

TE Vwgh Erkenntnis 2026/6/30 Ra 2025/11/0156

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 30.06.2026

Index

E1E

E3R

E6j

59/04 EU - EWR

90/01 Straßenverkehrsordnung

90/02 Kraftfahrgesetz

Norm

KDV 1967 §2 Abs1 litm

KDV 1967 §4 Abs7

KFG 1967 §102 Abs8a Satz4

KFG 1967 §102 Abs9

KFG 1967 §35 Abs4

KFG 1967 §7 Abs2

StVO 1960 §52 lit a Z22

12010E034 AEUV Art34

32019R0515 gegenseitige Anerkennung von Waren Art5

62005CJ0110 Kommission der Europäischen Gemeinschaften / Italienische Republik

62005CJ0142 Aklagaren VORAB

62005CJ0433 Sandström VORAB

62006CJ0265 Kommission der Europäischen Gemeinschaften / Portugiesische Republik

62011CJ0639 Europäische Kommission / Republik Polen

62017CJ0591 Österreich / Deutschland

62021CJ0662 Booky.fi Oy. VORAB

1. KDV 1967 § 2 heute

2. KDV 1967 § 2 gültig ab 14.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 412/2005

3. KDV 1967 § 2 gültig von 31.12.2004 bis 13.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 535/2004

4. KDV 1967 § 2 gültig von 01.12.2001 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 414/2001

1. KDV 1967 § 4 heute

2. KDV 1967 § 4 gültig ab 29.03.2024 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 91/2024

3. KDV 1967 § 4 gültig von 28.06.2019 bis 28.03.2024 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 172/2019

4. KDV 1967 § 4 gültig von 18.11.2014 bis 27.06.2019 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 290/2014

5. KDV 1967 § 4 gültig von 22.12.2012 bis 17.11.2014 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 471/2012
6. KDV 1967 § 4 gültig von 23.08.2012 bis 21.12.2012 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 278/2012
7. KDV 1967 § 4 gültig von 28.04.2010 bis 22.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 124/2010
8. KDV 1967 § 4 gültig von 26.06.2008 bis 27.04.2010 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 220/2008
9. KDV 1967 § 4 gültig von 12.10.2007 bis 25.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 275/2007
10. KDV 1967 § 4 gültig von 01.07.2007 bis 11.10.2007 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 334/2006
11. KDV 1967 § 4 gültig von 15.11.2006 bis 30.06.2007 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 334/2006
12. KDV 1967 § 4 gültig von 01.10.2006 bis 14.11.2006 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 334/2006
13. KDV 1967 § 4 gültig von 14.12.2005 bis 30.09.2006 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 412/2005
14. KDV 1967 § 4 gültig von 19.03.2004 bis 13.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 129/2004

1. KFG 1967 § 102 heute
2. KFG 1967 § 102 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 102 gültig von 30.07.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
4. KFG 1967 § 102 gültig von 24.04.2026 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
5. KFG 1967 § 102 gültig von 21.04.2023 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
6. KFG 1967 § 102 gültig von 14.05.2022 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022
7. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.2021 bis 13.05.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
8. KFG 1967 § 102 gültig von 16.12.2020 bis 31.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
9. KFG 1967 § 102 gültig von 01.04.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
10. KFG 1967 § 102 gültig von 07.03.2019 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
11. KFG 1967 § 102 gültig von 25.05.2018 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2018
12. KFG 1967 § 102 gültig von 20.05.2018 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
13. KFG 1967 § 102 gültig von 20.05.2018 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
14. KFG 1967 § 102 gültig von 01.10.2017 bis 19.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
15. KFG 1967 § 102 gültig von 01.08.2017 bis 30.09.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
16. KFG 1967 § 102 gültig von 14.01.2017 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
17. KFG 1967 § 102 gültig von 02.08.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 67/2016
18. KFG 1967 § 102 gültig von 09.06.2016 bis 01.08.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
19. KFG 1967 § 102 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
20. KFG 1967 § 102 gültig von 14.02.2013 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
21. KFG 1967 § 102 gültig von 19.08.2009 bis 13.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
22. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.2008 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
23. KFG 1967 § 102 gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
24. KFG 1967 § 102 gültig von 15.11.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2006
25. KFG 1967 § 102 gültig von 28.10.2005 bis 14.11.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
26. KFG 1967 § 102 gültig von 05.05.2005 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
27. KFG 1967 § 102 gültig von 01.05.2005 bis 04.05.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
28. KFG 1967 § 102 gültig von 01.05.2005 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
29. KFG 1967 § 102 gültig von 31.12.2004 bis 30.04.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
30. KFG 1967 § 102 gültig von 25.05.2002 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
31. KFG 1967 § 102 gültig von 01.07.1999 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 146/1998
32. KFG 1967 § 102 gültig von 01.11.1997 bis 30.06.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/1997
33. KFG 1967 § 102 gültig von 20.08.1997 bis 31.10.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
34. KFG 1967 § 102 gültig von 08.03.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
35. KFG 1967 § 102 gültig von 24.08.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
36. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.1994 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
37. KFG 1967 § 102 gültig von 01.07.1991 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990
38. KFG 1967 § 102 gültig von 01.10.1990 bis 30.06.1991 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

1. KFG 1967 § 102 heute
2. KFG 1967 § 102 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 102 gültig von 30.07.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026

4. KFG 1967 § 102 gültig von 24.04.2026 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
5. KFG 1967 § 102 gültig von 21.04.2023 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
6. KFG 1967 § 102 gültig von 14.05.2022 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022
7. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.2021 bis 13.05.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
8. KFG 1967 § 102 gültig von 16.12.2020 bis 31.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
9. KFG 1967 § 102 gültig von 01.04.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
10. KFG 1967 § 102 gültig von 07.03.2019 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
11. KFG 1967 § 102 gültig von 25.05.2018 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2018
12. KFG 1967 § 102 gültig von 20.05.2018 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
13. KFG 1967 § 102 gültig von 20.05.2018 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
14. KFG 1967 § 102 gültig von 01.10.2017 bis 19.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
15. KFG 1967 § 102 gültig von 01.08.2017 bis 30.09.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
16. KFG 1967 § 102 gültig von 14.01.2017 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
17. KFG 1967 § 102 gültig von 02.08.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 67/2016
18. KFG 1967 § 102 gültig von 09.06.2016 bis 01.08.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
19. KFG 1967 § 102 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
20. KFG 1967 § 102 gültig von 14.02.2013 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
21. KFG 1967 § 102 gültig von 19.08.2009 bis 13.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
22. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.2008 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
23. KFG 1967 § 102 gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
24. KFG 1967 § 102 gültig von 15.11.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2006
25. KFG 1967 § 102 gültig von 28.10.2005 bis 14.11.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
26. KFG 1967 § 102 gültig von 05.05.2005 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
27. KFG 1967 § 102 gültig von 01.05.2005 bis 04.05.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
28. KFG 1967 § 102 gültig von 01.05.2005 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
29. KFG 1967 § 102 gültig von 31.12.2004 bis 30.04.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
30. KFG 1967 § 102 gültig von 25.05.2002 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
31. KFG 1967 § 102 gültig von 01.07.1999 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 146/1998
32. KFG 1967 § 102 gültig von 01.11.1997 bis 30.06.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/1997
33. KFG 1967 § 102 gültig von 20.08.1997 bis 31.10.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
34. KFG 1967 § 102 gültig von 08.03.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
35. KFG 1967 § 102 gültig von 24.08.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
36. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.1994 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
37. KFG 1967 § 102 gültig von 01.07.1991 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990
38. KFG 1967 § 102 gültig von 01.10.1990 bis 30.06.1991 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

1. KFG 1967 § 35 heute

2. KFG 1967 § 35 gültig ab 24.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
3. KFG 1967 § 35 gültig von 16.12.2020 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
4. KFG 1967 § 35 gültig von 25.05.2002 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
5. KFG 1967 § 35 gültig von 20.08.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
6. KFG 1967 § 35 gültig von 16.07.1988 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988

1. KFG 1967 § 7 heute

2. KFG 1967 § 7 gültig ab 25.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
3. KFG 1967 § 7 gültig von 16.07.1988 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988

1. StVO 1960 § 52 heute

2. StVO 1960 § 52 gültig ab 01.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2024
3. StVO 1960 § 52 gültig von 01.06.2019 bis 30.06.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2019
4. StVO 1960 § 52 gültig von 31.05.2011 bis 31.05.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 34/2011
5. StVO 1960 § 52 gültig von 26.03.2009 bis 30.05.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 16/2009
6. StVO 1960 § 52 gültig von 01.07.2005 bis 25.03.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2005

7. StVO 1960 § 52 gültig von 01.07.1999 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 145/1998
8. StVO 1960 § 52 gültig von 01.09.1998 bis 30.06.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 145/1998
9. StVO 1960 § 52 gültig von 01.10.1994 bis 31.08.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
10. StVO 1960 § 52 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
11. StVO 1960 § 52 gültig von 01.06.1987 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 213/1987

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Mag. Samm, die Hofrätin MMag. Ginthör, den Hofrat Dr. Faber sowie die Hofrätinnen Dr.in Oswald und Dr. Kronegger als Richterinnen und Richter, unter Mitwirkung der Schriftführerin Dr.in Schimpfhuber, über die Revision der A AS (Norwegen), vertreten durch die CMS Reich-Rohrwig Hainz Rechtsanwälte GmbH in Wien, gegen das am 19. Februar 2025 mündlich verkündete und mit 21. August 2025 schriftlich ausgefertigte Erkenntnis des Verwaltungsgerichts Wien, Zl. VGW-101/V/053/13939/2024-10, betreffend Antrag auf Bewertung gemäß Art. 5 Verordnung (EU) 2019/515 (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur), zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Mag. Samm, die Hofrätin MMag. Ginthör, den Hofrat Dr. Faber sowie die Hofrätinnen Dr.in Oswald und Dr. Kronegger als Richterinnen und Richter, unter Mitwirkung der Schriftführerin Dr.in Schimpfhuber, über die Revision der A AS (Norwegen), vertreten durch die CMS Reich-Rohrwig Hainz Rechtsanwälte GmbH in Wien, gegen das am 19. Februar 2025 mündlich verkündete und mit 21. August 2025 schriftlich ausgefertigte Erkenntnis des Verwaltungsgerichts Wien, Zl. VGW-101/V/053/13939/2024-10, betreffend Antrag auf Bewertung gemäß Artikel 5, Verordnung (EU) 2019/515 (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Begründung

1

Mit Bescheid vom 15. Juli 2022 sprach die belangte Behörde aufgrund eines beim Bundesminister für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort eingebrachten und von dieser Behörde an die belangte Behörde weitergeleiteten Antrags der Revisionswerberin vom 16. August 2021 und nach Einlangen von deren Säumnisbeschwerde vom 21. April 2022 aus, dass

I. der Antrag der Revisionswerberin auf Vornahme einer Bewertung gemäß Art. 5 Verordnung (EU) 2019/515 und Feststellung, dass die von ihr vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen („A“) in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden und als Schneekettenäquivalent anzuerkennen seien, abgewiesen werde, sowie römisch eins. der Antrag der Revisionswerberin auf Vornahme einer Bewertung gemäß Artikel 5, Verordnung (EU) 2019/515 und Feststellung, dass die von ihr vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen („A“) in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden und als Schneekettenäquivalent anzuerkennen seien, abgewiesen werde, sowie

II. festgestellt werde, dass die von der Revisionswerberin vertriebene Gleitschutzvorrichtung „A“, die gemäß einem näher genannten Zertifikat der EN 16662-1:2020 entspreche, die an Gleitschutzvorrichtungen gemäß § 7 Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967) gestellten Anforderungen erfülle und als Gleitschutzvorrichtung nach der zuletzt genannten Bestimmung verwendet werden könne. Gemäß den geltenden kraftfahrrechtlichen Bestimmungen könne die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung rechtmäßig in Verkehr gebracht und auf dem Markt bereitgestellt werden. Es bestünden keine kraftfahrrechtlichen technischen Vorschriften, so die belangte Behörde im Spruch des Bescheides weiter, die die Bereitstellung der gegenständlichen Gleitschutzvorrichtung auf dem Markt verböten, wenn diese auf dem Markt bereitgestellt würden. Die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung entspreche jedoch nicht den Vorschriften für Schneeketten im Sinn des KFG 1967, der KFG-Durchführungsverordnung 1967 (KDV 1967, insbesondere deren § 4 Abs. 7), sowie der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960). Daher sei die Verwendung der betreffenden Gleitschutzvorrichtung in den Fällen des § 102 Abs. 8a und 9 und des § 103 Abs. 1 Z 2 lit. e KFG 1967 sowie des § 52 lit. a Z 22 StVO 1960 nicht ausreichend. Die berechtigten Allgemeininteressen der Verkehrssicherheit seien durch die Vorschriften betreffend die Verpflichtung zur Verwendung und zum Mitführen von Schneeketten, die das Inverkehrbringen und die Bereitstellung auf dem Markt der gegenständlichen Gleitschutzvorrichtungen nicht

beschränkten, angemessen geschützt.römisch zwei. festgestellt werde, dass die von der Revisionswerberin vertriebene Gleitschutzvorrichtung „A“, die gemäß einem näher genannten Zertifikat der EN 16662-1:2020 entspreche, die an Gleitschutzvorrichtungen gemäß Paragraph 7, Absatz 2, Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967) gestellten Anforderungen erfülle und als Gleitschutzvorrichtung nach der zuletzt genannten Bestimmung verwendet werden könne. Gemäß den geltenden kraftfahrrechtlichen Bestimmungen könne die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung rechtmäßig in Verkehr gebracht und auf dem Markt bereitgestellt werden. Es bestünden keine kraftfahrrechtlichen technischen Vorschriften, so die belangte Behörde im Spruch des Bescheides weiter, die die Bereitstellung der gegenständlichen Gleitschutzvorrichtung auf dem Markt verböten, wenn diese auf dem Markt bereitgestellt würden. Die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung entspreche jedoch nicht den Vorschriften für Schneeketten im Sinn des KFG 1967, der KFG-Durchführungsverordnung 1967 (KDV 1967, insbesondere deren Paragraph 4, Absatz 7,), sowie der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960). Daher sei die Verwendung der betreffenden Gleitschutzvorrichtung in den Fällen des Paragraph 102, Absatz 8 a, und 9 und des Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer 2, Litera e, KFG 1967 sowie des Paragraph 52, Litera a, Ziffer 22, StVO 1960 nicht ausreichend. Die berechtigten Allgemeininteressen der Verkehrssicherheit seien durch die Vorschriften betreffend die Verpflichtung zur Verwendung und zum Mitführen von Schneeketten, die das Inverkehrbringen und die Bereitstellung auf dem Markt der gegenständlichen Gleitschutzvorrichtungen nicht beschränkten, angemessen geschützt.

Weiters stellte die belangte Behörde unter Spruchpunkt III. ihres Bescheides das Verfahren betreffend die Säumnisbeschwerde der Revisionswerberin vom 21. April 2022 ein. Weiters stellte die belangte Behörde unter Spruchpunkt römisch drei. ihres Bescheides das Verfahren betreffend die Säumnisbeschwerde der Revisionswerberin vom 21. April 2022 ein.

