jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2002/4/29 2000/03/0066

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 29.04.2002

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E1E;
E1M;
E1N;
E3R E07204030;
E6J;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
19/05 Menschenrechte;
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;
59/04 EU - EWR;
90/02 Kraftfahrgesetz;

Norm

11994N/PRO/09 EU-Beitrittsvertrag Prot9;
11997E010 EG Art10;
11997E249 EG Art249;
11997M006 EU Art6 Abs2;
31994R3298 idF 31996R1524 ÖkopunktesystemV Lkw Transit Österreich;
61986CJ0080 Kolpinghuis Nijmegen VORAB;
61995CJ0168 Arcaro VORAB;
EURallg;
GütbefG 1995 §1 Abs1;
GütbefG 1995 §1 Abs2;
GütbefG 1995 §2;
GütbefG 1995 §23 Abs1 Z8;
GütbefG 1995 §23 Abs1;
GütbefG 1995 §6 Abs1;
GütbefG 1995 §7;
GütbefG 1995 §8 Abs2;
GütbefG 1995 §9 Abs1;
GütbefG 1995 §9;

KFG 1967 §102 Abs5 lite;
MRK Art7;
VStG §31 Abs2;
VStG §44a Z1;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Gall, Dr. Bernegger, Dr. Riedinger und Dr. Handstanger als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Schlegel, über die Beschwerde des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr, (nunmehr Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie), 1031 Wien, Radetzkystraße 2, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates Burgenland vom 4. Februar 2000, Zl. K 038/02/2000.001/004, betreffend Übertretung des Güterbeförderungsgesetzes 1995 (mitbeteiligte Partei: T K, N), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Begründung

1. Die Bezirkshauptmannschaft Eisenstadt-Umgebung hat mit Straferkenntnis vom 13. Dezember 1999 der mitbeteiligten Partei zur Last gelegt, sie habe als Lenker eines nach dem Kennzeichen bestimmten Lastkraftwagens, zugelassen in Ungarn, eine Fahrt von einem Ort außerhalb Österreichs (Bundesrepublik Deutschland) durch Österreich nach Ungarn durchgeführt. Im Rahmen einer Fahrzeugüberprüfung am 20. November 1999 um 04.30 Uhr auf dem Amtsplatz des Zollamtes Klingenbach bei der Ausreise nach Ungarn sei den Aufsichtsorganen die gemäß § 8 Abs. 2 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 erforderliche Kontingenterlaubnis nicht vorgewiesen worden. Der Ausgangsort des Transportes sei eine näher genannte Adresse in München gewesen, der Bestimmungsort eine näher genannte Adresse in Nagytarcsa. Dadurch habe der Beschwerdeführer § 9 Abs. 1 iVm § 23 Abs. 1 Z. 6 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 verletzt; über ihn wurde gemäß § 23 Abs. 1 Z. 6 leg. cit. eine Geldstrafe von S 20.000,-- verhängt.

Die belangte Behörde hat der gegen dieses Straferkenntnis erhobenen Berufung gemäß§ 66 Abs. 4 AVG iVm § 51 Abs. 1 VStG Folge gegeben, das angefochtene Straferkenntnis behoben und das Verfahren gemäß§ 45 Abs. 1 Z. 1 VStG eingestellt.

Begründend führte die belangte Behörde (zusammengefasst) insbesondere Folgendes aus:

In sachverhaltsmäßiger Hinsicht ergebe sich aus der Aktenlage zweifelsfrei, dass der Beschwerdeführer einen in Deutschland gekauften, gebrauchten Lastkraftwagen mit einem auf den ungarischen Erwerber lautenden ungarischen Zollkennzeichen von Deutschland kommend über Österreich mit dem Ziel nach Ungarn gelenkt habe. Anlässlich der Ausreisekontrolle sei er bei dieser Überstellungsfahrt betreten worden und habe (nur) eine im Ergebnis mangelhafte Ökokarte, jedoch keine sonstige Bewilligung, insbesondere keine nach § 8 Abs. 2 des Güterbeförderungsgesetzes (Kontingenterlaubnis) mitgeführt.

