

# TE Vwgh Erkenntnis 2001/5/29 2000/03/0251

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 29.05.2001

## Index

E000 EU- Recht allgemein;  
E1N;  
E3R E07204030;  
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;  
59/04 EU - EWR;  
90/02 Kraftfahrgesetz;

## Norm

11994N/PRO/09 EU-Beitrittsvertrag Prot9 Art1 litd;  
11994N/PRO/09 EU-Beitrittsvertrag Prot9 Art11 Abs2;  
11994N/PRO/09 EU-Beitrittsvertrag Prot9;  
31994R3298 idF 31996R1524 ÖkopunktesystemV Lkw Transit Österreich Art12;  
31994R3298 idF 31996R1524 ÖkopunktesystemV Lkw Transit Österreich Art5;  
EURallg;  
GütbefG 1995 §1 idF 1998/I/017;  
GütbefG 1995 §23 Abs1 Z8 idF 1998/I/017;  
KFG 1967 §45;

## Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Riedinger und Dr. Handstanger als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Winter, über die Beschwerde des K in Rumänien, vertreten durch Dr. Michael Wittek-Jochums, Rechtsanwalt in 5020 Salzburg, Moosstraße 58c, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates Burgenland vom 20. Juni 2000, Zl. K 038/02/2000.002/007, betreffend Übertretung des Güterbeförderungsgesetzes 1995, zu Recht erkannt:

## Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Land Burgenland Aufwendungen in der Höhe von S 4.565,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

## Begründung

1.1. Der Beschwerdeführer wurde mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Neusiedl am See vom 18. Jänner 2000 für schuldig erkannt, er habe am 1. Juli 1999 als Fahrer eines in Deutschland auf ein bestimmtes

Kennzeichen zugelassenen Lastkraftwagens mit einem Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen eine ökopunktepflichtige Transitfahrt von Deutschland über Österreich mit der beabsichtigten Weiterfahrt zu einem in Rumänien gelegenen Zielort durchgeführt und es sei bei der Ausreisekontrolle am Grenzübergang Nickelsdorf um 23.00 Uhr von einem Aufsichtsorgan festgestellt worden, dass das Fahrzeug keinen Umweltdatenträger benutzt habe und von ihm weder ein ordnungsgemäß ausgefülltes Einheitsformular noch eine österreichische Bestätigung der Entrichtung von Ökopunkten (Ökokarte) mitgeführt worden sei. Er habe dadurch § 23 Abs. 1 Z. 8 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 - GütbefG idF BGBl. Nr. 17/1998 iVm

Artikel 1 Abs. 1 lit. a und Art. 2 Abs. 1 der Verordnung EG Nr. 3298/94 der Kommission in der Fassung der Verordnung EG Nr. 1524/96 verletzt, weshalb über ihn nach § 23 Abs. 1 iVm Abs. 2 zweiter Satz Güterbeförderungsgesetz eine Geldstrafe im Betrag von S 20.000,-- und eine Ersatzfreiheitsstrafe (2 Tage) verhängt wurde.

1.2. Mit dem angefochtenen im Instanzenzug ergangenen Bescheid der belangten Behörde wurde die gegen diesen Bescheid erhobene Berufung des Beschwerdeführers gemäß § 66 Abs. 4 AVG iVm § 51 Abs. 1 VStG als unbegründet abgewiesen. In der Begründung führte die belangte Behörde u.a. aus, aus dem Umstand, dass im gegenständlichen Fall ein unbeladenes Sattelfahrzeug "nur" überstellt werde, lasse sich nichts gewinnen, weil Art. 12 Verordnung (EG) Nr. 3298/94 der Kommission nur dann für eine Transitfahrt keine Ökopunkte verlange, wenn der alleinige Zweck der Fahrt die Auslieferung fabriksneuer Fahrzeuge vom Hersteller sei, dabei keine Güter befördert würden und für das Fahrzeug die erforderlichen internationalen Zulassungspapiere und Ausfuhrkennzeichen vorhanden seien. Fehle eine dieser Bedingungen, so bestehe Ökopunktepflicht. Im Anlassfall sei ein gebrauchtes Fahrzeug überstellt und nicht vom Hersteller ein neues ausgeliefert worden. Schon deshalb bestünde für die gegenständliche Transitfahrt Ökopunktepflicht, und es komme auch auf den (vom Beschwerdeführer bestrittenen) Umstand, dass das Fahrzeug die für das Bestehen einer solchen Pflicht erforderliche Zulassung gehabt habe, nicht an. Weiters sei das in Rede stehende Fahrzeug nach dem vorgelegten und allein maßgebenden deutschen internationalen Zulassungsschein ein solches, das mehr als 7,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht habe, sei doch darin "von einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 18000 kg die Rede (Zeile 17)".

2. Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, über die der Verwaltungsgerichtshof nach Vorlage der Verwaltungsstrafakten und Erstattung einer Gegenschrift durch die belangte Behörde erwogen hat:

2.1.1. Gemäß § 23 Abs. 1 Z. 8 GütbefG begeht eine Verwaltungsübertretung, wer unmittelbar anwendbare Vorschriften der Europäischen Union über den Güterverkehr auf der Straße verletzt, sofern dies nicht nach anderen Vorschriften zu bestrafen ist. Als solche Vorschriften der Europäischen Union kommen im Beschwerdefall die Regelungen in den EU-Beitrittsakten beigefügten Protokoll Nr. 9 über den Straßen- und Schienenverkehr sowie den kombinierten Verkehr in Österreich, BGBl. Nr. 45/1995 - mit dem die wesentlichen Regelungen des Transitabkommens, BGBl. Nr. 823/1992, übernommen wurden, das primärrechtlichen Rang hat und entsprechend dem Art. 2 der EU-Beitrittsakte für Österreich und die anderen neuen Mitgliedstaaten das am 31. Dezember 1994 vorhandene Primärrecht modifizierte (vgl. das hg. Erkenntnis vom 14. Mai 1997, Zl. 96/03/0385) - und weiters die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1524/96 der Kommission vom 30. Juli 1996, in Betracht. Nach Art. 1 lit. c des besagten Protokolls Nr. 9 gilt als "Transitverkehr durch Österreich" jeder Verkehr durch österreichisches Hoheitsgebiet, bei dem der Ausgangs- und Zielpunkt außerhalb Österreichs liegen. Gemäß Art. 1 lit. d leg. cit. gilt als "Lastkraftwagen jedes zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern in einem Mitgliedstaat zugelassene Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen, einschließlich Sattelzugfahrzeuge, sowie Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen, die von einem in einem Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen oder weniger gezogen werden. Gemäß Art. 1 lit. e leg. cit. gilt als "Straßengütertransitverkehr durch Österreich" jeder Transitverkehr durch Österreich, der mit Lastkraftwagen durchgeführt wird, unbeschadet ob diese Lastkraftwagen beladen oder unbeladen sind. Gemäß Art. 1 Abs. 1 der Verordnung (EG) 3298/94 der Kommission in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1524/96 der Kommission hat der Fahrer eines Lastkraftwagens im Hoheitsgebiet Österreichs "die nachstehend angeführten Unterlagen mitzuführen und diese auf Verlangen den Aufsichtsbehörden zur Prüfung vorzulegen, entweder:

a) ein ordnungsgemäß ausgefülltes Einheitsformular

oder eine österreichische Bestätigung der Entrichtung von

Ökopunkten für die betreffende Fahrt; ein Muster dieser als "Ökokarte" bezeichneten Bestätigung ist im Anhang A enthalten; oder

- b) ein im Kraftfahrzeug eingebautes elektronisches

Gerät, das eine automatische Entwertung der Ökopunkte ermöglicht

und als "Umweltdatenträger" ("ecotag") bezeichnet wird; oder

- c) die in Artikel 13 aufgeführten geeigneten

Unterlagen zum Nachweis darüber, dass es sich um eine Fahrt gemäß

Anhang C handelt, für die keine Ökopunkte benötigt werden; oder

- d) geeignete Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass es

sich nicht um eine Transitfahrt handelt und, wenn das Fahrzeug mit einem Umweltdatenträger ausgestattet ist, dass dieser für diesen Zweck eingestellt ist...".