2

Als Rechtsgrundlagen wurden folgende Bestimmungen angeführt: § 52 lit. a Z 22 StVO 1960, § 7 Abs. 2, § 102 Abs. 8a und 9, § 103 Abs. 1 Z 2 lit. e KFG 1967 sowie § 4 Abs. 7 KDV 1967. Als Rechtsgrundlagen wurden folgende Bestimmungen angeführt: Paragraph 52, Litera a, Ziffer 22, StVO 1960, Paragraph 7, Absatz 2, Paragraph 102, Absatz 8 a und 9, Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer 2, Litera e, KFG 1967 sowie Paragraph 4, Absatz 7, KDV 1967.

3

Begründend führte die belangte Behörde zusammengefasst aus, Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 eröffne der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates die Möglichkeit, eine Bewertung im Sinn dieser Bestimmung vorzunehmen. Allerdings sehe Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 keine Möglichkeit für Wirtschaftsakteure vor, eine solche Bewertung zu beantragen. Für Wirtschaftsakteure sei vielmehr eine Erklärung zur gegenseitigen Anerkennung gemäß Art. 4 der Verordnung (EU) 2019/515 vorgesehen. Eine solche Erklärung sei der belangten Behörde nicht vorgelegt worden. Da kein Zweifel daran bestehe, dass die in Rede stehenden Gleitschutzvorrichtungen rechtmäßig in den Verkehr gebracht und bereitgestellt werden könnten, habe die belangte Behörde keine Absicht, eine Bewertung gemäß Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 vorzunehmen. Folglich sei der Bewertungsantrag der Revisionswerberin unter Spruchpunkt I. abzuweisen gewesen. Begründend führte die belangte Behörde zusammengefasst aus, Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 eröffne der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates die Möglichkeit, eine Bewertung im Sinn dieser Bestimmung vorzunehmen. Allerdings sehe Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 keine Möglichkeit für Wirtschaftsakteure vor, eine solche Bewertung zu beantragen. Für Wirtschaftsakteure sei vielmehr eine Erklärung zur gegenseitigen Anerkennung gemäß Artikel 4, der Verordnung (EU) 2019/515 vorgesehen. Eine solche Erklärung sei der belangten Behörde nicht vorgelegt worden. Da kein Zweifel daran bestehe, dass die in Rede stehenden Gleitschutzvorrichtungen rechtmäßig in den Verkehr gebracht und bereitgestellt werden könnten, habe die belangte Behörde keine Absicht, eine Bewertung gemäß Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 vorzunehmen. Folglich sei der Bewertungsantrag der Revisionswerberin unter Spruchpunkt römisch eins. abzuweisen gewesen.

4

Im Übrigen sei davon auszugehen, dass die Revisionswerberin die Feststellung anstrebe, dass die in Rede stehenden Gleitschutzvorrichtungen als Schneekettenäquivalent zu betrachten seien.

5

Der Gesetzgeber unterscheide deutlich zwischen Gleitschutzvorrichtungen im Allgemeinen und Schneeketten im Speziellen. Für Gleitschutzvorrichtungen gelte gemäß § 7 Abs. 2 KFG 1967, dass sie so beschaffen sein müssten, dass bei ihrer Verwendung die Fahrbahn nicht beschädigt werde und andere Straßenbenützer nicht gefährdet werden könnten. Die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung sei gemäß EN 16662-1:2020 zertifiziert, weshalb anzunehmen sei,

dass sie den gesetzlichen Anforderungen entspreche und ihre Verwendung zulässig sei. Der Gesetzgeber unterscheide deutlich zwischen Gleitschutzvorrichtungen im Allgemeinen und Schneeketten im Speziellen. Für Gleitschutzvorrichtungen gelte gemäß Paragraph 7, Absatz 2, KFG 1967, dass sie so beschaffen sein müssten, dass bei ihrer Verwendung die Fahrbahn nicht beschädigt werde und andere Straßenbenutzer nicht gefährdet werden könnten. Die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung sei gemäß EN 16662-1:2020 zertifiziert, weshalb anzunehmen sei, dass sie den gesetzlichen Anforderungen entspreche und ihre Verwendung zulässig sei.

6

In speziellen Fällen könne von der zuständigen Behörde die Verwendung von Schneeketten gemäß § 52 lit. a Z 22 StVO 1960 vorgeschrieben werden. Zudem könne die „situative Winterreifenpflicht“ gemäß § 102 Abs. 8a KFG 1967 durch die Verwendung von Schneeketten auf mindestens zwei Antriebsrädern erfüllt werden. Da Gleitschutzvorrichtungen immer dort verwendet werden dürften, wo sie erforderlich seien (§ 102 Abs. 9 KFG 1967), Schneeketten aber nur in wenigen speziellen Fällen vorgeschrieben werden würden, sei davon auszugehen, dass in diesen speziellen Fällen nicht beliebige Gleitschutzvorrichtungen, sondern ausschließlich Schneeketten anzubringen seien. In speziellen Fällen könne von der zuständigen Behörde die Verwendung von Schneeketten gemäß Paragraph 52, Litera a, Ziffer 22, StVO 1960 vorgeschrieben werden. Zudem könne die „situative Winterreifenpflicht“ gemäß Paragraph 102, Absatz 8 a, KFG 1967 durch die Verwendung von Schneeketten auf mindestens zwei Antriebsrädern erfüllt werden. Da Gleitschutzvorrichtungen immer dort verwendet werden dürften, wo sie erforderlich seien (Paragraph 102, Absatz 9, KFG 1967), Schneeketten aber nur in wenigen speziellen Fällen vorgeschrieben werden würden, sei davon auszugehen, dass in diesen speziellen Fällen nicht beliebige Gleitschutzvorrichtungen, sondern ausschließlich Schneeketten anzubringen seien.

7

In diesen speziellen Fällen seien die nationalen Vorschriften als im Sinn der Verkehrssicherheit sowie zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen aufgrund eines berechtigten Allgemeininteresses als gerechtfertigt zu betrachten.

8

Infolge der in Rede stehenden nationalen Bestimmungen bestünden im vorliegenden Fall keine Einfuhrverbote oder Beschränkungen „im weiteren Sinn“ gemäß Art. 34 AEUV bzw. Art. 36 AEUV. Denn die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung könnte in Österreich rechtmäßig in Verkehr gebracht und auf dem Markt bereitgestellt werden. Infolge der in Rede stehenden nationalen Bestimmungen bestünden im vorliegenden Fall keine Einfuhrverbote oder Beschränkungen „im weiteren Sinn“ gemäß Artikel 34, AEUV bzw. Artikel 36, AEUV. Denn die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung könnte in Österreich rechtmäßig in Verkehr gebracht und auf dem Markt bereitgestellt werden.

9

Abgesehen von dem allgemeinen Verständnis von Ketten als eine Einheit von in einer Reihe aneinandergefügt metallischen Kettengliedern definiere auch die ÖNORM V 5117:2007 den Begriff der Schneeketten wie folgt: Schneeketten seien spezielle Vorrichtungen zur Erhöhung der insbesondere durch Schnee und Eis verminderten Kraftübertragung zwischen Reifen von Kraftfahrzeugen bzw. deren Anhängern und der Fahrbahn. Diese bildeten ein zusammenhängendes Laufnetz, das über die gesamte Lauffläche des Reifens gezogen werde. Die Laufnetze von Schneeketten bestünden hauptsächlich aus Metall, könnten aber auch Kunststoffteile enthalten.

10

§ 4 Abs. 7 KDV 1967 bestimme, dass Schneeketten der ÖNORM V 5117:2007 entsprechen müssten, sofern es sich nicht um gleichwertige Produkte aus anderen Mitgliedstaaten handle. Die ÖNORM V 5117:2007 sei mit Veröffentlichung der ÖNORM EN 16662-1:2020 zurückgezogen worden. Die Nachfolgeausgabe sei die derzeit gültige ÖNORM V 5117:2021. Sie lege den Stand der Technik fest. Demnach seien Schneeketten als Gleitschutzvorrichtung aus Metall gemäß ÖNORM EN 16662-1:2020, 3.11 definiert. Gleitschutzvorrichtungen aus Gewebe wie die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung könnten daher definitionsgemäß keine Schneeketten darstellen. Paragraph 4, Absatz 7, KDV 1967 bestimme, dass Schneeketten der ÖNORM V 5117:2007 entsprechen müssten, sofern es sich nicht um gleichwertige Produkte aus anderen Mitgliedstaaten handle. Die ÖNORM V 5117:2007 sei mit Veröffentlichung der ÖNORM EN 16662-1:2020 zurückgezogen worden. Die Nachfolgeausgabe sei die derzeit gültige ÖNORM V 5117:2021. Sie lege den Stand der Technik fest. Demnach seien Schneeketten als Gleitschutzvorrichtung aus Metall gemäß ÖNORM EN 16662-1:2020, 3.11 definiert. Gleitschutzvorrichtungen aus Gewebe wie die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung könnten daher definitionsgemäß keine Schneeketten darstellen.

11

Weiters sei die Mitföhrpflicht von Schneeketten für Fahrzeuge der Klasse M2, M3, N2 und N3 gemäß § 102 Abs. 9 KFG 1967 für die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung nicht relevant, weil deren Zertifizierung gemäß EN 16662-1:2020 ausschließlich für Fahrzeuge der Klassen M1, N1, O1 und O2 möglich sei. Weiters sei die Mitföhrpflicht von Schneeketten für Fahrzeuge der Klasse M2, M3, N2 und N3 gemäß Paragraph 102, Absatz 9, KFG 1967 für die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung nicht relevant, weil deren Zertifizierung gemäß EN 16662-1:2020 ausschließlich für Fahrzeuge der Klassen M1, N1, O1 und O2 möglich sei.

12

Aufgrund der rechtlichen Differenzierung zwischen Gleitschutzvorrichtungen im Allgemeinen und Schneeketten im Speziellen, welche nach der ÖNORM EN 16662-1:2020, 3.11 definiert seien, könne somit eine Gleichstellung der vorliegenden textilen Gleitschutzvorrichtungen mit Schneeketten nicht angenommen werden.

13

Infolgedessen seien die unter Spruchpunkt II. erfolgten Feststellungen zu treffen gewesen. Infolgedessen seien die unter Spruchpunkt römisch zwei. erfolgten Feststellungen zu treffen gewesen.

14

Die von der Revisionswerberin begehrte Entscheidung über ihren Antrag vom 16. August 2021 habe die belangte Behörde nach Einbringung der Säumnisbeschwerde vom 21. April 2022 innerhalb der dafür gesetzlich vorgesehenen Frist (unter den Spruchpunkten I. und II.) erlassen, weshalb das Säumnisbeschwerdeverfahren unter Spruchpunkt III. einzustellen gewesen sei. Die von der Revisionswerberin begehrte Entscheidung über ihren Antrag vom 16. August 2021 habe die belangte Behörde nach Einbringung der Säumnisbeschwerde vom 21. April 2022 innerhalb der dafür gesetzlich vorgesehenen Frist (unter den Spruchpunkten römisch eins. und römisch zwei.) erlassen, weshalb das Säumnisbeschwerdeverfahren unter Spruchpunkt römisch drei. einzustellen gewesen sei.

15

Gegen die Spruchpunkte I. und II. dieses Bescheides erhob die Revisionswerberin Beschwerde. Gegen die Spruchpunkte römisch eins. und römisch zwei. dieses Bescheides erhob die Revisionswerberin Beschwerde.

16

Zur weiteren Vorgeschichte wird zwecks Vermeidung von Wiederholungen auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 14. März 2024, Ra 2023/11/0041, verwiesen.

17

In diesem Erkenntnis hielt der Verwaltungsgerichtshof betreffend die verwaltungsgerichtliche Zuständigkeit zur Entscheidung über die gegenständliche Beschwerde fest, dass der Bescheid der belangten Behörde, mit dem über den auf Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 gestützten Antrag der Revisionswerberin abgesprochen wurde, in Anbetracht der einschlägigen nationalen technischen Vorschriften (§ 5 Abs. 1 iVm. § 35 Abs. 4 KFG 1967 iVm. § 2 Abs. 1 lit. m iVm. § 4 Abs. 7 KDV 1967), die der behördlichen Entscheidung in Vollziehung der Verordnung (EU) 2019/515 zugrunde zu legen waren, in einer Angelegenheit des „Kraftfahrwesens“ (Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG) erging. Da Angelegenheiten des „Kraftfahrwesens“ nicht in Art. 102 Abs. 2 B-VG genannt sind und ihre Besorgung unmittelbar durch Bundesbehörden auch nicht aufgrund anderer bundesverfassungsrechtlicher Bestimmungen gestattet ist, liegt im Revisionsfall keine Angelegenheit vor, die im Sinn des Art. 131 Abs. 2 erster Satz B-VG unmittelbar von Bundesbehörden besorgt werden würde. Folglich war eine Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts zur meritorischen Entscheidung über die Beschwerde der Revisionswerberin zu verneinen und von einer landesverwaltungsgerichtlichen Zuständigkeit gemäß Art. 131 Abs. 1 B-VG auszugehen. In diesem Erkenntnis hielt der Verwaltungsgerichtshof betreffend die verwaltungsgerichtliche Zuständigkeit zur Entscheidung über die gegenständliche Beschwerde fest, dass der Bescheid der belangten Behörde, mit dem über den auf Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 gestützten Antrag der Revisionswerberin abgesprochen wurde, in Anbetracht der einschlägigen nationalen technischen Vorschriften (Paragraph 5, Absatz eins, in Verbindung mit , Paragraph 35, Absatz 4, KFG 1967 in Verbindung mit , Paragraph 2, Absatz eins, Litera m, in Verbindung mit , Paragraph 4, Absatz 7, KDV 1967), die der behördlichen Entscheidung in Vollziehung der Verordnung (EU) 2019/515 zugrunde zu legen waren, in einer Angelegenheit des „Kraftfahrwesens“ (Artikel 10, Absatz eins, Ziffer 9, B-VG) erging. Da Angelegenheiten des „Kraftfahrwesens“ nicht in Artikel 102, Absatz 2, B-VG genannt sind und ihre Besorgung unmittelbar durch Bundesbehörden auch nicht aufgrund anderer bundesverfassungsrechtlicher Bestimmungen gestattet ist, liegt im Revisionsfall keine Angelegenheit vor, die im Sinn des Artikel 131, Absatz 2, erster Satz B-VG unmittelbar von Bundesbehörden besorgt werden würde. Folglich war eine

Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts zur meritorischen Entscheidung über die Beschwerde der Revisionswerberin zu verneinen und von einer landesverwaltungsgerichtlichen Zuständigkeit gemäß Artikel 131, Absatz eins, B-VG auszugehen.

18

Aus diesem Grund wies der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 14. März 2024, Ra 2023/11/0041, die außerordentliche Revision der Revisionswerberin gegen den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts, mit dem ihre Beschwerde (nach vorangegangener Weiterleitung seitens des Verwaltungsgerichts Wien) zurückgewiesen worden war, als unbegründet ab.