Das auf diesen Sachverhalt im Hinblick auf den Tatzeitpunkt anzuwendende Güterbeförderungsgesetz 1995,BGBl. Nr. 593/1995 idF des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 17/1998, stelle in seinen §§ 7 bis 9 auf die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen ab. Im Beschwerdefall liege aber keine solche gewerbsmäßige Güterbeförderung vor. Vielmehr sei ein leerer LKW gelenkt worden, es seien also nicht Güter mit Kraftfahrzeugen befördert worden, sondern der gelenkte LKW sei "selbst das beförderte Gut" gewesen. Damit habe im Beschwerdefall eine sogenannte Leerfahrt bzw. Überstellungsfahrt vorgelegen. Hiefür enthalte das Güterbeförderungsgesetz 1995 keine Regelung. § 7 Abs. 1 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 regle die Leerfahrt nicht ausdrücklich, sein Regelungsinhalt erfasse (nur) die Beförderung "von Gütern mit Kraftahrzeugen". Insoweit unterscheide sich diese Norm von der sogenannten Ökopunkteregelung. Daher sei im Beschwerdefall überhaupt keine Bewilligung nach dem Güterbeförderungsgesetz 1995 (insbesondere nicht nach § 8, der auf § 7 leg. cit. Bezug nehme) notwendig gewesen, und die von der genannten Bezirkshauptmannschaft im Grunde des § 23 Abs. 1 Z. 6 leg.cit. verhängte Bestrafung sei (schon deswegen) rechtswidrig.

Ferner sehe das Güterbeförderungsgesetz 1995 erkennbar zwei Fälle vor, in denen eine Bewilligung nach § 7 Abs. 1 leg.

cit. nicht erforderlich sei. § 7 Abs. 1 leg. cit. regle den Verkehr über die Grenze. Eine Bewilligung im Sinn dieser Bestimmung sei für Transportunternehmer, die keine österreichische Güterbeförderungskonzession hätten, nicht erforderlich, wenn eine "anderslautende Anordnung" nach § 7 Abs. 6 leg. cit. ergangen sei oder wenn "eine Vereinbarung gemäß § 8" leg. cit. bestehe. Keine Bewilligung bräuchten "ausländische" Transporteure daher, wenn und insoweit sie nach der Anordnung des Bundesministers gemäß § 7 Abs. 6 leg. cit. befreit seien, was aber im Anlassfall nicht der Fall sei, oder wenn sie eine in einer zwischenstaatlichen Vereinbarung nach § 8 leg. cit. vorgesehene Kontingenterlaubnis nach § 8 Abs. 2 leg. cit. hätten. Die letztgenannte Variante sei von der in Rede stehenden Bezirkshauptmannschaft im Beschwerdefall angezogen worden. Nach dem ersten Satz des Tatvorwurfes gehe die genannte Bezirkshauptmannschaft offenbar auch davon aus, dass die sogenannte Kontingenterlaubnis gemäß § 8 Abs. 2 des Güterbeförderungsgesetzes vom "Fahrer des Lastkraftwagens" mitzuführen sei. Das Gebot des § 9 Abs. 1 des Güterbeförderungsgesetzes 1995, dessen Übertretung die Bezirkshauptmannschaft im Grunde des § 23 Abs. 1 Z. 6 leg.cit. angenommen habe, richte sich zwar nicht ausdrücklich an diesen, doch ergebe sich aus der Regelung, wonach die Kontingenterlaubnis bei jeder Fahrt mitzuführen sei, dass Adressat dieses Gebotes der Fahrer desjenigen Fahrzeuges sei, mit dem die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern über die Grenze durchgeführt werde. Zwischen Österreich und Ungarn existiere jedoch keine zwischenstaatliche Vereinbarung, aus der sich ergebe, dass "ungarische Transporteure" verpflichtet seien, eine solche Kontingenterlaubnis zu erwerben. Nach Mitteilung des zuständigen Bundesministers bestehe eine Anordnung im Sinn des § 7 Abs. 6 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 hinsichtlich Ungarns bzw. ungarischer Transporteure. Das "ungarische Verkehrsministerium" habe sich zwar verpflichtet, "österreichischen Transporteuren" die gleichen Rechte einzuräumen, wie sie "der österreichische Verkehrsminister" "ungarischen Transporteuren" in seiner Anordnung gemäß § 7 Abs. 6 leg. cit. eingeräumt habe, und es sei auch zwischen beiden Verkehrsministern ein Kontingent festgelegt worden. Die in der Anordnung genannten Voraussetzungen für den Entfall einer Bewilligung nach § 7 Abs. 1 leg. cit. träfen jedoch im Anlassfall schon sachverhaltsmäßig nicht zu, weil hier keine "Leerfahrt eines im Güterverkehr eingesetzten Austauschfahrzeuges, das ein im Ausland funktionsuntüchtig gewordenes Fahrzeug ersetzen soll oder die Fortsetzung der Beförderung durch das Austauschfahrzeug mit der für das funktionsuntüchtig gewordene Fahrzeug erteilten Genehmigung" vorliege. Entgegen § 8 Abs. 1 zweiter Satz des Güterbeförderungsgesetzes 1995 sei in der Vereinbarung mit Ungarn aber nicht vorgesehen, dass solche Unternehmer Transporte mit Kraftfahrzeugen mit ungarischem Kennzeichen nur durchführen dürften, wenn sie eine sogenannte Kontingenterlaubnis hätten. Normadressaten dieser Vereinbarung seien weiters "die Verkehrsminister beider Staaten" und nicht die ungarischen Transporteure, und dieses Abkommen sei in Österreich - wie das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr mit Schreiben vom 5. März 1999 mitgeteilt habe - auch nicht kundgemacht worden. Eine den Lenker eines in Ungarn zugelassenen Kraftfahrzeuges betreffende Norm mit der Verpflichtung, die Güterbeförderung nur mit einer solchen Kontingenterlaubnis durchzuführen, existiere daher nicht. Insoweit könne dem Beschwerdeführer rechtens auch nicht angelastet werden, dass er sie bei der Fahrt nicht mitgeführt habe.

