jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Beschluss 2019/2/11 Ra 2018/02/0338

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 11.02.2019

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3R E05205000;
E3R E07204010;
E3R E07204020;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
90/02 Kraftfahrgesetz;

Norm

32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art2 Abs1;
32014R0165 KontrollgeräteV Art3 Abs1;
B-VG Art133 Abs4;
EURallg;
KFG 1967 §2 Z21;
VwGG §34 Abs1;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Beck sowie die Hofräte Dr. N. Bachler und Mag. Straßegger als Richter, unter Mitwirkung der Schriftführerin Mag. Harrer, LL.M., über die Revision des E in S, vertreten durch Mag. Pamela Kellermayr, Rechtsanwältin in 4563 Micheldorf, Welser Straße 11/1, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Salzburg vom 18. Oktober 2018, Zl. 405- 4/2133/1/7-2018, betreffend Übertretung des KFG (Partei gemäß § 21 Abs. 1 Z 2 VwGG: Bezirkshauptmannschaft St. Johann im Pongau), den Beschluss gefasst:

Spruch

Die Revision wird zurückgewiesen.

Begründung

1 Mit dem angefochtenen Erkenntnis wies das Landesverwaltungsgericht Salzburg die Beschwerde des Revisionswerbers gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft St. Johann im Pongau vom 15. Juni 2018, mit dem der Revisionswerber als zur Vertretung nach außen berufenes Organ einer GmbH einer Übertretung des § 134

Abs. 1a KFG iVm Art. 3 Abs. 1 der VO (EU) Nr. 165/2014 schuldig erkannt und gemäß § 134 Abs. 1a KFG iVm Anhang III der RL 2006/22/EG mit einer Geldstrafe von EUR 300,-- (Ersatzfreiheitsstrafe: 72 Stunden) bestraft wurde, ab und erklärte die Revision dagegen gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG für nicht zulässig.

2 Begründend ging das Verwaltungsgericht davon aus, dass ein Arbeitnehmer der GmbH einen als selbstfahrende Arbeitsmaschine zugelassenen Lastkraftwagen mit technischem Aufbau und einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 26 t in Verbindung mit einem der Güterbeförderung im Straßenverkehr dienenden Anhängerwagen mit höchstzulässigem Gesamtgewicht von 17,99 t gelenkt habe, obwohl kein Kontrollgerät im Fahrzeug eingebaut gewesen sei. Die in der Beschwerde genannten Ausnahmetatbestände von dieser Verpflichtung seien nicht anwendbar, weil sich diese nur auf Fahrzeuge mit zulässigen Höchstmassen von nicht mehr als 7,5 t bezögen.

3 Nach Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

4 Nach § 34 Abs. 1 VwGG sind Revisionen, die sich wegen Nichtvorliegens der Voraussetzungen des Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zur Behandlung eignen, ohne weiteres Verfahren in nichtöffentlicher Sitzung mit Beschluss zurückzuweisen.

5 Nach § 34 Abs. 1a VwGG ist der Verwaltungsgerichtshof bei der Beurteilung der Zulässigkeit der Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG an den Ausspruch des Verwaltungsgerichtes gemäß § 25a Abs. 1 VwGG nicht gebunden. Die Zulässigkeit einer außerordentlichen Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG hat der Verwaltungsgerichtshof im Rahmen der dafür in der Revision vorgebrachten Gründe (§ 28 Abs. 3 VwGG) zu überprüfen.

6 Die Revision macht zu ihrer Zulässigkeit zunächst geltend, es fehle Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Rechtsfrage, ob Kontrollgeräte im Sinn der VO (EU) 165/2014 und der VO (EG) 561/2006 in selbstfahrenden Arbeitsmaschinen oder Fahrzeugkombinationen, die eine selbstfahrende Arbeitsmaschine enthalten, eingebaut sein müssen.

7 Art. 3 Abs. 1 der VO (EU) 165/2014 stellt auf Fahrzeuge, die der Personen- oder Güterbeförderung dienen, ab und gemäß Art. 2 Abs. 1 der VO (EG) 561/2006 gilt diese Verordnung für die Personen- oder Güterbeförderung mit Fahrzeugen im Straßenverkehr. Nach beiden Bestimmungen kommt es nicht auf die ausschließliche, überwiegende oder untergeordnete Güterbeförderung an, sodass eine selbstfahrende Arbeitsmaschine im Sinn des § 2 Z 21 KFG, die einen Anhänger zur Güterbeförderung zieht, nach dem klaren Wortlaut der genannten Verordnungen eine der Güterbeförderung dienende Fahrzeugkombination darstellt.

8 Als weitere Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung wird in der Revision die Qualifikation von Fahrzeugen im Sinn der VO (EG) 561/2006 genannt, wenn sie ihrer generellen Bestimmung nach dazu verwendet werden, Gegenstände im Zusammenhang mit der Arbeit der selbstfahrenden Arbeitsmaschine zu transportieren.

9 Darauf kommt es indes schon mit Blick auf Art. 13 Abs. 1 Buchst. d der VO (EG) 561/2006 wegen der 7,5 t erreichenden zulässigen Höchstmasse nicht an, weshalb die angesprochene Ausnahme von der Verordnung nicht vorliegt.

10 Die nächste für die Zulässigkeit der Revision relevierte Rechtsfrage geht dahin, ob bereits die theoretische Möglichkeit der Verwendung eines Fahrzeuges im Sinn der VO (EU) 165/2014 und der VO (EG) 561/2006 ausreicht, um eine Verpflichtung zum Einbau von Kontrollgeräten zu begründen.

11 Von dieser Frage hängt die Revision nicht ab, weil nach den Feststellungen im angefochtenen Erkenntnis tatsächlich ein Anhängerwagen mit höchstzulässigem Gesamtgewicht von 17,99 t gezogen wurde und gemäß Art. 4 Buchst. a der VO (EG) 561/2006 eine Beförderung im Straßenverkehr jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeuges darstellt.

12 Zuletzt wird noch als Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung geltend gemacht, ob bereits eine bestimmte Typisierung und Zulassung eines Fahrzeuges zum Einbau des Kontrollgeräts verpflichtet, oder ob es auf tatsächliche Verwendung ankommt.

13 Dazu ist zunächst wiederum darauf zu verweisen, dass ein tatsächlicher Einsatz eines zur Güterbeförderung

verwendeten leeren Anhängers festgestellt wurde, und darüber hinaus erachtete sich der EuGH in seinem Urteil vom 13. März 2014, A. Karuse AS, C-222/12, an die Angaben in der Zulassungsbescheinigung (als Instandhaltungsfahrzeug) nicht gebunden.

14 Schließlich wird nicht aufgezeigt, inwiefern angesichts der Feststellungen über eine Fahrzeugkombination mit einem ein höchstzulässigen Gesamtgewicht von 17,99 t aufweisenden Anhängerwagen und den in der Zulässigkeitsbegründung genannten Estrich- und Dämmschüttungen keine Güterbeförderung, deren Definition die Revision vermisst, vorliegen soll.

15 In der Revision werden somit keine Rechtsfragen aufgeworfen, denen im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukäme. Die Revision war daher zurückzuweisen.

Wien, am 11. Februar 2019

Schlagworte

Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Bindung an den Wortlaut des Gesetzes
VwRallg3/2/1Gemeinschaftsrecht Verordnung Strafverfahren EURallg5/2

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2019:RA2018020338.L00

Im RIS seit

27.02.2019

Zuletzt aktualisiert am

06.03.2019

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

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