19

Im sodann vor dem Verwaltungsgericht Wien fortgesetzten Beschwerdeverfahren wies dieses Verwaltungsgericht mit dem nunmehr angefochtenen Erkenntnis die Beschwerde der Revisionswerberin nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung als unbegründet ab und bestätigte den Bescheid der belangten Behörde vom 15. Juli 2022. Die Revision nach Art. 133 Abs. 4 B-VG erklärte das Verwaltungsgericht für unzulässig. Im sodann vor dem Verwaltungsgericht Wien fortgesetzten Beschwerdeverfahren wies dieses Verwaltungsgericht mit dem nunmehr angefochtenen Erkenntnis die Beschwerde der Revisionswerberin nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung als unbegründet ab und bestätigte den Bescheid der belangten Behörde vom 15. Juli 2022. Die Revision nach Artikel 133, Absatz 4, B-VG erklärte das Verwaltungsgericht für unzulässig.

20

Das Verwaltungsgericht legte seiner Entscheidung Folgendes zugrunde:

21

Die Revisionswerberin sei Herstellerin von textilen Traktionshilfen für Fahrzeuge (sogenannte „textile Schneeketten“) und vertreibe diese in mehreren EU-Mitgliedstaaten. Das in Rede stehende Produkt sei nach der Norm EN 1662-1:2020 von einer akkreditierten österreichischen Stelle zertifiziert. Darüber hinaus sei diesem Produkt in der Tschechischen Republik die Typengenehmigung für Fahrzeugteile bzw. Fahrzeugausrüstung erteilt worden. Für Frankreich liege eine Konformitätsbescheinigung vor. In diesen beiden Ländern sei das Produkt an Kunden geliefert worden. Bei dem in Rede stehenden Produkt handle es sich um Gleitschutzvorrichtungen für Personenkraftwagen, die zur Verwendung als „Schneekettenäquivalent“ bei Schneefahrbahn in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union anerkannt worden seien.

22

In rechtlicher Hinsicht führte das Verwaltungsgericht betreffend den ersten Spruchpunkt des Bescheides der belangten Behörde aus, es könne kein Zweifel daran bestehen, dass das gegenständliche Produkt im Inland rechtmäßig in Verkehr gebracht und auf dem Markt bereitgestellt werden könne. Der vorliegende Feststellungsantrag betreffend Vornahme einer Bewertung gemäß Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 zwecks Feststellung, dass das in Rede stehende Produkt (in anderen Mitgliedstaaten) rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sei, sei daher zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung nicht erforderlich. Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 biete auch keine Grundlage für eine Feststellung, dass zwei unterschiedliche, rechtmäßig im Verkehr befindliche Produkte, nämlich einerseits Schneeketten aus metallischer Struktur sowie andererseits Gleitschutzvorrichtungen mit textiler Beschaffenheit, technisch gleichwertig seien. Im Übrigen sehe § 35 Abs. 4 KFG 1967 ausdrücklich ein Anerkennungsverfahren für ausländische Typengenehmigungen von Teilen und Ausrüstungsgegenständen vor. In rechtlicher Hinsicht führte das Verwaltungsgericht betreffend den ersten Spruchpunkt des Bescheides der belangten Behörde aus, es könne kein Zweifel daran bestehen, dass das gegenständliche Produkt im Inland rechtmäßig in Verkehr gebracht und auf dem Markt bereitgestellt werden könne. Der vorliegende Feststellungsantrag betreffend Vornahme einer Bewertung gemäß Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 zwecks Feststellung, dass das in Rede stehende Produkt (in anderen Mitgliedstaaten) rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sei, sei daher zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung nicht erforderlich. Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 biete auch keine Grundlage für eine Feststellung, dass zwei unterschiedliche, rechtmäßig im Verkehr befindliche Produkte, nämlich einerseits Schneeketten aus metallischer Struktur sowie andererseits Gleitschutzvorrichtungen mit textiler Beschaffenheit, technisch gleichwertig seien. Im Übrigen sehe Paragraph 35, Absatz 4, KFG 1967 ausdrücklich ein Anerkennungsverfahren für ausländische Typengenehmigungen von Teilen und Ausrüstungsgegenständen vor.

23

Betreffend den zweiten Spruchpunkt des Bescheides der belangten Behörde führte das Verwaltungsgericht aus, die

Frage nach dem berechtigten Allgemeininteresse der Verkehrssicherheit sei durch die in dem betreffenden Spruchpunkt des Bescheides der belangten Behörde dargestellte nationale Rechtslage klargestellt. Das gegenständliche Produkt entspreche nicht den Vorschriften für Schneeketten im Sinn des KFG 1967. An der durch diese Normen bereits durch den Gesetzgeber erfolgten Berücksichtigung der berechtigten Allgemeininteressen könnte auch eine im Spruch anderslautende Feststellung im Sinn des Beschwerdevorbringens nichts ändern. Somit sei dem Feststellungsinteresse die Grundlage entzogen.

24

Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende außerordentliche Revision, die zur Begründung ihrer Zulässigkeit u.a. das Fehlen von Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu Bewertungen gemäß Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 geltend macht. Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende außerordentliche Revision, die zur Begründung ihrer Zulässigkeit u.a. das Fehlen von Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu Bewertungen gemäß Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 geltend macht.

25

Die belangte Behörde erstattete eine Revisionsbeantwortung, auf die die Revisionswerberin replizierte. Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

26

Die Revision erweist sich im Hinblick auf das dargestellte Zulässigkeitsvorbringen als zulässig; sie ist aber nicht begründet.

27

Gemäß Art. 34 AEUV sind mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung zwischen den Mitgliedstaaten verboten. Gemäß Artikel 34, AEUV sind mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung zwischen den Mitgliedstaaten verboten.

28

Gemäß Art. 36 AEUV stehen die Bestimmungen (u.a.) des Art. 34 AEUV Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverboten oder -beschränkungen nicht entgegen, die aus Gründen der öffentlichen Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit, zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen, des nationalen Kulturguts von künstlerischem, geschichtlichem oder archäologischem Wert oder des gewerblichen und kommerziellen Eigentums gerechtfertigt sind. Diese Verbote oder Beschränkungen dürfen jedoch weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten darstellen. Gemäß Artikel 36, AEUV stehen die Bestimmungen (u.a.) des Artikel 34, AEUV Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverboten oder -beschränkungen nicht entgegen, die aus Gründen der öffentlichen Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit, zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen, des nationalen Kulturguts von künstlerischem, geschichtlichem oder archäologischem Wert oder des gewerblichen und kommerziellen Eigentums gerechtfertigt sind. Diese Verbote oder Beschränkungen dürfen jedoch weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten darstellen.

29

Die Verordnung (EU) 2019/515 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die gegenseitige Anerkennung von Waren, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 764/2008, lautet auszugweise: Die Verordnung (EU) 2019/515 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die gegenseitige Anerkennung von Waren, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 764 aus 2008,, lautet auszugweise:

„DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

...

in Erwägung nachstehender Gründe:

...

(2) Ein gut funktionierender Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung ist eine wesentliche Ergänzung der Harmonisierung der Vorschriften auf Unionsebene, zumal viele Waren sowohl harmonisierte als auch nicht harmonisierte Aspekte aufweisen.

(3) Es können rechtswidrige Hindernisse für den freien Warenverkehr zwischen Mitgliedstaaten geschaffen werden, wenn keine Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union für Waren oder bestimmte Aspekte von Waren vorliegen und die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats für Waren, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind, nationale Vorschriften anwendet, sodass die Waren bestimmte technische Anforderungen - z.B. Anforderungen hinsichtlich der Bezeichnung, der Form, der Größe, des Gewichts, der Zusammensetzung, der Darstellung, der Kennzeichnung oder der Verpackung - erfüllen müssen. Die Anwendung solcher Vorschriften auf Waren, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind, könnte im Widerspruch zu den Artikeln 34 und 36 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) stehen, selbst wenn die Vorschriften ohne Unterscheidung für alle Waren gelten.

(4) Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung leitet sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ab. Diesem Grundsatz zufolge dürfen die Mitgliedstaaten den Verkauf von Waren, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verbieten, selbst wenn die Waren, einschließlich derer, die nicht Ergebnis eines Fertigungsprozesses sind, gemäß anderen technischen Vorschriften hergestellt wurden. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung gilt jedoch nicht absolut. Die Mitgliedstaaten können das Inverkehrbringen von Waren beschränken, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind, wenn die Beschränkungen aus den in Artikel 36 AEUV dargelegten Gründen oder aufgrund anderer zwingender, durch die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union im Zusammenhang mit dem freien Warenverkehr anerkannter Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt und wenn die Beschränkungen dem verfolgten Zweck angemessen sind. In der vorliegenden Verordnung wird die Verpflichtung niedergelegt, die Beschränkung oder Verweigerung des Marktzugangs eindeutig zu begründen.

(5) Der Begriff ‚zwingende Gründe des Allgemeininteresses‘ ist vom Gerichtshof der Europäischen Union in seiner Rechtsprechung zu den Artikeln 34 und 36 AEUV entwickelt worden und entwickelt sich ständig weiter. Bestehen berechnigte Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten, so könnten derartige zwingende Gründe die Anwendung nationaler technischer Vorschriften durch die zuständigen Behörden rechtfertigen. Allerdings müssen Verwaltungsentscheidungen stets gebührend begründet werden, rechtmäßig und angemessen sein und mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang stehen, wobei die zuständige Behörde die mit den wenigsten Beschränkungen verbundene Entscheidung zu treffen hat. Um das Funktionieren des Binnenmarktes für Waren zu verbessern, sollten die nationalen technischen Vorschriften zweckmäßig sein und keine unverhältnismäßigen nichttarifären Handelshemmnisse schaffen. Überdies dürfen Verwaltungsentscheidungen, die den Marktzugang von Waren, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind, beschränken oder verweigern, nicht allein darauf gründen, dass die in Rede stehenden Waren das von dem Mitgliedstaat verfolgte Ziel von berechtigtem öffentlichen Interesse auf andere Art erfüllen als Waren in diesem Mitgliedstaat dies tun. Die Kommission sollte zur ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union zu dem Begriff ‚zwingende Gründe des Allgemeininteresses‘ und zur Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung unverbindliche Leitlinien bereitstellen, um die Mitgliedstaaten zu unterstützen. Die zuständigen Behörden sollten die Gelegenheit erhalten, zu den Leitlinien beizutragen und Rückmeldungen zu geben.

...

(28) Da Verwaltungsentscheidungen zur Beschränkung oder Verweigerung des Marktzugangs für Waren, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind, Ausnahmen vom Grundsatz des freien Warenverkehrs bleiben sollten, muss sichergestellt werden, dass bei solchen Entscheidungen die bestehenden Verpflichtungen aufgrund des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung beachtet werden. Deshalb ist es angebracht, ein eindeutiges Verfahren festzulegen, um festzustellen, ob die Waren in diesem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden, und, wenn dies der Fall ist, ob die berechtigten Allgemeininteressen, die von der geltenden nationalen technischen Vorschrift des Bestimmungsmitgliedstaats erfasst werden, im Einklang mit Artikel 36 AEUV und der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union angemessen geschützt werden. Durch solche Verfahren sollte sichergestellt werden, dass alle Verwaltungsentscheidungen verhältnismäßig sind und dass dabei der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung gewahrt und diese Verordnung eingehalten wird.

...

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL IKAPITEL römisch eins

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

(1) Ziel dieser Verordnung ist es, das Funktionieren des Binnenmarktes dadurch zu stärken, dass die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung verbessert wird und ungerechtfertigte Handelshemmnisse abgebaut werden.

(2) Diese Verordnung legt unter Berücksichtigung von Artikel 36 AEUV und der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union Regeln und Verfahren für die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung in Einzelfällen auf unter Artikel 34 AEUV fallende Waren, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind, durch die Mitgliedstaaten fest.

(3) Außerdem werden mit dieser Verordnung die Einführung und der Betrieb von Produktinfostellen in den Mitgliedstaaten sowie die Zusammenarbeit und der Datenaustausch im Zusammenhang mit dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung vorgesehen.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Waren aller Art einschließlich landwirtschaftlicher Erzeugnisse im Sinne des Artikels 38 Absatz 1 Unterabsatz 2 AEUV sowie für Verwaltungsentscheidungen, die von einer zuständigen Behörde eines Bestimmungsmitgliedstaates im Zusammenhang mit solchen Waren, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind, getroffen wurden oder zu treffen sind, sofern die Verwaltungsentscheidung die folgenden Kriterien erfüllt:

a)

Grundlage für die Verwaltungsentscheidung ist eine nationale technische Vorschrift, die im Bestimmungsmitgliedstaat anwendbar ist; und

b)

direkte oder indirekte Folge der Verwaltungsentscheidung ist eine Beschränkung oder Verweigerung des Marktzugangs im Bestimmungsmitgliedstaat.

„Verwaltungsentscheidungen“ umfassen sämtliche administrativen Schritte, die auf einer nationalen technischen Vorschrift beruhen und dieselbe oder im Wesentlichen dieselbe rechtliche Wirkung haben wie die in Buchstabe b genannte Entscheidung.

(2) Für die Zwecke dieser Verordnung ist unter einer „nationalen technischen Vorschrift“ jede Regelung in einem Gesetz, einer Verordnung oder einer sonstigen Verwaltungsbestimmung eines Mitgliedstaats zu verstehen, auf die Folgendes zutrifft:

a)

sie deckt Waren oder Aspekte von Waren ab, die keiner Harmonisierung auf Unionsebene unterliegen;

b)

sie verbietet entweder die Bereitstellung von Waren oder von Waren einer bestimmten Art auf dem Markt des betreffenden Mitgliedstaats oder ihre Erfüllung wird tatsächlich oder rechtlich verbindlich vorgeschrieben, wenn Waren oder Waren einer bestimmten Art auf diesem Markt bereitgestellt werden; und

c)

auf sie trifft mindestens eines der folgenden Kriterien zu:

i)

Es werden darin die Merkmale festgelegt, die die Waren bzw. Waren einer bestimmten Art aufweisen müssen, etwa

Qualitätsstufen, Gebrauchstauglichkeit, Sicherheit oder Abmessungen, einschließlich der Anforderungen an diese Waren in Bezug auf Verkaufsbezeichnung, Terminologie, Symbole, Prüfungen und Prüfverfahren, Verpackung, Kennzeichnung und Beschriftung sowie Konformitätsbewertungsverfahren;

ii)

für Waren oder Waren einer bestimmten Art werden zum Zwecke des Verbraucher- oder Umweltschutzes andere Anforderungen festgelegt, die sich auf den Lebenszyklus der Waren nach ihrer Bereitstellung auf dem Markt des betreffenden Mitgliedstaats auswirken - etwa Bedingungen für Nutzung, Recycling, Wiederverwendung oder Entsorgung -, sofern solche Bedingungen einen erheblichen Einfluss entweder auf die Zusammensetzung oder die Art dieser Waren oder Waren einer bestimmten Art oder auf ihre Bereitstellung auf dem Markt des betreffenden Mitgliedstaats ausüben können.

(3) Absatz 2 Buchstabe c Ziffer i dieses Artikels erfasst auch Herstellungsmethoden und -verfahren für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse gemäß Artikel 38 Absatz 1 Unterabsatz 2 AEUV und für die Erzeugnisse, die zur menschlichen oder tierischen Ernährung bestimmt sind, sowie Herstellungsmethoden und -verfahren für andere Erzeugnisse, sofern sie die Merkmale dieser Erzeugnisse beeinflussen.

...

(5) Diese Verordnung gilt nicht für

a)

gerichtliche Entscheidungen der nationalen Gerichtsbarkeit und

...

