gültigkeit der Lenkberechtigung wegen mangelnder gesundheitlicher Eignung ist ein von einem Amtsarzt erstelltes Gutachten gemäß § 8, vor der Entziehung wegen mangelnder fachlicher Befähigung ein Gutachten gemäß § 10 einzuholen.

..."

Die im Beschwerdefall maßgeblichen Bestimmungen der Führerschein-Gesundheitsverordnung (FSG-GV) lauten (auszugsweise):

"Begriffsbestimmungen

§ 1. (1) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

...

3. verkehrspsychologische Untersuchung eines Bewerbers um eine Lenkberechtigung oder eines Führerscheinbesitzers: diese besteht aus

a) der Prüfung seiner kraftfahrspezifischen verkehrspsychologischen Leistungsfähigkeit und

b) der Untersuchung seiner Bereitschaft zur Verkehrsanpassung

...

§ 3. (1) Als zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Fahrzeugklasse im Sinne des§ 8 FSG gesundheitlich geeignet gilt, wer für das sichere Beherrschen dieser Kraftfahrzeuge und das Einhalten der für das Lenken dieser Kraftfahrzeuge geltenden Vorschriften

...

4. aus ärztlicher Sicht über die nötige kraftfahrspezifische psychophysische Leistungsfähigkeit verfügt.

Kraftfahrzeuglenker müssen die für ihre Gruppe erforderlichen gesundheitlichen Voraussetzungen gemäß den nachfolgenden Bestimmungen erfüllen. ... .

Verkehrspsychologische Untersuchung

§ 18. (1) Die Überprüfung der einzelnen Merkmale ist nach dem jeweiligen Stand der verkehrspsychologischen Wissenschaft mit entsprechenden Verfahren vorzunehmen. Die Relevanz dieser Verfahren für das Verkehrsverhalten muss durch Validierungsstudien wissenschaftlich nachgewiesen werden.

(2) Für die Überprüfung der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit sind insbesondere folgende Fähigkeiten zu überprüfen:

1.

Beobachtungsfähigkeit sowie Überblicksgewinnung,

2.

Reaktionsverhalten, insbesondere die Geschwindigkeit und Sicherheit der Entscheidung und Reaktion sowie die Belastbarkeit des Reaktionsverhaltens,

3.

Konzentrationsvermögen,

4.

Sensomotorik und

5.

Intelligenz und Erinnerungsvermögen.

(3) Für die Erfassung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ist insbesondere das soziale Verantwortungsbewusstsein, die Selbstkontrolle, die psychische Stabilität und die Risikobereitschaft des zu Untersuchenden zu untersuchen sowie zu prüfen, ob eine Tendenz zu aggressiver Interaktion im Straßenverkehr besteht und ob sein Bezug zum Autofahren kritisch von der Norm abweicht. Zur Überprüfung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ist neben einem verkehrsbezogenen Persönlichkeitstest auch ein ausführliches Explorationsgespräch durchzuführen. Dieses darf nur von einem gemäß § 20 für Verkehrspsychologie qualifizierten Psychologen geführt werden oder, unter seiner Verantwortung und in seinem Beisein, von einem in Ausbildung zum Verkehrspsychologen befindlichen Psychologen.

..."

Der äußerst dürftigen Begründung des angefochtenen Bescheides ist zu entnehmen, dass sich die Entziehung der Lenkberechtigung auf die Ergebnisse der verkehrspsychologischen Untersuchungen stützt, nach denen der Beschwerdeführer zum Lenken von Kraftfahrzeugen nicht geeignet sei. Unter Berücksichtigung der Bestimmungen des § 8 und des § 24 Abs. 1 und 4 FSG, nach denen Grundlage für die Entziehung der Lenkberechtigung wegen mangelnder gesundheitlicher Eignung ein von einem Amtsarzt erstelltes Gutachten gemäß § 8 leg. cit. ist, und des Umstandes, dass die verkehrspsychologische Stellungnahme kein Gutachten darstellt, sondern gemäß § 8 Abs. 2 FSG vom Amtsarzt bei der Erstellung seines Gutachtens zu berücksichtigen ist, kann die Begründung der belangten Behörde dahin gehend verstanden werden, dass sich die belangte Behörde auf die von der ärztlichen Amtssachverständigen der Erstbehörde erstatteten Gutachten gründet, denen wiederum die oben wiedergegebenen verkehrspsychologischen Stellungnahmen zu Grunde gelegen sind. Im amtsärztlichen Gutachten vom 20. September 2001 wird, gestützt auf die verkehrspsychologische Stellungnahme vom 12. September 2001, der Sache nach das Fehlen sowohl der nötigen kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit als auch der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung angenommen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat sowohl hinsichtlich der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit als auch hinsichtlich der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung bereits wiederholt betont, dass verkehrspsychologische Stellungnahmen nur dann eine nachvollziehbare Grundlage für das zu erstattende ärztliche Sachverständigengutachten bilden, wenn aus ihnen nicht nur die durchgeführten Tests und die dabei erzielten Ergebnisse hervorgehen, sondern auch begründet wird, warum Testergebnisse außer der Norm liegen. Dazu bedarf es insbesondere der Angabe der der Beurteilung zu Grunde gelegten, nach dem Erkenntnisstand der Verkehrspsychologie maßgebenden Grenzwerte (siehe dazu unter anderem die hg. Erkenntnisse vom 5. August 1997, Zl. 95/11/0123, vom 21. April 1998, Zl. 96/11/0190, vom 20. März 2001, Zl. 99/11/0101, und vom 28. Mai 2002, Zl. 2002/11/0061). Ergeben die Tests zu den einzelnen für die Annahme der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit erforderlichen Fähigkeiten gemäß § 18 Abs. 2 FSG-GV bzw. den für die Erfassung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung nach § 18 Abs. 3 FSG-GV maßgebenden Kriterien unterschiedliche Ergebnisse, bedarf es einer schlüssigen Begründung für die Auswirkungen der unterschiedlichen Testergebnisse auf das Gesamtergebnis (vgl. dazu das hg. Erkenntnis vom 23. April 2002, Zl. 2001/11/0102).