1.2. Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende auf § 21a des Güterbeförderungsgesetzes 1995 iVm Art. 131 Abs. 2 B-VG gestützte und Rechtswidrigkeit des Inhaltes geltend machende Beschwerde mit dem Begehren, ihn aufzuheben.

1.3. Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und beantragte in der von ihr erstatteten Gegenschrift die Abweisung der Beschwerde.

2. Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

2.1. Die vorliegend maßgeblichen Regelungen des Güterbeförderungsgesetzes 1995 in der Fassung BGBl. I Nr. 17/1998 lauten wie folgt:

"Geltungsbereich

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs durch Beförderungsunternehmen und für den Werkverkehr mit solchen Kraftfahrzeugen; es gilt nicht für Fuhrwerksdienste, auf die die Gewerbeordnung 1994 gemäß ihrem § 2 Abs. 1 Z. 2 nicht anzuwenden ist.

(2) Als Güter gemäß Abs. 1 gelten körperliche, bewegliche Sachen, auch dann, wenn sie keinen Verkehrswert haben."

"Konzessionspflicht und Arten der Konzession

§ 2. (1) Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen darf nur auf Grund einer Konzession ausgeübt werden, sofern dieses Bundesgesetz nichts anderes bestimmt (§ 4)."

"Bestimmungen über die Gewerbeausübung

§ 6. (1) Die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern verwendeten Kraftfahrzeuge müssen außen an der rechten Längsseite

mit einer Tafel versehen sein, ..."

"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 Unternehmen gestattet, die nach den im Staat des Standortes ihres Unternehmens geltenden Vorschriften zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen befugt sind und eine Bewilligung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr für den Verkehr nach, durch oder aus Österreich erhalten haben; eine Bewilligung ist jedoch nicht erforderlich, wenn eine anderslautende Anordnung nach Abs. 6 ergangen ist oder wenn eine Vereinbarung gemäß § 8 besteht.

