

RS Vwgh 2023/10/19 Ro 2022/07/0011

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 19.10.2023

Index

E000 EU- Recht allgemein

E6j

L81007 Immission Luftreinhaltung Schwefelgehalt im Heizöl Smogalarm Tirol

L87907 Straßenverkehr Geschwindigkeitsbeschränkung Nachtfahrverbot Tirol

10/07 Verwaltungsgerichtshof

90/01 Straßenverkehrsordnung

Norm

EURallg

Nachtfahrverbot Schwerfahrzeuge A12 2010 §4 Abs1 lith

Sektorales Fahrverbot A12 2007

VwGG §42 Abs1

62009CJ0028 Kommission / Österreich

1. VwGG § 42 heute
2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

Beachte

Serie (erledigt im gleichen Sinn):

Ra 2022/07/0208 B 19.10.2023

Ra 2022/07/0210 B 07.11.2023

Ra 2022/07/0211 B 07.11.2023

Ra 2023/07/0098 B 19.10.2023

Ra 2023/07/0159 B 20.11.2023

Ra 2023/07/0162 B 29.11.2023

Ra 2023/07/0163 B 29.11.2023

Ra 2023/07/0164 B 29.11.2023

Rechtssatz

Der EuGH hat sich im Urteil vom 21. Dezember 2011, C-28/09, Kommission gegen Österreich, zur Ausnahmeregelung der dem Urteil zugrundeliegenden Verordnung Sektorales Fahrverbot A12 2007 für jene LKW, die in der "Kernzone"

bzw. in der "erweiterten Zone" be- und entladen werden, geäußert, die mit dem Ausnahmetatbestand des § 4 Abs. 1 lit. h der Verordnung Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge A12 2010 insoweit übereinstimmend ist. Wie die Republik Österreich zu Recht vorträgt, könnte nämlich die Verlagerung dieser Art von Verkehr auf die Schiene eine Verlängerung der Strecken mit sich bringen, da zu den ursprünglichen Strecken noch die Fahrten zu den Bahnterminals hinzukämen; dies hätte eine Wirkung, die dem mit dem sektoralen Fahrverbot verfolgten Zweck zuwiderliefe. Außerdem ist unstrittig, dass der Schienenverkehr nur für Fahrten von einer gewissen Entfernung eine rentable Alternative zum Straßenverkehr darstellt. Da die Ausnahme Lastkraftwagen betrifft, die in der ‚erweiterten Zone‘ be- und entladen werden, ist darauf hinzuweisen, dass diese Zone auch außerhalb des österreichischen Hoheitsgebiets gelegene Verwaltungsbezirke umfasst. Die Republik Österreich hat Maßnahmen getroffen, um gegen etwaige Umgehungen und Missbräuche bei der Anwendung dieser Ausnahme vorzugehen. Unter diesen Umständen kann der Ausschluss des lokalen und regionalen Verkehrs vom Anwendungsbereich des sektoralen Fahrverbots den kohärenten und systematischen Charakter der streitigen Verordnung nicht in Frage stellen. Mit diesen Ausführungen gibt der EuGH zu erkennen, dass er derartige Ausnahmeregelungen für Verkehr mit Ziel- und/oder Ausgangspunkt im betroffenen Gebiet, die - unter der Einbeziehung von außerhalb des österreichischen Hoheitsgebiets gelegenen Verwaltungsbezirken - auf Transportentfernung und Transportstrecke als ausschlaggebende Kriterien abstellen, als nicht diskriminierend erachtet. Vor diesem Hintergrund ist auch die Annahme, der EuGH habe Ausnahmeregelungen für den Ziel- und Quellverkehr (bloß) "zum Zweck der Anbindung an die Schiene" für zulässig erachtet, unzutreffend. Der EuGH hat sich im Urteil vom 21. Dezember 2011, C-28/09, Kommission gegen Österreich, zur Ausnahmeregelung der dem Urteil zugrundeliegenden Verordnung Sektoriales Fahrverbot A12 2007 für jene LKW, die in der "Kernzone" bzw. in der "erweiterten Zone" be- und entladen werden, geäußert, die mit dem Ausnahmetatbestand des Paragraph 4, Absatz eins, Litera h, der Verordnung Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge A12 2010 insoweit übereinstimmend ist. Wie die Republik Österreich zu Recht vorträgt, könnte nämlich die Verlagerung dieser Art von Verkehr auf die Schiene eine Verlängerung der Strecken mit sich bringen, da zu den ursprünglichen Strecken noch die Fahrten zu den Bahnterminals hinzukämen; dies hätte eine Wirkung, die dem mit dem sektoralen Fahrverbot verfolgten Zweck zuwiderliefe. Außerdem ist unstrittig, dass der Schienenverkehr nur für Fahrten von einer gewissen Entfernung eine rentable Alternative zum Straßenverkehr darstellt. Da die Ausnahme Lastkraftwagen betrifft, die in der ‚erweiterten Zone‘ be- und entladen werden, ist darauf hinzuweisen, dass diese Zone auch außerhalb des österreichischen Hoheitsgebiets gelegene Verwaltungsbezirke umfasst. Die Republik Österreich hat Maßnahmen getroffen, um gegen etwaige Umgehungen und Missbräuche bei der Anwendung dieser Ausnahme vorzugehen. Unter diesen Umständen kann der Ausschluss des lokalen und regionalen Verkehrs vom Anwendungsbereich des sektoralen Fahrverbots den kohärenten und systematischen Charakter der streitigen Verordnung nicht in Frage stellen. Mit diesen Ausführungen gibt der EuGH zu erkennen, dass er derartige Ausnahmeregelungen für Verkehr mit Ziel- und/oder Ausgangspunkt im betroffenen Gebiet, die - unter der Einbeziehung von außerhalb des österreichischen Hoheitsgebiets gelegenen Verwaltungsbezirken - auf Transportentfernung und Transportstrecke als ausschlaggebende Kriterien abstellen, als nicht diskriminierend erachtet. Vor diesem Hintergrund ist auch die Annahme, der EuGH habe Ausnahmeregelungen für den Ziel- und Quellverkehr (bloß) "zum Zweck der Anbindung an die Schiene" für zulässig erachtet, unzutreffend.

Schlagworte

Gemeinschaftsrecht Auslegung Allgemein EURallg3 Gemeinschaftsrecht Auslegung des Mitgliedstaatenrechtes EURallg2

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2023:RO2022070011.J06

Im RIS seit

30.11.2023

Zuletzt aktualisiert am

28.06.2024

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at