Nach Art. 5 Abs. 1 erster Satz der genannten Verordnung in der Stammfassung sind

"Zuwiderhandlungen eines Lastkraftwagenfahrers oder eines Unternehmers gegen das Protokoll Nr. 9 oder diese Verordnung nach den jeweiligen einzelstaatlichen Vorschriften zu ahnden."

Gemäß Art. 12 der genannten Verordnung müssen für eine Transitfahrt keine Ökopunkte entrichtet werden, wenn die folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:

- "i) der alleinige Zweck der Fahrt ist die Auslieferung

eines fabrikneuen Fahrzeugs bzw. einer fabrikneuen

Fahrzeugkombination vom Hersteller zu einem Bestimmungsort in

einen anderen Staat;

- ii) auf der Fahrt werden keine Güter befördert;

- iii) für das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination

sind die erforderlichen internationalen Zulassungspapiere und Ausfuhrkennzeichen vorhanden."

2.1.2. § 1 Abs. 1 des GütbefG 1995 lautet:

"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."

2.2. Die in der Beschwerde angesprochene am 11. April 2000 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 609/2000 der Kommission vom 21. März 2000 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 über verfahrenstechnische Einzelheiten im Zusammenhang mit dem System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich, ABl. Nr. L 073 vom 22. März 2000, S. 9, ist im Grunde des § 1 Abs. 2 VStG auf den Beschwerdefall nicht anzuwenden, erfolgte doch die Erlassung des erstinstanzlichen Bescheides nach Ausweis der vorgelegten Verwaltungsakten schon am 24. Jänner 2000. Entgegen der Beschwerde liegt daher eine Verletzung des § 44 a Z. 2 VStG mangels Nennung der besagten Verordnung im Spruch des bekämpften Bescheides nicht vor. Gleiches gilt im Übrigen in Bezug auf die Verordnung des Rates vom 21. September 2000 zur Änderung des Anhangs 4 des Protokolls Nr. 9 zur Beitrittsakte von 1994 und der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 über ein System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich, ABl. Nr. L 241 vom 26. September 2000, S. 0018-0020, die mit dem zuletzt genannten Datum in Kraft getreten ist.

2.3.1. Die Beschwerde rügt, der oben zitierte § 1 Abs. 1 GütbefG beschränke den sachlichen Anwendungsbereich des Güterbeförderungsgesetzes auf die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen durch Beförderungsunternehmen sowie den Werkverkehr mit solchen Kraftfahrzeugen, weshalb zwangsläufig auch die Strafbestimmung des § 23 Abs. 1 GütbefG dieser Einschränkung unterliegen müsse. Das bedeute, dass nach § 23 Abs. 1 Z. 8 leg. cit. nur derjenige eine im Gemeinschaftsrecht gründende Verwaltungsübertretung begehen könne, der in

persönlicher und sachlicher Hinsicht die allgemeinen Anforderungen des § 1 Abs. 1 GütbefG 1995 erfülle. Die Behörde habe es unterlassen, die erforderlichen Beweise zur Frage des Vorliegens eines gewerbsmäßigen Gütertransports aufzunehmen, im Übrigen lägen diese auch nicht vor. Eine unabhängig von innerstaatlichen Vorschriften erfolgende Bestrafung allein auf Grund der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften sei zudem auch bereits nach Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 ausgeschlossen, zufolge dessen Zu widerhandlungen gegen das Protokoll Nr. 9 oder dieser Verordnung nach den jeweiligen einzelstaatlichen Vorschriften zu ahnden seien. Daraus sei abzuleiten, dass es Sache des nationalen Gesetzgebers sei, die in der "Ökopunkteverordnung" der EG enthaltenen Rechte und Pflichten des Einzelnen zu effektuieren. Dies sei eben dadurch geschehen, dass gerade in das GütbefG (und nicht etwa in die StVO) ein entsprechender Verwaltungsstrafatbestand aufgenommen worden sei.