(2) Die Bewilligung nach Abs. 1 wird für einzelne

Güterbeförderungen oder auf Zeit erteilt. ... Der Antragsteller

hat glaubhaft zu machen, dass die Fahrt weder durch

organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen

Verkehrsmittels vermieden werden kann. .....

(3) Nachweise über die Erteilung der Bewilligung nach Abs. 1 sind bei jeder Güterbeförderung über die Grenze mitzuführen und den Aufsichtsorganen (§ 21) auf Verlangen vorzuweisen.

(4) Die Aufsichtsorgane (§ 21) haben das Mitführen der Bewilligung gemäß Abs. 1 zu kontrollieren.

...

(6) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann anordnen, dass die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern nach, durch oder aus Österreich durch ausländische Unternehmer ohne die in Abs. 1 vorgeschriebene Bewilligung gestattet ist, wenn und insoweit der betreffende ausländische Staat in dieser Hinsicht Gegenseitigkeit einräumt oder wenn wirtschaftliche Interessen Österreichs dies rechtfertigen."

"Zwischenstaatliche Vereinbarungen

§ 8. (1) Vereinbarungen über die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern gemäß § 7 können auf Grundlage dieses Bundesgesetzes geschlossen werden, wenn der Umfang des zwischenstaatlichen Güterverkehrs dies erfordert. In den Vereinbarungen ist vorzusehen, dass Kraftfahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Fahrten nach, durch und aus Österreich durchführen können. Dabei können auch zwischenstaatliche Kontingente festgelegt werden, bei deren Ausmaß die verkehrsmäßigen und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs sowie der Schutz der Bevölkerung und Umwelt zu berücksichtigen sind. Die Vergabe der Kontingenterlaubnis gemäß Abs. 2 vierter Satz durch ausländische Behörden kann vereinbart werden. Die Kundmachung der Kontingente erfolgt durch Verlautbarung in der offiziellen Zeitschrift des Fachverbandes und der Fachgruppen des Güterbeförderungsgewerbes.

(2) Die Vergabe der vereinbarten Kontingente erfolgt in einem vereinfachten Verfahren. Die zuständige Behörde kann Bestätigungen darüber ausgeben, dass die in der Vereinbarung festgelegten Voraussetzungen, insbesondere die Einhaltung des vereinbarten Kontingents, gegeben sind (Kontingenterlaubnis). Die Vergabe der Kontingenterlaubnis zur Beförderung von Gütern nach, durch und aus dem anderen Staat an österreichische Unternehmer kann nur erfolgen, wenn diese - je nach der Art der vorgesehenen Beförderung - entweder zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen oder zur Ausübung des Werkverkehrs (§ 10) berechtigt sind und den Anforderungen

der gemäß Abs. 3 zu erlassenden Verordnung entsprechen und wenn volkswirtschaftliche Interessen Österreichs nicht entgegenstehen. Die Vergabe der Kontingenterlaubnis an ausländische Unternehmer kann auch durch die zuständige Behörde des gegenbeteiligten Vertragspartners vorgenommen werden."

"§ 9. (1) Die Kontingenterlaubnis gemäß § 8 Abs. 2 sowie auf Grund eines Abkommens mit einer Staatengemeinschaft über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen einschließlich allfälliger nach diesem Abkommen erforderlicher Bescheinigungen sind bei jeder Fahrt mitzuführen und den Aufsichtsorganen (§ 21) auf Verlangen vorzuweisen.

(2) Die Aufsichtsorgane haben das Mitführen der Kontingenterlaubnis, allfälliger sonstiger erforderlicher Bescheinigungen gemäß Abs. 1 oder gemäß den Vorschriften der Europäischen Union über den Güterverkehr auf der Straße sowie die ordnungsgemäße Entrichtung der Ökopunkte zu kontrollieren und gegebenenfalls einen entsprechenden Kontrollvermerk anzubringen. Nähere Bestimmungen über die Kontrolle und den Kontrollvermerk sind durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zu erlassen."