(7) Diese Verordnung berührt nicht die Verpflichtung, nach der Richtlinie (EU) 2015/1535 die Kommission und die Mitgliedstaaten von Entwürfen nationaler technischer Vorschriften in Kenntnis zu setzen, bevor diese Vorschriften erlassen werden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

1.

„in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht“ die Tatsache, dass Waren oder Waren dieser Art, die im betreffenden Mitgliedstaat geltenden einschlägigen Vorschriften erfüllen oder keiner derartigen im betreffenden Mitgliedstaat geltenden Vorschriften unterliegen und im betreffenden Mitgliedstaat für den Endnutzer bereitgestellt werden;

2.

„Bereitstellung auf dem Markt“ jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe der Waren zum Vertrieb, Verbrauch oder zur Verwendung auf dem Markt innerhalb des Hoheitsgebietes eines Mitgliedstaats im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;

3.

„Beschränkung des Marktzugangs“ das Vorschreiben von Bedingungen, die erfüllt sein müssen, damit die betroffenen Waren auf dem Markt des Bestimmungsmitgliedstaats bereitgestellt werden oder weiterhin verfügbar bleiben dürfen, und die in jedem Fall die Veränderung einer oder mehrerer Eigenschaften der Waren gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer i oder die Durchführung zusätzlicher Prüfungen erforderlich machen;

4.

„Verweigerung des Marktzugangs“ eine der folgenden Handlungen:

a)

das Verbot, die Waren auf dem Markt des Bestimmungsmitgliedstaats bereitzustellen oder verfügbar zu halten; oder

b)

die Forderung nach Rücknahme oder Rückruf dieser Waren aus diesem Markt;

...

7.

„Vorabgenehmigungsverfahren“ ein Verwaltungsverfahren nach dem Recht eines Mitgliedstaats, bei dem die

zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats auf der Grundlage des Antrags eines Wirtschaftsakteurs ihre förmliche Zustimmung zur Bereitstellung von Waren auf dem Markt des Mitgliedstaats geben muss;

8.

„Hersteller“

a)

jede natürliche oder juristische Person, die Waren herstellt bzw. entwickeln oder herstellen lässt oder die Waren erzeugt, die nicht Ergebnis eines Fertigungsprozesses sind, einschließlich landwirtschaftlicher Erzeugnisse, und die diese unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke vermarktet,

b)

jede natürliche oder juristische Person, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebrachte Waren so verändert, dass die Einhaltung der in diesem Mitgliedstaat geltenden einschlägigen Vorschriften beeinträchtigt sein könnte, oder

c)

jede natürliche oder juristische Person, die als Hersteller von Waren auftritt, indem sie auf den Waren oder in den diesen Waren beigefügten Unterlagen ihren Namen, ihr Markenzeichen oder ein sonstiges Erkennungszeichen anbringt;

...

12.

„Wirtschaftsakteur“ im Zusammenhang mit den Waren den Hersteller, den Bevollmächtigten, den Einführer oder den Händler;

...

14.

„berechtigende Gründe des Allgemeininteresses“ jeden der in Artikel 36 AEUV aufgeführten Gründe oder sonstige zwingende Gründe des Allgemeininteresses;

...

KAPITEL II KAPITEL römisch zwei

VERFAHREN BETREFFEND DIE ANWENDUNG DES GRUNDSATZES DER GEGENSEITIGEN ANERKENNUNG IN EINZELFÄLLEN

Artikel 4

Erklärung zur gegenseitigen Anerkennung

(1) Der Hersteller von Waren oder von Waren einer bestimmten Art, die auf dem Markt des Bestimmungsmitgliedstaats bereitgestellt werden oder bereitgestellt werden sollen, kann gegenüber den zuständigen Behörden des Bestimmungsmitgliedstaats durch Abgabe einer freiwilligen Erklärung zum rechtmäßigen Inverkehrbringen von Waren für die Zwecke der gegenseitigen Anerkennung (im Folgenden „Erklärung zur gegenseitigen Anerkennung“) darlegen, dass die Waren oder Waren dieser Art in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden.

...

Artikel 5

Bewertung von Waren

(1) Hat eine zuständige Behörde des Bestimmungsmitgliedstaats die Absicht, eine Bewertung von unter diese Verordnung fallenden Waren durchzuführen, um festzustellen, ob die Waren oder Waren dieser Art in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden und, falls dies der Fall ist, ob die berechtigten Allgemeininteressen, die von der geltenden nationalen technischen Vorschrift des Bestimmungsmitgliedstaats erfasst werden, unter Berücksichtigung der Merkmale der fraglichen Waren angemessen geschützt sind, so nimmt sie unverzüglich Kontakt mit dem betreffenden Wirtschaftsakteur auf.

(2) Im Rahmen der Kontaktaufnahme mit dem betreffenden Wirtschaftsakteur teilt die zuständige Behörde des Bestimmungsmitgliedstaats diesem mit, dass eine Bewertung vorgenommen wird; dabei teilt sie mit, welche Waren der Bewertung unterzogen werden und gibt an, welche geltenden nationalen technischen Vorschriften Anwendung finden

oder welches Vorabgenehmigungsverfahren zur Anwendung gelangt. Zudem unterrichtet die zuständige Behörde des Bestimmungsmitgliedstaats den Wirtschaftsakteur über die Möglichkeit, gemäß Artikel 4 eine Erklärung zur gegenseitigen Anerkennung für die Zwecke dieser Bewertung zur Verfügung zu stellen.

(3) Der Wirtschaftsakteur darf während der Durchführung der Bewertung nach Absatz 1 dieses Artikels durch die zuständige Behörde die Waren im Bestimmungsmitgliedstaat auf dem Markt bereitstellen, und er kann dies fortsetzen, es sei denn, der betreffende Wirtschaftsakteur erhält eine Verwaltungsentscheidung zur Beschränkung oder Verweigerung des Marktzugangs für diese Waren. Dieser Absatz gilt nicht, wenn die Bewertung im Rahmen eines Vorabgenehmigungsverfahrens erfolgt, oder wenn die zuständige Behörde die Bereitstellung von Waren, die dieser Bewertung unterliegen, auf dem Markt gemäß Artikel 6 vorübergehend ausgesetzt hat.

(4) Wird einer zuständigen Behörde des Bestimmungsmitgliedstaats Artikel 4 eine Erklärung zur gegenseitigen Anerkennung zur Verfügung gestellt, so gilt für die Zwecke der Bewertung nach Absatz 1 dieses Artikels Folgendes:

a)

Die Erklärung zur gegenseitigen Anerkennung sowie die zwecks Überprüfung der in der Erklärung enthaltenen Angaben erforderlichen Nachweise, die auf Anforderung seitens der zuständigen Behörde vorgelegt wurden, werden von der zuständigen Behörde als ausreichender Nachweis dafür akzeptiert, dass die Waren in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind; und

b)

die zuständige Behörde darf von keinem Wirtschaftsakteur weitere Angaben oder Unterlagen zum Nachweis dafür anfordern, dass die Waren in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind.

(5) Wird eine Erklärung zur gegenseitigen Anerkennung einer zuständigen Behörde des Bestimmungsmitgliedstaats nicht gemäß Artikel 4 zur Verfügung gestellt, so kann die zuständige Behörde für die Bewertung nach Absatz 1 dieses Artikels von den betreffenden Wirtschaftsakteuren Unterlagen und Angaben, die für die Bewertung erforderlich sind, anfordern, die Folgendes betreffen:

a)

die Merkmale der fraglichen Waren oder Art von Waren; und

b)

das rechtmäßige Inverkehrbringen in einem anderen Mitgliedstaat.

(6) Dem betreffenden Wirtschaftsakteur wird eine Frist von mindestens 15 Arbeitstagen nach Aufforderung durch die zuständige Behörde des Bestimmungsmitgliedstaats eingeräumt, um die in Absatz 4 Buchstabe a oder in Absatz 5 genannten Unterlagen und Angaben zur Verfügung zu stellen oder etwaige Argumente oder Bemerkungen, die er möglicherweise vorbringen möchte, zu übermitteln.

(7) Für die Zwecke der Bewertung gemäß Absatz 1 dieses Artikels kann die zuständige Behörde des Bestimmungsmitgliedstaats im Einklang mit Artikel 10 Absatz 3 Kontakt mit den zuständigen Behörden oder den Produktinstituten des Mitgliedstaats aufnehmen, in dem ein Wirtschaftsakteur seine Waren nach eigenen Angaben rechtmäßig in Verkehr gebracht hat, wenn die zuständige Behörde die von dem Wirtschaftsakteur bereitgestellten Angaben überprüfen muss.

(8) Bei der Durchführung der Bewertung nach Absatz 1 berücksichtigen die zuständigen Behörden der Bestimmungsmitgliedstaaten den Inhalt von Prüfberichten oder Bescheinigungen, die von einer Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt und von einem beliebigen Wirtschaftsakteur im Rahmen der Bewertung zur Verfügung gestellt wurden, gebührend. Die zuständigen Behörden der Bestimmungsmitgliedstaaten dürfen Prüfberichte oder Bescheinigungen, die von einer für eine entsprechende Konformitätsbewertungstätigkeit gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt wurden, nicht aus Gründen, die sich auf die Befugnisse dieser Konformitätsbewertungsstelle beziehen, zurückweisen. (8) Bei der Durchführung der Bewertung nach Absatz 1 berücksichtigen die zuständigen Behörden der Bestimmungsmitgliedstaaten den Inhalt von Prüfberichten oder Bescheinigungen, die von einer Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt und von einem beliebigen Wirtschaftsakteur im Rahmen der Bewertung zur Verfügung gestellt wurden, gebührend. Die zuständigen Behörden der Bestimmungsmitgliedstaaten dürfen Prüfberichte oder Bescheinigungen, die von einer für eine

entsprechende Konformitätsbewertungstätigkeit gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765 aus 2008, akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt wurden, nicht aus Gründen, die sich auf die Befugnisse dieser Konformitätsbewertungsstelle beziehen, zurückweisen.

(9) Wenn die zuständige Behörde eines Bestimmungsmitgliedstaats nach Abschluss der Bewertung gemäß Absatz 1 dieses Artikels eine Verwaltungsentscheidung über die Waren trifft, die sie bewertet hat, unterrichtet sie unverzüglich den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Wirtschaftsteilnehmer von ihrer Verwaltungsentscheidung. Die zuständige Behörde unterrichtet spätestens 20 Arbeitstage nach der Entscheidung auch die Kommission sowie die anderen Mitgliedstaaten von ihrer Verwaltungsentscheidung. Hierzu verwendet sie das in Artikel 11 genannte System.

(10) In der Verwaltungsentscheidung nach Absatz 9 sind die Gründe für die Entscheidung ausreichend detailliert und fundiert darzustellen, um eine Bewertung ihrer Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung und den Anforderungen dieser Verordnung zu erleichtern.

(11) Insbesondere ist in der Verwaltungsentscheidung gemäß Absatz 9 Folgendes anzugeben:

- a)
die nationale technische Vorschrift, auf der die Verwaltungsentscheidung beruht,
- b)
der berechtigte Grund des Allgemeininteresses, mit dem die Anwendung der nationalen technischen Vorschrift, auf der die Verwaltungsentscheidung beruht, begründet wird,
- c)
die durch die zuständige Behörde des Bestimmungsmitgliedstaats berücksichtigten technischen oder wissenschaftlichen Nachweise, einschließlich gegebenenfalls etwaiger relevanter Änderungen des Stands der Technik, die seit dem Inkrafttreten der nationalen technischen Vorschrift eingetreten sind,
- d)
eine Zusammenfassung der für die Bewertung gemäß Absatz 1 relevanten Argumente des betreffenden Wirtschaftsakteurs, falls solche vorgebracht wurden,
- e)
die Nachweise, die belegen, dass die Verwaltungsentscheidung geeignet ist, das mit der Verwaltungsentscheidung verfolgte Ziel zu verwirklichen, ohne über das zur Zielerreichung erforderliche Maß hinauszugehen.

(12) In der Verwaltungsentscheidung nach Absatz 9 dieses Artikels sind die nach dem nationalen Recht des Bestimmungsmitgliedstaats verfügbaren Rechtsbehelfe und die dafür geltenden Fristen aufzuführen. Sie hat auch auf die Möglichkeit für Wirtschaftsakteure hinzuweisen, SOLVIT und das Verfahren nach Artikel 8 zu nutzen.

(13) Die Verwaltungsentscheidung nach Absatz 9 wird erst wirksam, wenn sie dem betreffenden Wirtschaftsakteur gemäß dem genannten Absatz mitgeteilt wurde.

...

KAPITEL IIIKAPITEL römisch drei

VERWALTUNGSZUSAMMENARBEIT, ÜBERWACHUNG UND KOMMUNIKATION

Artikel 9

Aufgaben der Produktinfostellen

(1) Die Mitgliedstaaten benennen und unterhalten in ihrem Hoheitsgebiet Produktinfostellen und stellen sicher, dass diese über ausreichende Befugnisse und geeignete Ressourcen verfügen, um ihre Aufgaben angemessen ausführen zu können. Sie stellen sicher, dass die Produktinfostellen ihre Dienstleistungen im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1724 erbringen.

(2) Die Produktinfostellen stellen folgende Informationen online bereit:

- a)
Informationen über den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung und die Anwendung dieser Verordnung im Hoheitsgebiet ihres Mitgliedstaats einschließlich der Angaben über die Verfahren nach Artikel 5;
- b)
die Kontaktinformationen der zuständigen Behörden in diesem Mitgliedstaat zwecks direkter Kontaktaufnahme

einschließlich der Angabe der Behörden, die die Anwendung der im Hoheitsgebiet ihres Mitgliedstaats geltenden nationalen technischen Vorschriften überwachen;

c)

im Hoheitsgebiet ihres Mitgliedstaats verfügbare Rechtsbehelfe und Verfahren bei Streitigkeiten zwischen der zuständigen Behörde und einem Wirtschaftsakteur einschließlich des Verfahrens nach Artikel 8.

...“.

30

Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, lautet auszugsweise: Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715 aus 2007, und (EG) Nr. 595 aus 2009, und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, lautet auszugsweise:

„Artikel 4

Fahrzeugklassen

(1) Im Sinne dieser Verordnung gelten die nachstehenden Fahrzeugklassen:

a)

Klasse M umfasst vorwiegend für die Beförderung von Personen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge, unterteilt in:

i)

Klasse M1: Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und ohne Stehplätze, unabhängig davon, ob die Anzahl der Sitzplätze auf den Fahrersitz beschränkt ist;

...

b)

Die Klasse N umfasst vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge, unterteilt in:

i)

Klasse N1: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen;

...

c)

Klasse O umfasst Anhänger, unterteilt in:

i)

Klasse O1: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 0,75 Tonnen;

ii)

Klasse O2: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 0,75 Tonnen bis höchstens 3,5 Tonnen;

...“.

31

Das Kraftfahrzeuggesetz (KFG 1967), BGBl. Nr. 267/1967 in der Fassung BGBl. I Nr. 116/2024, lautet auszugsweise: Das Kraftfahrzeuggesetz (KFG 1967), Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 116 aus 2024, lautet auszugsweise:

„Einteilung der Kraftfahrzeuge und Anhänger

§ 3. Paragraph 3,

(1) Die Kraftfahrzeuge und Anhänger werden in nachstehende Ober- und Untergruppen eingeteilt:

...

2.