2.3.2. Dieses Vorbringen ist nicht zielführend. Wie schon erwähnt (vgl. oben 2.1.1.), sind gemäß Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 Zu widerhandlungen gegen das Protokoll Nr. 9 oder diese Verordnung nach den jeweiligen einzelstaatlichen Vorschriften zu ahnden. In der österreichischen Rechtsordnung wurde diese Vorschrift in § 23 Abs. 1 Z 8 GütbefG getroffen. Aus der Einordnung dieser Art. 5 leg. cit. umsetzenden Vorschrift in das GütbefG kann aber nicht der Schluss gezogen werden, dass eine Bestrafung nach § 23 Abs. 1 Z 8 GütbefG wegen der angesprochenen Zu widerhandlungen auch von den von der Beschwerde ins Treffen geführten Voraussetzungen des § 1 GütbefG abhängig wäre, würde es doch dem zitierten Protokoll und der genannten Verordnung zu widerlaufen, auf diesem Weg weitere über diese einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Regelungen hinausgehende inhaltliche Tatbestandsvoraussetzungen für die Ahndung einer Zu widerhandlung zu schaffen.

2.3.3. Vor diesem Hintergrund geht auch der Einwand fehl, die belangte Behörde habe hinsichtlich der besagten Voraussetzungen gemäß § 1 des GütbefG den Sachverhalt unzureichend ermittelt, und ferner diesbezüglich im Spruch des bekämpften Bescheides dem Bestimmtheitserfordernis des § 44 a Z. 1 VStG nicht entsprochen.

2.4. Nach den unbestrittenen Feststellungen hat der Beschwerdeführer die ihm zur Last gelegte Tat begangen, als er einen gebrauchten Lastkraftwagen von Deutschland - über Österreich - nach Rumänien überstellte. Wenn die Behörde auf dem Boden dieser Feststellungen die Auffassung vertrat, dass im Fall des Beschwerdeführers die in Art. 12 der Verordnung (EG) 3298/94 der Kommission in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1524/96 vorgesehene Ausnahmeregelung nicht greift, hat sie die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes für sich, derzu folge nach dieser Regelung - unter den dort genannten weiteren Voraussetzungen - nur für Transitfahrten, deren alleiniger Zweck die Auslieferung eines fabriksneuen Fahrzeuges bzw. einer fabriksneuen Fahrzeugkombination vom Hersteller zu einem Bestimmungsort in einen anderen Staat ist, keine Ökopunkte entrichtet werden müssen (vgl. das hg. Erkenntnis vom 25. April 2001, Zl. 98/03/0322, auf das gemäß § 43 Abs. 2 VwGG verwiesen wird).

2.5.1. Weiters bringt der Beschwerdeführer vor, das von ihm gelenkte überstellte Fahrzeug erfülle nicht die in Art. 1 lit. d des Protokolls Nr. 9 der Akte zum EU-Beitrittsvertrag, BGBl. Nr. 45/1995, enthaltenen Bedingungen, weil von einem "höchstzulässigen Gesamtgewicht" nach dieser Bestimmung nur dann gesprochen werden könne, wenn das Fahrzeug im Zeitpunkt der Verwaltungsübertretung in einem nationalen Verfahren typisiert und "fest zugelassen" gewesen sei, während das überstellte Fahrzeug aber nur mit einem deutschen temporären Überführungskennzeichen und ohne feste Zulassung unterwegs gewesen sei. Auch nach §§ 45 ff KFG 1967 handle es sich bei "Überführungskennzeichen" um keine Zulassung, sondern lediglich um eine zeitlich befristete Bewilligung zur Überführung eines Fahrzeuges, wobei im Anschluss daran erst das jeweilige nationale Typisierungs- und Zulassungsverfahren zu folgen habe, in welchem dann erst das entsprechende höchstzulässige Gesamtgewicht festgesetzt werde. Zum Zeitpunkt der "Überführung" habe das überstellte Fahrzeug daher kein durch eine zuständige Behörde festgesetztes höchstzulässiges Gesamtgewicht gehabt. Da das Eigengewicht des Fahrzeugs "laut Frachtpapieren" 6,375 t betrage, sei eine "automatische Zuordnung" durch die belangte Behörde zu einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t nicht möglich.