"Strafbestimmungen

§ 23. (1) Abgesehen von gemäß dem V. Hauptstück der Gewerbeordnung 1994 zu ahndenden Verwaltungsübertretungen begeht eine Verwaltungsübertretung, die mit einer Geldstrafe bis zu 100.000 S zu ahnden ist, wer

1. die Anzahl der Kraftfahrzeuge ohne Genehmigung gemäß § 3 Abs. 2 vermehrt;

2.

§ 6 zuwiderhandelt;

3.

Beförderungen gemäß §§ 7 bis 9 ohne die hiefür erforderliche Bewilligung durchführt oder Gebote oder Verbote von zwischenstaatlichen Vereinbarungen nicht einhält;

4.

§ 11 zuwiderhandelt;

5.

die gemäß § 12 festgelegten Tarife nicht einhält;

6.

andere als die in Z 1 bis 5 genannten Gebote oder Verbote dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht einhält;

7. Ge- und Verbote auf Grund von Abkommen mit Staatengemeinschaften über den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht befolgt;

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

9. einen von einer nicht gemäß § 9 Abs. 2a ermächtigten Stelle programmierten Umweltdatenträger benützt.

(2) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß abs. 1 Z. 1, 2, 5 und 6 sowie bei Verwaltungsübertretungen gemäß§ 366 Abs. 1 Z. 1 GewO 1994 hat die Geldstrafe mindestens 5.000 S zu betragen. Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 Z. 3 und Z. 7 bis 9 hat die Geldstrafe mindestens 20.000 S zu betragen."

Art. 12 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG) lautet:

"Unbeschadet besonderer Bestimmungen dieses Vertrags ist in seinem Anwendungsbereich jede Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit verboten.

Der Rat kann nach dem Verfahren des Artikels 251 Regelungen für das Verbot solcher Diskriminierungen treffen."

Art. 6 Abs. 2 des Vertrags über die Europäische Union lautet:

"(2) Die Union achtet die Grundrechte, wie sie der am 4. November 1950 in Rom unterzeichneten Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten gewährleistet sind und wie sich aus dem gemeinsamen Verfassungsüberlieferungen der Mitgliedstaaten als allgemeine Grundsätze des Gemeinschaftsrechts ergeben."

2.2. In Anbetracht der zwischen den Parteien des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens unstrittigen Feststellung, dass die mitbeteiligte Partei am 20. November 1999 bei einer (im angefochtenen Bescheid näher beschriebenen) "Überstellungsfahrt" von der Bundesrepublik Deutschland durch Österreich nach Ungarn - bei der somit keine Güter im Sinn des § 1 Abs. 2 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 transportiert wurden - betreten wurde, erweist sich die Auffassung der beschwerdeführenden Partei, dass für diese Fahrt eine Kontingenterlaubnis nach § 8 Abs. 2 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 erforderlich gewesen sei, als nicht zutreffend.