Kraftwagen, das sind

2.1.

Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern (Klasse M),

2.1.1.

Personenkraftwagen (Klasse M1),

...

2.2.

Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern (Lastkraftwagen-Klasse N),

2.2.1.

Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg (Klasse N1);

...

4.

Anhänger, das sind

4.1.

Anhängewagen,

4.2.

Sattelanhänger,

4.3.

Zentralachsanhänger,

4.4.

Starrdeichselanhänger,

jeweils unterteilt in:

-

Anhänger der Klassen O1 bis O4 gemäß der Verordnung (EU) 2018/858:

--

Klasse O1: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg,

--

Klasse O2: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg und nicht mehr als 3 500 kg,

...

§ 5. Genehmigungspflichtige Teile, Ausrüstungsgegenstände und Sturzhelme
Paragraph 5, Genehmigungspflichtige Teile, Ausrüstungsgegenstände und Sturzhelme

(1) Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen und Anhängern, die für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung sind und die im Hinblick auf ihre Bauart und Wirkungsweise einer von der Prüfung des Fahrzeuges (§ 29 Abs. 4 und § 31 Abs. 3) getrennten Prüfung unterzogen werden müssen, dürfen unbeschadet der Abs. 3 und 5, nur feilgeboten oder verwendet werden, wenn (1) Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen und Anhängern, die für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung sind und die im Hinblick auf ihre Bauart und Wirkungsweise einer von der Prüfung des Fahrzeuges (Paragraph 29, Absatz 4 und Paragraph 31, Absatz 3,) getrennten Prüfung unterzogen werden müssen, dürfen unbeschadet der Absatz 3, und 5, nur feilgeboten oder verwendet werden, wenn

a)

sie unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3 einer gemäß § 35 Abs. 1 genehmigten Type oder einer im Ausland genehmigten Type angehören, deren Genehmigung gemäß § 35 Abs. 4 anerkannt wurde, sie unbeschadet der Bestimmungen des Absatz 3, einer gemäß Paragraph 35, Absatz eins, genehmigten Type oder einer im Ausland genehmigten Type angehören, deren Genehmigung gemäß Paragraph 35, Absatz 4, anerkannt wurde,

b)

sie den für sie geltenden Bestimmungen entsprechen und

c)

an ihnen das für diese Type festgesetzte Genehmigungszeichen vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angebracht ist.

Das gleiche gilt für das Feilbieten und Verwenden von Sturzhelmen für Kraftfahrer sowie für das Feilbieten und

Mitführen von Warneinrichtungen (§ 89 Abs. 2 StVO 1960). Das Anbieten solcher Teile, Ausrüstungsgegenstände, Sturzhelme und Warneinrichtungen an einen größeren Kreis von Personen wird dem Feilbieten gleichgehalten. Das gleiche gilt für das Feilbieten und Verwenden von Sturzhelmen für Kraftfahrer sowie für das Feilbieten und Mitführen von Warneinrichtungen (Paragraph 89, Absatz 2, StVO 1960). Das Anbieten solcher Teile, Ausrüstungsgegenstände, Sturzhelme und Warneinrichtungen an einen größeren Kreis von Personen wird dem Feilbieten gleichgehalten.

(2) Sind Umstände gegeben, die die begründete Annahme rechtfertigen, dass auch nicht genehmigte oder nicht genehmigungsfähige Teile und Ausrüstungsgegenstände, Sturzhelme oder Warneinrichtungen feilgeboten werden, so kann der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine Prüfung gemäß § 35 Abs. 8 veranlassen. (2) Sind Umstände gegeben, die die begründete Annahme rechtfertigen, dass auch nicht genehmigte oder nicht genehmigungsfähige Teile und Ausrüstungsgegenstände, Sturzhelme oder Warneinrichtungen feilgeboten werden, so kann der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine Prüfung gemäß Paragraph 35, Absatz 8, veranlassen.

(3) Abs. 1 ist auf Teile und Ausrüstungsgegenstände nicht anzuwenden, wenn sie bestimmt sind (3) Absatz eins, ist auf Teile und Ausrüstungsgegenstände nicht anzuwenden, wenn sie bestimmt sind

a)

zur ausschließlichen Verwendung auf einzeln genehmigten Fahrzeugen oder

b)

zur ausschließlichen Versorgung von Fahrzeugen, deren Type vor dem Inkrafttreten der Genehmigungspflicht (Abs. 1 lit. a) für den betreffenden Teil oder Ausrüstungsgegenstand genehmigt wurde. zur ausschließlichen Versorgung von Fahrzeugen, deren Type vor dem Inkrafttreten der Genehmigungspflicht (Absatz eins, Litera a,) für den betreffenden Teil oder Ausrüstungsgegenstand genehmigt wurde.

(5) Der Landeshauptmann kann eine von Abs. 1 abweichende Verwendung von Teilen und Ausrüstungsgegenständen zum Zwecke ihrer Erprobung, Überprüfung oder Begutachtung für eine bestimmte Zeit mit bestimmten Fahrzeugen bewilligen, wenn nicht angenommen werden kann, daß dadurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird; hiebei können auch Ausnahmen von den Vorschriften über die Anbringung der Teile und Ausrüstungsgegenstände am Fahrzeug erteilt werden. (5) Der Landeshauptmann kann eine von Absatz eins, abweichende Verwendung von Teilen und Ausrüstungsgegenständen zum Zwecke ihrer Erprobung, Überprüfung oder Begutachtung für eine bestimmte Zeit mit bestimmten Fahrzeugen bewilligen, wenn nicht angenommen werden kann, daß dadurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird; hiebei können auch Ausnahmen von den Vorschriften über die Anbringung der Teile und Ausrüstungsgegenstände am Fahrzeug erteilt werden.

...

§ 7. Reifen, Radabdeckungen, Gleisketten, Gleitschutzvorrichtungen Paragraph 7, Reifen, Radabdeckungen, Gleisketten, Gleitschutzvorrichtungen

...

(2) Gleitschutzvorrichtungen müssen so beschaffen sein, daß bei ihrer Verwendung die Fahrbahn nicht beschädigt und andere Straßenbenutzer nicht gefährdet werden können.

...

§ 29. Typengenehmigung Paragraph 29, Typengenehmigung

...

(3) Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat vor der Entscheidung über den Antrag auf Typengenehmigung ein Gutachten eines oder mehrerer gemäß § 124 bestellter Sachverständiger darüber einzuholen, ob die Type den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht, mit der Type nicht übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, und - soweit dies dem oder den Sachverständigen erkennbar ist - die Type der Typenbeschreibung entspricht und das Fahrzeug den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. (3) Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat vor der Entscheidung über den Antrag auf Typengenehmigung ein Gutachten eines oder mehrerer gemäß Paragraph 124, bestellter Sachverständiger darüber einzuholen, ob die Type den Erfordernissen der Verkehrs-

und Betriebssicherheit entspricht, mit der Type nicht übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, und - soweit dies dem oder den Sachverständigen erkennbar ist - die Type der Typenbeschreibung entspricht und das Fahrzeug den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

...

§ 35. Typengenehmigung von Teilen und Ausrüstungsgegenständen sowie von zusätzlichen Aufbauten und Vorrichtungen
Paragraph 35, Typengenehmigung von Teilen und Ausrüstungsgegenständen sowie von zusätzlichen Aufbauten und Vorrichtungen

(1) Für die Genehmigung einer Type der im § 5 angeführten Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder einer Type von Sturzhelmen für Kraftfahrer oder von Warneinrichtungen und für die Genehmigung von Änderungen einer solchen Type gelten die Bestimmungen der §§ 28, 29, 32 und 34 sinngemäß.⁽¹⁾ Für die Genehmigung einer Type der im Paragraph 5, angeführten Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder einer Type von Sturzhelmen für Kraftfahrer oder von Warneinrichtungen und für die Genehmigung von Änderungen einer solchen Type gelten die Bestimmungen der Paragraphen 28, 29, 32, und 34 sinngemäß.

...

(4) Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat, unbeschadet des Abs. 5, auf Antrag die ausländische Genehmigung oder Kennzeichnung einer Type von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, von Sturzhelmen für Kraftfahrer oder von Warneinrichtungen für die Dauer der Geltung dieser Genehmigung als einer inländischen gleichgestellt anzuerkennen, wenn der Genehmigung zu entnehmen ist, daß die Type den Vorschriften dieses und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht und das ausländische Verfahren bei der Genehmigung und der Festsetzung des Genehmigungszeichens dem inländischen Verfahren gleichwertig ist. Für dieses Verfahren gelten die Bestimmungen des § 29 Abs. 2 und 3 sinngemäß.⁽⁴⁾ Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat, unbeschadet des Absatz 5,, auf Antrag die ausländische Genehmigung oder Kennzeichnung einer Type von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, von Sturzhelmen für Kraftfahrer oder von Warneinrichtungen für die Dauer der Geltung dieser Genehmigung als einer inländischen gleichgestellt anzuerkennen, wenn der Genehmigung zu entnehmen ist, daß die Type den Vorschriften dieses und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht und das ausländische Verfahren bei der Genehmigung und der Festsetzung des Genehmigungszeichens dem inländischen Verfahren gleichwertig ist. Für dieses Verfahren gelten die Bestimmungen des Paragraph 29, Absatz 2, und 3 sinngemäß.

...

§ 102. Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers
Paragraph 102, Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers

...

(8a) Der Lenker darf ein Kraftfahrzeug der Klassen

1.
N2 und N3 sowie ein von solchen Fahrzeugen abgeleitetes Kraftfahrzeug während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April oder

2.
M2 und M3 sowie ein von solchen Fahrzeugen abgeleitetes Kraftfahrzeug von jeweils 1. November bis 15. März nur verwenden,

wenn zumindest an den Rädern einer Antriebsachse Winterreifen (für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen bestimmte Reifen mit entsprechender Profiltiefe) angebracht sind. Dies gilt nicht für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt oder aufgrund ihres Verwendungszwecks Reifen mit der Verwendungsbestimmung ‚spezial‘ angebracht sind. Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes, Heeresfahrzeuge und Feuerwehrfahrzeuge, bei denen bauartbedingt oder wegen ihres überwiegenden Verwendungszwecks die Anbringung von Winterreifen nicht möglich

oder nicht zweckmäßig ist und Fahrzeuge, mit denen Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden sowie Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden, sind von dieser Verpflichtung ausgenommen.

Weiters darf der Lenker eines Kraftfahrzeuges der Klasse M1 oder N1 oder eines vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuges mit geschlossenem, kabinenartigem Aufbau während des in Z 1 genannten Zeitraumes bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen wie insbesondere Schneefahrbahn, Schneematsch oder Eis, dieses Fahrzeug nur in Betrieb nehmen, wenn an allen Rädern Winterreifen (für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmte Reifen mit entsprechender Profiltiefe) oder, wenn die Fahrbahn mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist, Schneeketten auf mindestens zwei Antriebsrädern angebracht sind. Weiters darf der Lenker eines Kraftfahrzeuges der Klasse M1 oder N1 oder eines vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuges mit geschlossenem, kabinenartigem Aufbau während des in Ziffer eins, genannten Zeitraumes bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen wie insbesondere Schneefahrbahn, Schneematsch oder Eis, dieses Fahrzeug nur in Betrieb nehmen, wenn an allen Rädern Winterreifen (für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmte Reifen mit entsprechender Profiltiefe) oder, wenn die Fahrbahn mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist, Schneeketten auf mindestens zwei Antriebsrädern angebracht sind.

(9) Der Lenker darf Schneeketten und dergleichen (§ 7 Abs. 2) nur dann verwenden, wenn dies erforderlich ist, und nur, wenn sie so befestigt sind, dass sie die Oberfläche der Fahrbahn nicht beschädigen können. Der Lenker eines Kraftfahrzeuges der Klassen M2, M3, N2 und N3 sowie eines von solchen Fahrzeugen abgeleiteten Kraftfahrzeuges hat während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April geeignete Schneeketten für mindestens zwei Antriebsräder mitzuführen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge, (9) Der Lenker darf Schneeketten und dergleichen (Paragraph 7, Absatz 2,) nur dann verwenden, wenn dies erforderlich ist, und nur, wenn sie so befestigt sind, dass sie die Oberfläche der Fahrbahn nicht beschädigen können. Der Lenker eines Kraftfahrzeuges der Klassen M2, M3, N2 und N3 sowie eines von solchen Fahrzeugen abgeleiteten Kraftfahrzeuges hat während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April geeignete Schneeketten für mindestens zwei Antriebsräder mitzuführen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge,

1.

bei denen bauartbedingt eine Montage von Schneeketten nicht möglich ist,

2.

die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden,

3.

der Klassen M2 und M3, die im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden,

4.

die zum Aufbauhersteller oder zum Kunden überstellt werden, sofern die Fahrt auf schneefreien Straßen durchgeführt wird.

...

§ 103. Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers Paragraph 103, Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers

(1) Der Zulassungsbesitzer

...

2.

hat bei Kraftfahrzeugen dafür zu sorgen, dass für Fahrten

...

e)

bei den von der Verpflichtung des § 102 Abs. 8a erster Satz und § 102 Abs. 9 erfassten Fahrzeugen während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April die erforderlichen Winterreifen und Schneeketten bereitgestellt sind; bei den von der Verpflichtung des Paragraph 102, Absatz 8 a, erster Satz und Paragraph 102, Absatz 9, erfassten Fahrzeugen während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April die erforderlichen Winterreifen und Schneeketten bereitgestellt sind;

...“.

32

Die KDV 1967, BGBl. Nr. 399/1967 in der Fassung BGBl. II Nr. 384/2024, lautet auszugsweise: Die KDV 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 399 aus 1967, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 384 aus 2024, lautet auszugsweise: „Genehmigungspflichtige Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände

§ 2. (1) Für die Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers sind gemäß § 5 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 von besonderer Bedeutung und daher genehmigungspflichtig: Paragraph 2, (1) Für die Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers sind gemäß Paragraph 5, Absatz eins, des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 von besonderer Bedeutung und daher genehmigungspflichtig:

...

m)

Schneeketten (§ 4 Abs. 7), Schneeketten (Paragraph 4, Absatz 7),

...

Reifen und Schneeketten

§ 4. Paragraph 4,

...

(7) In den Geltungsbereich der ÖNORM V 5117:2021-05-01 oder der ÖNORM V 5119:2021-05-01 fallende Schneeketten müssen diesen ÖNORMEN entsprechen, sofern es sich nicht um gleichwertige Produkte aus anderen EU-Mitgliedstaaten handelt. Schneeketten, die den genannten Normen in einer früheren Fassung entsprechen, dürfen weiterhin feilgeboten und verwendet werden.“

33

Gemäß § 52 lit. a Z 22 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960 in der Fassung BGBl. I Nr. 52/2024, zeigt das Zeichen „Schneeketten vorgeschrieben“, an, dass Kraftwagen, die auf der Straße fahren, an deren Beginn das Zeichen angebracht ist, auf mindestens zwei Antriebsrädern Schneeketten haben müssen. Gemäß Paragraph 52, Litera a, Ziffer 22, Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), Bundesgesetzblatt Nr. 159 aus 1960, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 52 aus 2024, zeigt das Zeichen „Schneeketten vorgeschrieben“, an, dass Kraftwagen, die auf der Straße fahren, an deren Beginn das Zeichen angebracht ist, auf mindestens zwei Antriebsrädern Schneeketten haben müssen.