2.5.2. Auch mit diesem Vorbringen ist für die Beschwerde nichts gewonnen. Bei den vorgelegten Verwaltungsstrafakten befindet sich ein am 30. Juni 1999 in der Bundesrepublik Deutschland (Lübeck) ausgestellter bis 29. Juli 1999 gültiger "Internationaler Zulassungsschein", weshalb das Ergebnis der behördlichen Beurteilung, dass es sich bei dem vom Beschwerdeführer gelenkten Fahrzeug um ein "in einem Mitgliedstaat zugelassenes Kraftfahrzeug" im Sinn des Art. 1 lit. d des zitierten Protokolls Nr. 9 handle, nicht als rechtsirrig erkannt werden kann. Daran vermag das auf §§ 45 ff KFG 1967 bezogene Vorbringen des Beschwerdeführers nichts zu ändern, weil Art. 1 lit. d leg. cit. auf ein "in einem Mitgliedstaat zugelassenes Kraftfahrzeug" abstellt und damit nicht nur den dem Beschwerdeführer

vorschwebenden Fall der "festen" Zulassung eines Kraftfahrzeuges erfasst. Auch aus der schon erwähnten Ausnahmeregelung des Art. 12 der Verordnung (EG) 3298/94 der Kommission in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1524/96 ergibt sich, dass (auch) eine nur für den Zweck einer Überstellungsfahrt vorgenommene Zulassung in den Anwendungsbereich der genannten Rechtsquellen fällt, greift doch diese Regelung nach ihrer lit. iii bereits dann, wenn für eine solche Überstellungsfahrt "die erforderlichen internationalen Zulassungspapiere und Ausfuhrkennzeichen vorhanden" sind. Ein lediglich auf die "feste" Zulassung im Sinn der Beschwerde abstellendes Verständnis würde zudem bedeuten, dass dann jede zuvor durchgeführte Fahrt ökopunktefrei wäre. Damit würde die in Art. 12 leg. cit. vorgesehene Ausnahme von der Ökopunktepflicht ausgedehnt werden, was der Zielsetzung des Ökopunktesystems - das nach Art. 11 Abs. 2 des besagten Protokolls Nr. 9 der Reduktion der "NOx-Gesamtemission von Lastkraftwagen im Transit durch Österreich dient" - zuwiderläuft.

Vor diesem Hintergrund ist für den Beschwerdeführer schließlich mit seinem Vorbringen, das Eigengewicht des Fahrzeugs betrage laut Frachtpapieren 6,375 t, nichts gewonnen, zumal - wie im angefochtenen Bescheid unbestritten festgestellt - "im internationalen Zulassungsschein von einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 18000 kg die Rede (Zeile 17)" ist.

2.6. Die Beschwerde erweist sich sohin als unbegründet und war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

2.7. Der Spruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG iVm der Verordnung BGBl. Nr. 416/1994.

Wien, am 29. Mai 2001

#### **Schlagworte**

Gemeinschaftsrecht Verordnung Strafverfahren EURallg5/2

#### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:VWGH:2001:2000030251.X00

#### **Im RIS seit**

07.08.2001

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

© 2026 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)