Anders als die Beschwerde meint, kann nach dem genannten Bundesgesetz nämlich ein LKW selbst nicht als das von diesem beförderte Gut angesehen werden. Schon in dem den Geltungsbereich des Güterbeförderungsgesetzes 1995 regelnden § 1 wird mit der Wendung "gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen" (Abs. 1, Hervorhebung nicht im Original) im Zusammenhalt mit der in Abs. 2 leg.cit getroffenen Definition des Güterbegriffes klargestellt, dass in dem genannten Gesetz das beförderte Gut einerseits und das zur Beförderung dieses Gutes verwendete Kraftfahrzeug andererseits deutlich auseinandergehalten werden, sodass das Transportfahrzeug selbst nicht als befördertes Gut qualifiziert werden kann. Diese Wendung findet sich auch in anderen Bestimmungen, etwa in § 2 Abs. 1 und 2, aber auch in dem in der Beschwerde zur Stützung ihrer Auffassung herangezogenen § 7 Abs. 1 leg.cit. Diese Unterscheidung wird noch durch die Wendung "zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern verwendete(n) Kraftfahrzeuge" in § 6 Abs. 1 leg.cit. unterstrichen (in § 10 Abs. 1 Z. 3 leg. cit. findet sich eine vergleichbare Formulierung betreffend den Werkverkehr). Auch aus der Formulierung "grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen" in dem von der in Rede stehenden Bezirkshauptmannschaft als von der mitbeteiligten Partei übertreten erachteten § 9 Abs. 1 leg.cit. ergibt sich die Unterscheidung zwischen dem Kraftfahrzeug und dem beförderten Gut. Dass - wie die Beschwerde ausführt - in den §§ 7 bis 9 leg.cit. auch der Begriff "Fahrt" verwendet wird, und dass Bewilligungen nur für "Fahrten" erteilt würden, vermag dieser für den Anwendungsbereich des Güterbeförderungsgesetzes 1995 maßgeblichen Unterscheidung keinen Abbruch zu tun. Aus der Verwendung des Begriffes "Fahrt" in diesen Bestimmungen lässt sich auch nicht ableiten, dass das Güterbeförderungsgesetz 1995 seiner Zielsetzung auch auf Überstellungsfahrten anzuwenden sei, zumal - wie erwähnt - gerade der Text des § 7 und des § 9 leg.cit. die Unterscheidung zwischen dem beförderten Gut und dem zur Beförderung dieses Gutes verwendeten Kraftfahrzeug deutlich erkennen lässt. Auch der Hinweis, dass die "Verwaltungspraxis" - was insbesondere die Anordnung des Beschwerdeführers nach § 7 Abs. 6 leg.cit. hinsichtlich Ungarn zeige - bislang von einer anderen Auffassung ausgegangen sei und den "Regelungsinhalt der §§ 7 bis 9 Güterbeförderungsgesetz ... nicht nur auf die Beförderung von Gütern mit Lastkraftwagen, sondern auch auf ... Überstellungsfahrten" angewendet habe, kann nichts an der genannten im Güterbeförderungsgesetz 1995 getroffenen und für dessen Anwendungsbereich maßgeblichen Unterscheidung (vgl. § 1 leg.cit.) ändern. Entgegen der Beschwerde ist vor diesem Hintergrund für die Anwendbarkeit des Güterbeförderungsgesetzes 1995 auch nicht "lediglich die Benützung von Straßen durch LKW maßgeblich" und "Ausmaß und Art allenfalls beförderter Güter irrelevant", vielmehr stellt das genannte Bundesgesetz auf die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen ab.

Infolge des Fehlens eines nach der Beförderungsabsicht bestehenden gegebenen unmittelbaren sachlichen und zeitlichen Zusammenhangs mit einer gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern kann eine "Überstellungsfahrt" auch nicht als "Leerfahrt", die nach Auffassung der beschwerdeführenden Partei entgegen der Meinung der belangten Behörde vom Güterbeförderungsgesetz 1995 erfasst sei, eingestuft werden. Es kann daher vorliegend dahinstehen, ob auch "Leerfahrten", somit Fahrten, bei denen keine Güter befördert werden, die aber - wie erwähnt - in einem unmittelbaren Zusammenhang mit einer Fahrt stehen, bei der gewerbsmäßig Güter befördert werden, dem Güterbeförderungsgesetz 1995 unterfallen.

Der Umstand, dass, wie die Beschwerde vorbringt, (neben Leerfahrten) auch "Überstellungsfahrten im Transit mit Lastkraftwagen, die in einem Mitgliedstaat der EU zugelassen sind, ...durch das Ökopunktesystem beschränkt" sind, führt vorliegend zu keinem anderen Ergebnis. Zwar sind auf dem Boden der diesbezüglich maßgeblichen gemeinschaftsrechtlichen Rechtslage (vgl. die für den Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides Regelungen in dem der EU-Beitrittsakte beigefügten Protokoll Nr. 9 über den Straßen- und Schienenverkehr sowie