34

Die vorliegende außerordentliche Revision wendet sich gegen die mit dem angefochtenen Erkenntnis erfolgte Beschwerdeabweisung und die Bestätigung des Bescheides (Spruchpunkte I. und II.) der belangten Behörde vom 15. Juli 2022. Sie hat jedoch keinen Erfolg: Die vorliegende außerordentliche Revision wendet sich gegen die mit dem angefochtenen Erkenntnis erfolgte Beschwerdeabweisung und die Bestätigung des Bescheides (Spruchpunkte römisch eins. und römisch zwei.) der belangten Behörde vom 15. Juli 2022. Sie hat jedoch keinen Erfolg:

35

Eingangs ist festzuhalten, dass in Zusammenschau der beiden ersten Spruchpunkte des Bescheides vom 15. Juli 2022 eine meritorische Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages der Revisionswerberin durch die belangte Behörde erfolgte.

36

Diese Erledigung erging in Form einer Abweisung des Antrags auf Vornahme einer „positiven“ Bewertung betreffend die Anerkennung des in Rede stehenden Produkts als „Schneekettenäquivalent“ sowie im Sinn einer negativen Feststellungsentscheidung betreffend die Rechtmäßigkeit der Verwendung des Produkts als „Schneekettenäquivalent“ gemäß den Vorschriften des KFG 1967, der KDV 1967 sowie der StVO 1960. Im Ergebnis wurde damit auf der Grundlage einer inhaltlichen Prüfung eine den Antrag hinsichtlich der Bewertung sowie Anerkennung des Produkts als „Schneekettenäquivalent“ gemäß Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 meritorisch negativ erledigende Entscheidung getroffen. Diese Erledigung erging in Form einer Abweisung des Antrags auf Vornahme einer „positiven“ Bewertung betreffend die Anerkennung des in Rede stehenden Produkts als „Schneekettenäquivalent“ sowie im Sinn einer negativen Feststellungsentscheidung betreffend die Rechtmäßigkeit der Verwendung des Produkts als

„Schneekettenäquivalent“ gemäß den Vorschriften des KFG 1967, der KDV 1967 sowie der StVO 1960. Im Ergebnis wurde damit auf der Grundlage einer inhaltlichen Prüfung ein den Antrag hinsichtlich der Bewertung sowie Anerkennung des Produkts als „Schneekettenäquivalent“ gemäß Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 meritorisch negativ erledigende Entscheidung getroffen.

37

Darüber hinaus stellte die belangte Behörde fest, dass das in Rede stehende Produkt von der Revisionswerberin in Österreich als Gleitschutzvorrichtung rechtmäßig in Verkehr gebracht und auf dem Markt bereitgestellt werden könne.

38

Diese Aussprüche der belangten Behörde wurden mit dem angefochtenen Erkenntnis bestätigt.

39

Davon ausgehend erübrigt sich in der vorliegenden Konstellation ein näheres Eingehen auf die Frage, ob der Revisionswerberin - wie von ihr vertreten - ein Antragsrecht auf Vornahme einer Bewertung gemäß Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 und ein Anspruch auf inhaltliche Erledigung eines darauf gerichteten Antrags zukommt. Gegenständlich liegt - wie zudem von der Revisionswerberin in ihrem Beschwerdeschriftsatz unter Hinweis auf das Nichtvorliegen eines den Antrag zurückweisenden Bescheides ausgeführt wurde (vgl. Beschwerde, Seite 12) - eine inhaltliche Entscheidung der belangten Behörde über den Antrag der Revisionswerberin vor. Davon ausgehend erübrigt sich in der vorliegenden Konstellation ein näheres Eingehen auf die Frage, ob der Revisionswerberin - wie von ihr vertreten - ein Antragsrecht auf Vornahme einer Bewertung gemäß Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 und ein Anspruch auf inhaltliche Erledigung eines darauf gerichteten Antrags zukommt. Gegenständlich liegt - wie zudem von der Revisionswerberin in ihrem Beschwerdeschriftsatz unter Hinweis auf das Nichtvorliegen eines den Antrag zurückweisenden Bescheides ausgeführt wurde (vergleiche, Beschwerde, Seite 12) - eine inhaltliche Entscheidung der belangten Behörde über den Antrag der Revisionswerberin vor.

40

Folglich ist im Revisionsfall auch nicht - wie von der Revisionswerberin angeregt - betreffend die Frage, ob einem Wirtschaftsakteur durch Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 ein Antragsrecht eingeräumt wird, ein Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH zu richten. Folglich ist im Revisionsfall auch nicht - wie von der Revisionswerberin angeregt - betreffend die Frage, ob einem Wirtschaftsakteur durch Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 ein Antragsrecht eingeräumt wird, ein Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH zu richten.

41

In Anbetracht der fallbezogen gegenüber der Revisionswerberin erfolgten inhaltlichen Prüfung und Erledigung ihres Antrags unterscheidet sich die vorliegende Fallkonstellation auch maßgeblich von dem dem Urteil des EuGH vom 17. Mai 2023, Funke sp.z o. o. gegen Landespolizeidirektion Wien, C-626/21, zugrunde liegenden Ausgangsverfahren (betreffend die Zurückweisung der Parteianträge auf Akteneinsicht sowie auf Vervollständigung einer RAPEX-Meldung in jenem Ausgangsverfahren siehe VwGH 29.9.2021, EU 2021/0004, Rn. 5, sowie VwGH 29.6.2023, Ro 2021/01/0014, Rn. 7).

42

Soweit die Revisionswerberin ausführt, die Formulierung ihres verfahrenseinleitenden Antrags habe nicht auf die Durchführung eines Vergleichs zweier Produkte gelaute, ist darüber hinaus festzuhalten, dass die belangte Behörde im Bescheid vom 15. Juli 2022 ausdrücklich klarstellte, es sei aufgrund der sonstigen Darlegungen im Antrag der Revisionswerberin vom 16. August 2021 davon auszugehen, dass die Revisionswerberin im Kern eine Feststellung der Gleichwertigkeit der von ihr vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen als „Schneekettenäquivalent“ anstrebe (siehe Bescheid, Seite 3). Dieser Auslegung ihres Antrags ist die Revisionswerberin in ihrer Beschwerde nicht entgegengetreten (vgl. ferner das Vorbringen des Vertreters der Revisionswerberin in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht, Verhandlungsprotokoll, Seite 2). Soweit die Revisionswerberin ausführt, die Formulierung ihres verfahrenseinleitenden Antrags habe nicht auf die Durchführung eines Vergleichs zweier Produkte gelaute, ist darüber hinaus festzuhalten, dass die belangte Behörde im Bescheid vom 15. Juli 2022 ausdrücklich klarstellte, es sei aufgrund der sonstigen Darlegungen im Antrag der Revisionswerberin vom 16. August 2021 davon auszugehen, dass die Revisionswerberin im Kern eine Feststellung der Gleichwertigkeit der von ihr vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen als „Schneekettenäquivalent“ anstrebe (siehe Bescheid, Seite 3). Dieser Auslegung ihres Antrags ist die Revisionswerberin in ihrer Beschwerde nicht entgegengetreten (vergleiche, ferner das Vorbringen des Vertreters der

Revisionswerberin in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht, Verhandlungsprotokoll, Seite 2).

43

Die von der belangten Behörde und auch vom Verwaltungsgericht vorgenommene Deutung des Parteiantrags begegnet keinen Bedenken. Überdies geht aus den Ausführungen im Revisionsschriftsatz hervor, dass das zentrale Anliegen der Revisionswerberin offenkundig darin besteht, gestützt auf Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 eine positive Entscheidung über die Bewertung bzw. Anerkennung des gegenständlichen Erzeugnisses als „Schneekettenäquivalent“ in Österreich zu erlangen. Die von der belangten Behörde und auch vom Verwaltungsgericht vorgenommene Deutung des Parteiantrags begegnet keinen Bedenken. Überdies geht aus den Ausführungen im Revisionsschriftsatz hervor, dass das zentrale Anliegen der Revisionswerberin offenkundig darin besteht, gestützt auf Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 eine positive Entscheidung über die Bewertung bzw. Anerkennung des gegenständlichen Erzeugnisses als „Schneekettenäquivalent“ in Österreich zu erlangen.

44

Dass fallbezogen keine inhaltliche Entscheidung betreffend die Bewertung des in Rede stehenden Erzeugnisses als „Schneekettenäquivalent“ gemäß Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 zu ergehen hätte, wird in der Revision hingegen nicht behauptet. Dass fallbezogen keine inhaltliche Entscheidung betreffend die Bewertung des in Rede stehenden Erzeugnisses als „Schneekettenäquivalent“ gemäß Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 zu ergehen hätte, wird in der Revision hingegen nicht behauptet.

45

Die Frage, ob die von der belangten Behörde getroffene und vom Verwaltungsgericht bestätigte Entscheidung fallbezogen in jeder Hinsicht der Rechtslage entspricht und insbesondere ob - was vom Verwaltungsgericht verneint wurde - eine Beurteilung der Gleichwertigkeit zweier unterschiedlicher Produkte (d.h. Schneeketten mit metallischer Struktur einerseits und textile Gleitschutzvorrichtungen andererseits) den Gegenstand einer Bewertung gemäß Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 zu bilden hat, kann im Revisionsfall dahinstehen. Die Frage, ob die von der belangten Behörde getroffene und vom Verwaltungsgericht bestätigte Entscheidung fallbezogen in jeder Hinsicht der Rechtslage entspricht und insbesondere ob - was vom Verwaltungsgericht verneint wurde - eine Beurteilung der Gleichwertigkeit zweier unterschiedlicher Produkte (d.h. Schneeketten mit metallischer Struktur einerseits und textile Gleitschutzvorrichtungen andererseits) den Gegenstand einer Bewertung gemäß Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 zu bilden hat, kann im Revisionsfall dahinstehen.

46

Denn eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Erkenntnisses unter dem Aspekt, dass durch das Verwaltungsgericht kein positiver Abspruch über den Antrag der Revisionswerberin betreffend die Vornahme einer Bewertung ihres Produkts als „Schneekettenäquivalent“ gemäß Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 erging, wird in der Revision nicht aufgezeigt. Die von der Revision in Bezug auf Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 sowie Art. 34 AEUV geltend gemachte Rechtswidrigkeit des angefochtenen Erkenntnisses ist nicht zu sehen: Denn eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Erkenntnisses unter dem Aspekt, dass durch das Verwaltungsgericht kein positiver Abspruch über den Antrag der Revisionswerberin betreffend die Vornahme einer Bewertung ihres Produkts als „Schneekettenäquivalent“ gemäß Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 erging, wird in der Revision nicht aufgezeigt. Die von der Revision in Bezug auf Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 sowie Artikel 34, AEUV geltend gemachte Rechtswidrigkeit des angefochtenen Erkenntnisses ist nicht zu sehen:

47

Die belangte Behörde sowie das Verwaltungsgericht haben aufgrund eines auf Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 gestützten Antrags der Revisionswerberin unter Anwendung nationaler technischer Vorschriften, u.a. des KFG 1967 sowie der KDV 1967, entschieden (siehe dazu schon VwGH 14.3.2024, Ra 2023/11/0041). Die belangte Behörde sowie das Verwaltungsgericht haben aufgrund eines auf Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 gestützten Antrags der Revisionswerberin unter Anwendung nationaler technischer Vorschriften, u.a. des KFG 1967 sowie der KDV 1967, entschieden (siehe dazu schon VwGH 14.3.2024, Ra 2023/11/0041).

48

Der Rechtsauffassung der belangten Behörde sowie des Verwaltungsgerichts, derzufolge die in Rede stehenden textilen Gleitschutzvorrichtungen nach den maßgeblichen nationalen technischen Vorschriften nicht als Schneeketten und auch nicht als „gleichwertiges Produkt“ im Sinn von § 4 Abs. 7 KDV 1967 zu qualifizieren seien, weil Schneeketten das Vorhandensein einer metallischen Struktur voraussetzten (§ 102 Abs. 8a und Abs. 9 KFG 1967 sowie § 2

Abs. 1 lit. m iVm. § 4 Abs. 7 KDV 1967), tritt die Revision nicht substantiiert entgegen. Der Rechtsauffassung der belangten Behörde sowie des Verwaltungsgerichts, derzufolge die in Rede stehenden textilen Gleitschutzvorrichtungen nach den maßgeblichen nationalen technischen Vorschriften nicht als Schneeketten und auch nicht als „gleichwertiges Produkt“ im Sinn von Paragraph 4, Absatz 7, KDV 1967 zu qualifizieren seien, weil Schneeketten das Vorhandensein einer metallischen Struktur voraussetzen (Paragraph 102, Absatz 8 a und Absatz 9, KFG 1967 sowie Paragraph 2, Absatz eins, Litera m, in Verbindung mit , Paragraph 4, Absatz 7, KDV 1967), tritt die Revision nicht substantiiert entgegen.

49

Eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Erkenntnisses betreffend die verwaltungsgerichtliche Beurteilung der durch die genannten technischen Normen bestimmten nationalen Rechtslage und hinsichtlich der Nichtübereinstimmung der gegenständlichen Erzeugnisse mit den österreichischen Vorschriften über Schneeketten vermag die Revision folglich nicht darzulegen.

50

Primär geht die Revision davon aus, es folge aus unmittelbar anwendbarem Unionsrecht (Art. 5 der Verordnung [EU] 2019/515 sowie Art. 34 AEUV), dass fallbezogen ungeachtet der von der belangten Behörde und vom Verwaltungsgericht angenommenen fehlenden Entsprechung der gegenständlichen textilen Gleitschutzvorrichtungen mit den nationalen technischen Vorgaben für Schneeketten eine Bewertung als „Schneekettenäquivalent“ vorzunehmen gewesen wäre. Dass dies zuträfe, ist aber im Lichte der Ausführungen der Revision nicht ersichtlich: Primär geht die Revision davon aus, es folge aus unmittelbar anwendbarem Unionsrecht (Artikel 5, der Verordnung [EU] 2019/515 sowie Artikel 34, AEUV), dass fallbezogen ungeachtet der von der belangten Behörde und vom Verwaltungsgericht angenommenen fehlenden Entsprechung der gegenständlichen textilen Gleitschutzvorrichtungen mit den nationalen technischen Vorgaben für Schneeketten eine Bewertung als „Schneekettenäquivalent“ vorzunehmen gewesen wäre. Dass dies zuträfe, ist aber im Lichte der Ausführungen der Revision nicht ersichtlich:

51

Gemäß Art. 2 Abs. 1 lit. a und b der Verordnung (EU) 2019/515 sind die Kriterien für die Anwendbarkeit dieser Verordnung dadurch definiert, dass eine auf einer nationalen technischen und im Bestimmungsmitgliedstaat anwendbaren Vorschrift - im vorliegenden Fall die oben genannten Bestimmungen des KFG 1967 sowie der KDV 1967 (vgl. dazu auch VwGH 14.3.2024, Ra 2023/11/0041) - beruhende Verwaltungsentscheidung in Rede zu stehen hat, die von einer zuständigen Behörde eines Bestimmungsmitgliedstaats im Zusammenhang mit solchen Waren, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind, getroffen wurde oder zu treffen ist, sofern (u.a.) direkte oder indirekte Folge der Verwaltungsentscheidung eine Beschränkung oder Verweigerung des Marktzugangs im Bestimmungsmitgliedstaat ist. Gemäß Artikel 2, Absatz eins, Litera a, und b der Verordnung (EU) 2019/515 sind die Kriterien für die Anwendbarkeit dieser Verordnung dadurch definiert, dass eine auf einer nationalen technischen und im Bestimmungsmitgliedstaat anwendbaren Vorschrift - im vorliegenden Fall die oben genannten Bestimmungen des KFG 1967 sowie der KDV 1967 vergleiche , dazu auch VwGH 14.3.2024, Ra 2023/11/0041) - beruhende Verwaltungsentscheidung in Rede zu stehen hat, die von einer zuständigen Behörde eines Bestimmungsmitgliedstaats im Zusammenhang mit solchen Waren, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht worden sind, getroffen wurde oder zu treffen ist, sofern (u.a.) direkte oder indirekte Folge der Verwaltungsentscheidung eine Beschränkung oder Verweigerung des Marktzugangs im Bestimmungsmitgliedstaat ist.