Diesen Anforderungen entsprechen die dem amtsärztlichen Gutachten und damit dem angefochtenen Bescheid zu Grunde liegenden verkehrspsychologischen Stellungnahmen nicht. Die in der oben wiedergegebenen

verkehrspsychologischen Stellungnahme vom 12. September 2001 verwendete Bezeichnung der Ergebnisse im Bereich der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit als "durchschnittlich", "nicht normgerecht", "unterdurchschnittlich" und "schwach-durchschnittlich" lassen mangels Angabe der Grenzwerte nicht erkennen, ob bzw. in welchem Ausmaß diese erreicht oder verfehlt wurden und inwieweit sich das Unterschreiten von Grenzwerten in Teilbereichen auf die Fähigkeit zum Lenken von Kraftfahrzeugen auswirkt.

Gleiches gilt für den in der genannten verkehrspsychologischen Stellungnahme gezogenen Schluss, dem Beschwerdeführer fehle die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung. Inwieweit aus der in dieser Stellungnahme genannten Tendenz zur emotionalen Störbarkeit, sowie hoher Unbefangenheit und hoher Flexibilität, aus "durchschnittlich ausgeprägten" Einstellungen in Verbindung mit verkehrsauffälligem Verhalten, aus "erhöht ausgewiesenen" Einstellungen, die häufig mit einer psychischen Alkoholdisposition in Zusammenhang stehen, und aus "erhöhter" bzw. hoher psychometrisch erfasster physischer und sozialer Risikobereitschaft geschlossen werden kann, der Beschwerdeführer sei nicht bereit, sein Verhalten an die Erfordernisse, die der Straßenverkehr an den Lenker eines Kraftfahrzeuges stellt, anzupassen, ist mangels näherer Begründung nicht erkennbar. Dem im Jahr 1954 geborenen Beschwerdeführer, der nach dem Inhalt der mit den Verkehrspsychologen geführten Explorationsgespräche seit 1974 in Österreich lebt und seit 1980 im Besitz der Lenkberechtigung war, liegt nach der Aktenlage nur das am 24. April 2001 begangene Alkoholdelikt zur Last. Alkoholabhängigkeit oder in der Vergangenheit vorgelegene Alkoholabhängigkeit wurden nicht festgestellt. Die ärztliche Amtssachverständige hat auch keinen Verdacht auf das Bestehen von Alkoholabhängigkeit geäußert. Bei dieser Sachlage bedürfte es einer näheren Begründung, warum auf Grund der "Alkoholdisposition", der "Risikobereitschaft" und der "Persönlichkeitsstruktur" die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung nicht gegeben ist, mit anderen Worten warum zu erwarten sein soll, dass der Beschwerdeführer in durch Alkohol beeinträchtigtem Zustand am Straßenverkehr teilnehmen oder in anderer Weise (etwa durch rücksichtsloses Verhalten) andere Straßenverkehrsteilnehmer gefährden werde (vgl. dazu das hg. Erkenntnis vom 27. November 2001, Zl. 2001/11/0266).

Aus den dargelegten Gründen war der angefochtene Bescheid gemäß § 42 Abs. 2 Z. 3 lit. b und c VwGG wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

Die Entscheidung über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. II Nr. 501/2001.

Wien, am 25. Februar 2003

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2003:2002110029.X00

Im RIS seit

05.05.2003

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at