kombinierten Verkehr in Österreich, BGBl Nr. 45/1995, sowie die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994, in der Fassung der Verordnungen (EG) Nr. 1524/96 Überstellungsfahrten von der Verpflichtung zur Entrichtung von Ökopunkten nur unter den Voraussetzungen des Artikels 12 leg.cit. befreit (vgl. dazu das hg. Erkenntnis vom 29. Mai 2000, Zl. 2000/03/0251, mwH). Die gemeinschaftsrechtliche Regelung der Verpflichtung zur Entrichtung von Ökopunkten stellt aber ein besonderes rechtliches Regime dar, auf das das Güterbeförderungsgesetzes 1995 - abgesehen von seinem § 23 Abs. 1 Z. 8 - nicht anzuwenden ist (vgl. wiederum das hg. Erkenntnis Zl. 2000/03/0251). Die sich aus § 9 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 ergebende Verpflichtung, deren Nichtbefolgung der mitbeteiligten Partei von der in Rede stehenden Bezirkshauptmannschaft zur Last gelegt wurde, ist daher ebenfalls unabhängig von diesen gemeinschaftsrechtlichen Regelungen zu beurteilen.

Nach Meinung der beschwerdeführenden Partei würde die im bekämpften Bescheid vertretene Auffassung der belangten Behörde dazu führen, dass Überstellungsfahrten im Transit mit Lastkraftwagen, die in einem Mitgliedstaat der EU zugelassen seien, dem Ökopunktesystem unterlägen, Überstellungsfahrten im Transit mit Lastkraftwagen, die in einem Drittstaat zugelassen seien, demgegenüber aber ohne jede Beschränkung zulässig seien. Damit würde die österreichische Rechtslage im Ergebnis Drittstaatsangehörigen einen wesentlichen wirtschaftlichen Vorteil gewähren, was im Hinblick auf Art. 12 EG aus gemeinschaftsrechtlicher Sicht bedenklich wäre, weshalb im Interesse der Erzielung einer "gemeinschaftsrechtskonformen Interpretation" - da es nach dem Güterbeförderungsgesetz auf die Benützung der Straße durch LKW ankomme und nicht darauf, ob dieser LKW auch Ladegut mitführe - bei Überstellungsfahrten der überstellte LKW als das "Ladegut" (wovon auch die Verwaltungspraxis ausgehe) anzusehen sei. Diese von der beschwerdeführenden Partei verlangte "gemeinschaftsrechtskonforme Auslegung" würde im Beschwerdefall aber dazu führen, dass eine - wie dargelegt - vom Güterbeförderungsgesetz 1995 nicht erfasste Überstellungsfahrt dennoch nach § 23 Abs. 1 leg.cit. zu einer verwaltungsbehördlichen Bestrafung führen würde. Dies läuft aber dem Grundsatz zuwider, dass eine Tat nur dann bestraft werden darf, wenn sie gesetzlich vor ihrer Begehung mit Strafe bedroht war, und strafgesetzliche Vorschriften das strafbare Verhalten unmissverständlich und klar erkennen lassen müssen, und demnach weder analog noch rückwirkend angewendet werden dürfen, (vgl. § 1 Abs. 1 VStG, Art. 7 EMRK; vgl dazu etwa Öhlinger, Verfassungsrecht4, 1999, Rz 957 ff; Walter/Mayer, Bundesverfassungsrecht9, 2000, Rz 494; dies., Verwaltungsverfahrensrecht7, 1999, Rz 717; Berka, Die Grundrechte, 1999, Rz 854 ff, alle mwH). Das in Art. 7 EMRK normierte Grundrecht zählt zu den Grundrechten, die der EuGH im Einklang mit den gemeinsamen Verfassungsüberlieferungen der Mitgliedstaaten mit den völkerrechtlichen Verträgen, an deren Abschluss die Mitgliedstaaten beteiligt waren oder denen sie beigetreten sind, zu wahren hat, und die die Europäische Union nach Art. 6 Abs. 2 des EU-Vertrages achtet (vgl. hiezu nur Öhlinger/Potacs, Gemeinschaftsrecht und staatliches Recht2, Wien 2001, 92). Unter Bedachtnahme auf Art. 7 EMRK wird demnach die richtlinienkonforme Auslegung von Strafvorschriften auch durch das Rückwirkungs- und Analogieverbot sowie das Verbot einer exzessiven Interpretation begrenzt, eine richtlinienkonforme Auslegung von Strafvorschriften findet ihre Grenzen in den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die Teile des Gemeinschaftsrechts sind, insbesondere in dem Grundsatz der Rechtssicherheit und im Rückwirkungsverbot (vgl. EuGH Rs 80/86 (Kolpinghuis Nijmegen), Slg 1987, 3969, Rz 13; EuGH Rs C-168/95 (Arcaro), Slg 1996, I-4705, Rz 42). Auf dem Boden dieser vom EuGH für die Auslegung von nationalen Strafbestimmungen gezogenen Grenze stellt das von der beschwerdeführenden Partei intendierte Verständnis des Güterbeförderungsgesetzes 1995 keinen gangbaren Weg dar, die von ihr angenommene gemeinschaftsrechtliche Problematik des Güterbeförderungsgesetzes 1995 auszuräumen, zumal einer nach Wortlaut und Sinn eindeutigen nationalen Regelung im Wege der richtlinienkonformen Interpretation auch kein entgegengesetzter Sinn verliehen werden darf (vgl. das hg. Erkenntnis vom 23. Oktober 1995, Zl. 95/10/0108).