52

Gemäß der Definition des letzten Satzes des Art. 2 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2019/515 umfassen „Verwaltungsentscheidungen“ zudem sämtliche administrative Schritte, die auf einer nationalen technischen Vorschrift beruhen und dieselbe oder im Wesentlichen dieselbe rechtliche Wirkung haben wie die in Art. 2 Abs. 1 lit. b der Verordnung (EU) 2019/515 genannte Verwaltungsentscheidung (vgl. dazu auch die Bekanntmachung der Europäischen Kommission, Leitfaden zur Anwendung der Verordnung [EU] 2019/515, 2021/C 100/02, Pkt. 2.2.2. und 2.2.3., unter Hinweis auf die Judikatur des EuGH zu Art. 34 AEUV). Gemäß der Definition des letzten Satzes des Artikel 2, Absatz eins, der Verordnung (EU) 2019/515 umfassen „Verwaltungsentscheidungen“ zudem sämtliche administrative Schritte, die auf einer nationalen technischen Vorschrift beruhen und dieselbe oder im Wesentlichen dieselbe rechtliche Wirkung haben wie die in Artikel 2, Absatz eins, Litera b, der Verordnung (EU) 2019/515 genannte Verwaltungsentscheidung vergleiche , dazu auch die Bekanntmachung der Europäischen Kommission, Leitfaden zur Anwendung der

Verordnung [EU] 2019/515, 2021/C 100/02, Pkt. 2.2.2. und 2.2.3., unter Hinweis auf die Judikatur des EuGH zu Artikel 34, AEUV).

53

Ziel der Verordnung (EU) 2019/515 ist es, das Funktionieren des Binnenmarktes dadurch zu stärken, dass die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung verbessert wird und ungerechtfertigte Handelshemmnisse abgebaut werden (Art. 1 Abs. 1 der Verordnung [EU] 2019/515; zum Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung vgl. insbesondere EuGH 20.2.1979, Cassis de Dijon, C-120/78). Die Verordnung (EU) 2019/515 konkretisiert den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung und kodifiziert in weiten Teilen die maßgebliche Rechtsprechung des EuGH, insbesondere im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz (siehe Leible/T. Streinz in Grabitz/Hilf/Nettesheim [Hg.], Das Recht der Europäischen Union [2023], Rz. 137 zu Art. 34 AEUV; vgl. ferner Mitteilung der Kommission zu Auslegungsfragen - Erleichterung des Marktzugangs für Waren in einem anderen Mitgliedstaat; praktische Anwendung des Prinzips der gegenseitigen Anerkennung, 2003/C 265/02; siehe auch den oben zitierten Leitfaden der Kommission zur Verordnung [EU] 2019/515, Pkt. 1.; zu alledem auch VwGH 14.3.2024, Ra 2023/11/0041, Rn. 44, 45 und 50). Ziel der Verordnung (EU) 2019/515 ist es, das Funktionieren des Binnenmarktes dadurch zu stärken, dass die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung verbessert wird und ungerechtfertigte Handelshemmnisse abgebaut werden (Artikel eins, Absatz eins, der Verordnung [EU] 2019/515; zum Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung vergleiche , insbesondere EuGH 20.2.1979, Cassis de Dijon, C-120/78). Die Verordnung (EU) 2019/515 konkretisiert den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung und kodifiziert in weiten Teilen die maßgebliche Rechtsprechung des EuGH, insbesondere im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz (siehe Leible/T. Streinz in Grabitz/Hilf/Nettesheim [Hg.], Das Recht der Europäischen Union [2023], Rz. 137 zu Artikel 34, AEUV; vergleiche , ferner Mitteilung der Kommission zu Auslegungsfragen - Erleichterung des Marktzugangs für Waren in einem anderen Mitgliedstaat; praktische Anwendung des Prinzips der gegenseitigen Anerkennung, 2003/C 265/02; siehe auch den oben zitierten Leitfaden der Kommission zur Verordnung [EU] 2019/515, Pkt. 1.; zu alledem auch VwGH 14.3.2024, Ra 2023/11/0041, Rn. 44, 45 und 50).

54

Ein Anspruch auf Erlassung einer positiven Entscheidung über einen Antrag auf Bewertung des in Rede stehenden Erzeugnisses als „Schneekettenäquivalent“ könnte der Revisionswerberin nach den Bestimmungen der Verordnung (EU) 2019/515 daher von vornherein nur dann zukommen, wenn die Nichtvornahme der von der Revisionswerberin angestrebten Anerkennung zu einer Verweigerung oder einer Beschränkung des Marktzugangs bzw. zu einer Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Art. 34 AEUV führen könnte (vgl. auch Art. 2 Abs. 1 der Verordnung [EU] 2019/515). Ein Anspruch auf Erlassung einer positiven Entscheidung über einen Antrag auf Bewertung des in Rede stehenden Erzeugnisses als „Schneekettenäquivalent“ könnte der Revisionswerberin nach den Bestimmungen der Verordnung (EU) 2019/515 daher von vornherein nur dann zukommen, wenn die Nichtvornahme der von der Revisionswerberin angestrebten Anerkennung zu einer Verweigerung oder einer Beschränkung des Marktzugangs bzw. zu einer Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Artikel 34, AEUV führen könnte vergleiche , auch Artikel 2, Absatz eins, der Verordnung [EU] 2019/515).

Dies ist aus folgenden Gründen nicht der Fall:

55

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 14. März 2024, Ra 2023/11/0041, Rn. 43, festgehalten, dass das KFG 1967 iVm. der KDV 1967 technische Regelungen enthält, die - ganz allgemein betrachtet - für die betreffenden Waren der Revisionswerberin - direkt oder indirekt - eine Beschränkung oder Verweigerung des Marktzugangs in Österreich bewirken könnten, weil das KFG 1967 (vgl. etwa in § 35 Abs. 4 KFG 1967) u.a. Vorschriften für die Anerkennung ausländischer Genehmigungen als Voraussetzung für das Verwenden und Feilbieten bestimmter Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen vorsieht. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 14. März 2024, Ra 2023/11/0041, Rn. 43, festgehalten, dass das KFG 1967 in Verbindung mit , der KDV 1967 technische Regelungen enthält, die - ganz allgemein betrachtet - für die betreffenden Waren der Revisionswerberin - direkt oder indirekt - eine Beschränkung oder Verweigerung des Marktzugangs in Österreich bewirken könnten, weil das KFG 1967 vergleiche , etwa in Paragraph 35, Absatz 4, KFG 1967) u.a. Vorschriften für die Anerkennung ausländischer Genehmigungen als Voraussetzung für das Verwenden und Feilbieten bestimmter Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen vorsieht.

56

Der durch das Verwaltungsgericht bestätigte Bescheid der belangten Behörde enthält u.a. die Feststellung, die Revisionswerberin dürfe die in Rede stehenden textilen Gleitschutzvorrichtungen als Gleitschutzvorrichtungen in Österreich rechtmäßig in Verkehr bringen und auf dem Markt bereitstellen. Dass die Revisionswerberin insoweit eine Verweigerung oder Beschränkung des Marktzugangs bzw. eine Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Art. 34 AEUV tatsächlich zu gewärtigen hätte, ist nicht nachvollziehbar. Der durch das Verwaltungsgericht bestätigte Bescheid der belangten Behörde enthält u.a. die Feststellung, die Revisionswerberin dürfe die in Rede stehenden textilen Gleitschutzvorrichtungen als Gleitschutzvorrichtungen in Österreich rechtmäßig in Verkehr bringen und auf dem Markt bereitstellen. Dass die Revisionswerberin insoweit eine Verweigerung oder Beschränkung des Marktzugangs bzw. eine Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Artikel 34, AEUV tatsächlich zu gewärtigen hätte, ist nicht nachvollziehbar.

57

Auch die nicht erfolgte Anerkennung der Gleitschutzvorrichtungen als „Schneekettenäquivalent“ stellt keine Verweigerung oder Beschränkung des Marktzugangs bzw. einer Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Art. 34 AEUV dar. Auch die nicht erfolgte Anerkennung der Gleitschutzvorrichtungen als „Schneekettenäquivalent“ stellt keine Verweigerung oder Beschränkung des Marktzugangs bzw. einer Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Artikel 34, AEUV dar.

58

Die Revision versucht, darzulegen, die dem verfahrenseinleitenden Antrag auf Bewertung der betreffenden Waren als „Schneekettenäquivalent“ inhaltlich nicht stattgebende Entscheidung bewirke angesichts der fehlenden Möglichkeit der Verwendung im Fall einer „Schneekettenpflicht“ im Ergebnis eine „Nutzungsbeschränkung“ des Erzeugnisses in Österreich, welche eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Einfuhrbeschränkung im Sinn von Art. 34 AEUV darstelle. Die Revision versucht, darzulegen, die dem verfahrenseinleitenden Antrag auf Bewertung der betreffenden Waren als „Schneekettenäquivalent“ inhaltlich nicht stattgebende Entscheidung bewirke angesichts der fehlenden Möglichkeit der Verwendung im Fall einer „Schneekettenpflicht“ im Ergebnis eine „Nutzungsbeschränkung“ des Erzeugnisses in Österreich, welche eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Einfuhrbeschränkung im Sinn von Artikel 34, AEUV darstelle.

59

Das in Art. 34 AEUV aufgestellte Verbot von Maßnahmen mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen erfasst nach ständiger Rechtsprechung des EuGH jede Maßnahme der Mitgliedstaaten, die geeignet ist, den Handel innerhalb der Union unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potenziell zu behindern. Zudem fällt eine Maßnahme, auch wenn sie weder bezweckt noch bewirkt, Erzeugnisse aus anderen Mitgliedstaaten weniger günstig zu behandeln, ebenfalls unter den Begriff der „Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen“ im Sinne von Art. 34 AEUV, wenn sie den Zugang von Erzeugnissen aus anderen Mitgliedstaaten zum Markt eines Mitgliedstaats behindert (EuGH [GK] 18.6.2019, Österreich/Deutschland, C-591/17, Rz. 120 und 121; EuGH 23.3.2023, Booky.foi Oy, C-662/21, Rz. 33 und 34; VwGH 14.3.2024, Ra 2023/11/0041, Rn. 43). Das in Artikel 34, AEUV aufgestellte Verbot von Maßnahmen mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen erfasst nach ständiger Rechtsprechung des EuGH jede Maßnahme der Mitgliedstaaten, die geeignet ist, den Handel innerhalb der Union unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potenziell zu behindern. Zudem fällt eine Maßnahme, auch wenn sie weder bezweckt noch bewirkt, Erzeugnisse aus anderen Mitgliedstaaten weniger günstig zu behandeln, ebenfalls unter den Begriff der „Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen“ im Sinne von Artikel 34, AEUV, wenn sie den Zugang von Erzeugnissen aus anderen Mitgliedstaaten zum Markt eines Mitgliedstaats behindert (EuGH [GK] 18.6.2019, Österreich/Deutschland, C-591/17, Rz. 120 und 121; EuGH 23.3.2023, Booky.foi Oy, C-662/21, Rz. 33 und 34; VwGH 14.3.2024, Ra 2023/11/0041, Rn. 43).

60

Die Revisionswerberin beruft sich diesbezüglich auf das Urteil des EuGH (GK) vom 10. Februar 2009, Kommission der Europäischen Gemeinschaften/Italienische Republik, C-110/05. Daraus ist für sie aber nichts zu gewinnen:

61

Dieses Verfahren betraf das Verbot des Mitführens von Anhängern an Kradfahrzeugen nach einer Bestimmung der italienischen Straßenverkehrsordnung. In diesem Verfahren hatte die Europäische Kommission in ihrer Antwort auf die schriftliche Frage des EuGH, ohne dass ihr die Italienische Republik in diesem Punkt widersprochen hätte, vorgetragen,

dass die Möglichkeiten äußerst gering seien, eigens für Kradfahrzeuge konzipierte Anhänger (um welche es in jenem Verfahren u.a. ging) anders als zusammen mit Kradfahrzeugen zu verwenden. Obwohl nicht ausgeschlossen sei, dass solche Anhänger unter bestimmten Umständen an andere Fahrzeuge, insbesondere Automobile, angehängt werden könnten, sei eine derartige Verwendung nicht zweckmäßig und bleibe zumindest unbedeutend, wenn nicht gar hypothetisch (vgl. das zitierte Urteil des EuGH Rz. 55). Dieses Verfahren betraf das Verbot des Mitführens von Anhängern an Kradfahrzeugen nach einer Bestimmung der italienischen Straßenverkehrsordnung. In diesem Verfahren hatte die Europäische Kommission in ihrer Antwort auf die schriftliche Frage des EuGH, ohne dass ihr die Italienische Republik in diesem Punkt widersprochen hätte, vorgetragen, dass die Möglichkeiten äußerst gering seien, eigens für Kradfahrzeuge konzipierte Anhänger (um welche es in jenem Verfahren u.a. ging) anders als zusammen mit Kradfahrzeugen zu verwenden. Obwohl nicht ausgeschlossen sei, dass solche Anhänger unter bestimmten Umständen an andere Fahrzeuge, insbesondere Automobile, angehängt werden könnten, sei eine derartige Verwendung nicht zweckmäßig und bleibe zumindest unbedeutend, wenn nicht gar hypothetisch vergleiche , das zitierte Urteil des EuGH Rz. 55).

62

Ausgehend davon hat der EuGH festgehalten, dass ein Verbot der Verwendung eines Erzeugnisses im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates erheblichen Einfluss auf das Verhalten der Verbraucher hat, das sich wiederum auf den Zugang des Erzeugnisses zum Markt des Mitgliedstaates auswirkt (Rz. 56). Denn die Verbraucher, die wissen, dass sie das betreffende Erzeugnis nicht verwenden dürfen, haben praktisch kein Interesse daran, es zu kaufen. Ein solches Verbot verhindert die Nachfrage nach eigens für Kradfahrzeuge konzipierten Anhängern auf dem betreffenden Markt und behindert somit deren Einfuhr (Rz. 57). Soweit ein Verbot der Verwendung eines bestimmten Erzeugnisses dazu führt, den Zugang für dieses Erzeugnis zum Markt des betroffenen Mitgliedstaates zu versperren, stellt es eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen dar, die nach Art. 28 EG (nunmehr Art. 34 AEUV) verboten ist, sofern sie nicht objektiv gerechtfertigt werden kann (Rz. 58). Ausgehend davon hat der EuGH festgehalten, dass ein Verbot der Verwendung eines Erzeugnisses im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates erheblichen Einfluss auf das Verhalten der Verbraucher hat, das sich wiederum auf den Zugang des Erzeugnisses zum Markt des Mitgliedstaates auswirkt (Rz. 56). Denn die Verbraucher, die wissen, dass sie das betreffende Erzeugnis nicht verwenden dürfen, haben praktisch kein Interesse daran, es zu kaufen. Ein solches Verbot verhindert die Nachfrage nach eigens für Kradfahrzeuge konzipierten Anhängern auf dem betreffenden Markt und behindert somit deren Einfuhr (Rz. 57). Soweit ein Verbot der Verwendung eines bestimmten Erzeugnisses dazu führt, den Zugang für dieses Erzeugnis zum Markt des betroffenen Mitgliedstaates zu versperren, stellt es eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen dar, die nach Artikel 28, EG (nunmehr Artikel 34, AEUV) verboten ist, sofern sie nicht objektiv gerechtfertigt werden kann (Rz. 58).