Da somit die der mitbeteiligten Partei angelastete Überstellungsfahrt nicht als gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug einzustufen war und deshalb aus dem Anwendungsbereich des Güterbeförderungsgesetzes 1995 fällt, hat die belangte Behörde schon deswegen zu Recht verneint, dass § 23 Abs. 1 leg. cit. auf diese Fahrt anwendbar war. Schon deshalb erweist sich die vorliegende Beschwerde als unbegründet.

2.3. Der belangten Behörde ist im Übrigen darin zuzustimmen, dass für eine Übertretung nach § 9 Abs. 1 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 die Tatbestandsmerkmale wesentlich sind, dass die Tat "bei einer gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen" erfolgt (vgl. den den Geltungsbereich des Güterbeförderungsgesetzes 1995 absteckenden § 1 Abs. 1 leg. cit.), und die Kontingenterlaubnis "den Aufsichtsorganen" nicht "auf Verlangen" vorgewiesen wird (vgl. hiezu die Ausführungen im hg. Erkenntnis vom

17. April 1996, Zl. 95/03/0330, zu dem dem § 9 Abs. 1 leg. cit. insofern vergleichbaren § 102 Abs. 5 lit. e KFG 1967). Für die Strafbarkeit einer Übertretung des § 9 Abs. 1 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 ist es daher maßgeblich, ob auch diese Tatbestandsmerkmale innerhalb der sechsmonatigen Verjährungsfrist nach § 31 Abs. 2 VStG vorgeworfen werden; weiters hat der Spruch des Verwaltungsstrafbescheides, mit dem eine solche Übertretung zur Last gelegt wird, diese wesentlichen Tatbestandsmerkmale nach § 44a Z. 1 VStG zu enthalten.

2.4. Nach dem Gesagten erweist sich die vorliegende Beschwerde als unbegründet, weshalb sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen war.

Wien, am 29. April 2002

Gerichtsentscheidung

EuGH 61986J0080 Kolpinghuis Nijmegen VORAB
EuGH 61995J0168 Arcaro VORAB

Schlagworte

Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Bindung an den Wortlaut des Gesetzes VwRallg3/2/1"Die als erwiesen angenommene Tat" Begriff Tatbild Beschreibung (siehe auch Umfang der Konkretisierung)Gemeinschaftsrecht Verordnung Strafverfahren EURallg5/2Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden VwRallg3/2Gemeinschaftsrecht Richtlinie richtlinienkonforme Auslegung des innerstaatlichen Rechts EURallg4/3Gemeinschaftsrecht Auslegung Allgemein EURallg3Auslegung Diverses VwRallg3/5"Die als erwiesen angenommene Tat" Begriff Umfang der Konkretisierung (siehe auch Tatbild)Leerfahrt

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2002:2000030066.X00

Im RIS seit

19.07.2002

Zuletzt aktualisiert am

21.11.2011

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

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at