63

Für Warengruppen jedoch, die von dem betreffenden „Verwendungsverbot“ nur teilweise betroffen waren und für die noch weitere relevante Verwendungsmöglichkeiten bestanden (nämlich für nicht eigens für Kradfahrzeuge konzipierte Anhänger), hat der EuGH im Urteil C-110/05 ausdrücklich eine andere Beurteilung vorgenommen. Diesbezüglich ist er nicht vom Vorliegen einer Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen ausgegangen (Rz. 51 bis 53; siehe dazu etwa auch Kotzur/Schiefelbein in Geiger/Khan/Kotzur/Kirchmair [Hg.], Kommentar zu EUV und AEUV [2023], Rz. 26 zu Art. 34 AEUV). Für Warengruppen jedoch, die von dem betreffenden „Verwendungsverbot“ nur teilweise betroffen waren und für die noch weitere relevante Verwendungsmöglichkeiten bestanden (nämlich für nicht eigens für Kradfahrzeuge konzipierte Anhänger), hat der EuGH im Urteil C-110/05 ausdrücklich eine andere Beurteilung vorgenommen. Diesbezüglich ist er nicht vom Vorliegen einer Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen ausgegangen (Rz. 51 bis 53; siehe dazu etwa auch Kotzur/Schiefelbein in Geiger/Khan/Kotzur/Kirchmair [Hg.], Kommentar zu EUV und AEUV [2023], Rz. 26 zu Artikel 34, AEUV).

64

Der EuGH hat sich überdies in weiteren Entscheidungen mit sogenannten „Verwendungsverboten“ sowie mit „Nutzungs-“ bzw. „Verwendungsbeschränkungen“ (d.h. nationalen Regelungen, die den Verkauf bzw. die Verwendung eines Erzeugnisses zwar grundsätzlich erlauben, gleichzeitig aber in einem gewissen Umfang seine Nutzung - etwa in Bezug auf den Zweck, den Kontext, den Zeitpunkt, den Umfang oder die Art der Nutzung - einschränken) befasst (vgl. etwa die Mitteilung der Kommission, Leitfaden zu den Artikeln 34-36 AEUV, 2021/C 100/03, 47). Der EuGH hat sich überdies in weiteren Entscheidungen mit sogenannten „Verwendungsverboten“ sowie mit „Nutzungs-“

bzw. „Verwendungsbeschränkungen“ (d.h. nationalen Regelungen, die den Verkauf bzw. die Verwendung eines Erzeugnisses zwar grundsätzlich erlauben, gleichzeitig aber in einem gewissen Umfang seine Nutzung - etwa in Bezug auf den Zweck, den Kontext, den Zeitpunkt, den Umfang oder die Art der Nutzung - einschränken) befasst vergleiche , etwa die Mitteilung der Kommission, Leitfaden zu den Artikeln 34-36 AEUV, 2021/C 100/03, 47).

65

So hat der EuGH in der Rechtssache Mickelsson und Roos (EuGH 4.6.2009, C-142/05) ausgeführt, dass Verbraucher, die wüssten, dass die von nationalen Regelungen gestattete Benützung eines Erzeugnisses (Wassermotorrad) sehr begrenzt sei, nur ein geringes Interesse daran hätten, das Erzeugnis zu kaufen.

66

Führten die nationalen Regelungen dazu, was zu prüfen Sache des nationalen Gerichts sei, dass die Benutzer des Erzeugnisses daran gehindert seien, von diesem den ihm wesensimmanenten Gebrauch zu machen, oder dessen Nutzung stark zu behindern, hätten sie zur Folge, den Zugang des Erzeugnisses zum nationalen Markt zu behindern, weshalb sie vorbehaltlich einer Rechtfertigung nach Art. 30 EG (nunmehr Art. 36 AEUV) oder gemäß den zwingenden Erfordernissen des Allgemeininteresses als verbotene Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen zu beurteilen seien (Rz. 26 bis 28 des soeben zitierten Urteils des EuGH; vgl. auch die Schlussanträge in der betreffenden Rechtssache vom 14. Dezember 2006, Rz. 43 ff). Führten die nationalen Regelungen dazu, was zu prüfen Sache des nationalen Gerichts sei, dass die Benutzer des Erzeugnisses daran gehindert seien, von diesem den ihm wesensimmanenten Gebrauch zu machen, oder dessen Nutzung stark zu behindern, hätten sie zur Folge, den Zugang des Erzeugnisses zum nationalen Markt zu behindern, weshalb sie vorbehaltlich einer Rechtfertigung nach Artikel 30, EG (nunmehr Artikel 36, AEUV) oder gemäß den zwingenden Erfordernissen des Allgemeininteresses als verbotene Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen zu beurteilen seien (Rz. 26 bis 28 des soeben zitierten Urteils des EuGH; vergleiche , auch die Schlussanträge in der betreffenden Rechtssache vom 14. Dezember 2006, Rz. 43 ff).

67

Aus Rz. 25 des zuletzt zitierten Urteils des EuGH ergibt sich, dass im dortigen Ausgangsverfahren, welches ein Strafverfahren wegen eines Verstoßes gegen das Wassermotorräderbenutzungsverbot in Schweden betraf, zur Zeit des im Ausgangsverfahren maßgeblichen Sachverhalts keine für den Betrieb von Wassermotorrädern freigegebenen Bereiche bezeichnet worden waren. Infolgedessen durften Wassermotorräder nur auf öffentlichen Wasserstraßen geführt werden. Dazu hatten die Angeklagten im Ausgangsverfahren und die Europäische Kommission darauf hingewiesen, dass diese Wasserstraßen für den kommerziellen Schwerverkehr bestimmt seien, was den Betrieb von Motorrädern gefährlich mache, und dass sich jedenfalls der größte Teil der schiffbaren schwedischen Gewässer außerhalb der genannten Straßen befinde. Die tatsächlichen Möglichkeiten, Wassermotorräder in Schweden zu führen, seien somit nur unbedeutend gewesen (zu den später geänderten nationalen Rechtsvorschriften siehe weiters EuGH 15.4.2010, Lars Sandström, C-433/05, Rz. 31 ff; vgl. auch Rz. 35 dieses Urteils, in welcher der EuGH die Zuständigkeit des nationalen Gerichts für jede Sachverhaltsbeurteilung hervorstrich). Aus Rz. 25 des zuletzt zitierten Urteils des EuGH ergibt sich, dass im dortigen Ausgangsverfahren, welches ein Strafverfahren wegen eines Verstoßes gegen das Wassermotorräderbenutzungsverbot in Schweden betraf, zur Zeit des im Ausgangsverfahren maßgeblichen Sachverhalts keine für den Betrieb von Wassermotorrädern freigegebenen Bereiche bezeichnet worden waren. Infolgedessen durften Wassermotorräder nur auf öffentlichen Wasserstraßen geführt werden. Dazu hatten die Angeklagten im Ausgangsverfahren und die Europäische Kommission darauf hingewiesen, dass diese Wasserstraßen für den kommerziellen Schwerverkehr bestimmt seien, was den Betrieb von Motorrädern gefährlich mache, und dass sich jedenfalls der größte Teil der schiffbaren schwedischen Gewässer außerhalb der genannten Straßen befinde. Die tatsächlichen Möglichkeiten, Wassermotorräder in Schweden zu führen, seien somit nur unbedeutend gewesen (zu den später geänderten nationalen Rechtsvorschriften siehe weiters EuGH 15.4.2010, Lars Sandström, C-433/05, Rz. 31 ff; vergleiche , auch Rz. 35 dieses Urteils, in welcher der EuGH die Zuständigkeit des nationalen Gerichts für jede Sachverhaltsbeurteilung hervorstrich).

68

In seinem Urteil vom 10. April 2008, Kommission der Europäischen Gemeinschaften/Portugiesische Republik, C-265/06, hat der EuGH ähnliche Aussagen wie in den soeben referierten Urteilen in den Rechtssachen C-110/05 und C-142/05 in Bezug auf ein Verbot der Befestigung von farbigen Folien an den Scheiben von Kraftfahrzeugen getroffen, von welchem nur eine einzige Ausnahme für das Befestigen von bunten Folien an den Wagenkasten von Güterfahrzeugen

und bei Fahrzeugen ohne Motor bestand. Potenzielle Interessenten, Händler oder Privatpersonen hätten in dem Wissen, dass es verboten sei, solche Folien an der Windschutzscheibe und den Scheiben bei den Sitzen der Kraftfahrzeuginsassen zu befestigen, praktisch kein Interesse daran, sie zu kaufen (Rz. 31 bis 36 des soeben zitierten Urteils des EuGH).

69

Auf die dargestellte Judikatur des EuGH wird auch in der Bekanntmachung der Europäischen Kommission, Leitfaden zur Anwendung der Verordnung [EU] 2019/515, 2021/C 100/02, Pkt. 2.2.2., hingewiesen.

70

Resümierend ist festzuhalten:

71

Maßnahmen, die ein vollständiges Verbot der Verwendung eines Erzeugnisses auferlegen, sodass dessen Verwendung für die spezifischen und inhärenten Zwecke, für die es bestimmt ist, verhindert wird, oder durch die die Nutzung des Erzeugnisses stark eingeschränkt wird, sind als Maßnahme gleicher Wirkung im Sinn von Art. 34 AEUV zu qualifizieren (Mitteilung der Kommission, Leitfaden zu den Artikeln 34-36 AEUV, 2021/C 100/03, 48; siehe auch EuGH 20.3.2014, Europäische Kommission/Republik Polen, C-639/11, betreffend die Verpflichtung, für die Zulassung die Lenkanlage von Personenkraftwagen auf die linke Seite zu versetzen, wenn sie sich auf der rechten Seite befindet; zu Totalverkaufsverboten siehe etwa Piska in Jaeger/Stöger [Hg.] Kommentar zu EUV und AEUV [2025], Rz. 43 zu Art. 34 AEUV; zu Verwendungs- und Nutzungsbeschränkungen, welche die bestimmungsgemäße Nutzung eines Produkts weitestgehend verunmöglichen und wie Totalverkaufsverbote wirken, siehe Jaeger, Materielles Europarecht [2024], 71; zur Versperrung des Marktes und erheblichen Nutzungserschwerungen vgl. Becker in Schwarze, EU-Kommentar [2019], Rz. 49 zu Art. 34 AEUV; zu Verwendungsbeschränkungen, die die Sinnhaftigkeit einer Investition nicht grundsätzlich in Frage stellen, vgl. Leible/ T. Streinz in Grabritz/Hilf/Nettesheim [Hg.], Das Recht der Europäischen Union [2023], Rz. 101 zu Art. 34 AEUV; ferner Ehlötzky, Verkaufsmodalitäten und Verwendungsbeschränkungen im Verkehrsbereich - Keck als Schlüssel für die Zulässigkeit verkehrsbeschränkender Maßnahmen?, in Leidenmühler/Eder/ Leingartner/Winkler, Grundfreiheiten - Grundrechte - Europäisches Haftungsrecht, 130-137). Maßnahmen, die ein vollständiges Verbot der Verwendung eines Erzeugnisses auferlegen, sodass dessen Verwendung für die spezifischen und inhärenten Zwecke, für die es bestimmt ist, verhindert wird, oder durch die die Nutzung des Erzeugnisses stark eingeschränkt wird, sind als Maßnahme gleicher Wirkung im Sinn von Artikel 34, AEUV zu qualifizieren (Mitteilung der Kommission, Leitfaden zu den Artikeln 34-36 AEUV, 2021/C 100/03, 48; siehe auch EuGH 20.3.2014, Europäische Kommission/Republik Polen, C-639/11, betreffend die Verpflichtung, für die Zulassung die Lenkanlage von Personenkraftwagen auf die linke Seite zu versetzen, wenn sie sich auf der rechten Seite befindet; zu Totalverkaufsverboten siehe etwa Piska in Jaeger/Stöger [Hg.] Kommentar zu EUV und AEUV [2025], Rz. 43 zu Artikel 34, AEUV; zu Verwendungs- und Nutzungsbeschränkungen, welche die bestimmungsgemäße Nutzung eines Produkts weitestgehend verunmöglichen und wie Totalverkaufsverbote wirken, siehe Jaeger, Materielles Europarecht [2024], 71; zur Versperrung des Marktes und erheblichen Nutzungserschwerungen vergleiche , Becker in Schwarze, EU-Kommentar [2019], Rz. 49 zu Artikel 34, AEUV; zu Verwendungsbeschränkungen, die die Sinnhaftigkeit einer Investition nicht grundsätzlich in Frage stellen, vergleiche , Leible/ T. Streinz in Grabritz/Hilf/Nettesheim [Hg.], Das Recht der Europäischen Union [2023], Rz. 101 zu Artikel 34, AEUV; ferner Ehlötzky, Verkaufsmodalitäten und Verwendungsbeschränkungen im Verkehrsbereich - Keck als Schlüssel für die Zulässigkeit verkehrsbeschränkender Maßnahmen?, in Leidenmühler/Eder/ Leingartner/Winkler, Grundfreiheiten - Grundrechte - Europäisches Haftungsrecht, 130-137).

72

Zwecks Prüfung der Frage, ob im Lichte der dargestellten Rechtsprechung des EuGH zu sogenannten „Nutzungs-“ bzw. „Verwendungsbeschränkungen“ Produkte von einer Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Art. 34 AEUV betroffen sind, sind somit u.a. die möglichen Auswirkungen der die Nutzung eines Produkts allfällig einschränkenden Vorschriften auf das Verbraucherverhalten zu bewerten (Mitteilung der Kommission, Leitfaden zu den Artikeln 34-36 AEUV, 2021/C 100/03, 48). Zwecks Prüfung der Frage, ob im Lichte der dargestellten Rechtsprechung des EuGH zu sogenannten „Nutzungs-“ bzw. „Verwendungsbeschränkungen“ Produkte von einer Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Artikel 34, AEUV betroffen sind, sind somit u.a. die möglichen Auswirkungen der die Nutzung eines Produkts allfällig einschränkenden Vorschriften auf das Verbraucherverhalten zu bewerten (Mitteilung der Kommission, Leitfaden zu den Artikeln 34-

36 AEUV, 2021/C 100/03, 48).

73

Daraus ergibt sich für den Revisionsfall Folgendes:

74

Durch die mit dem angefochtenen Erkenntnis erfolgte Bestätigung des Bescheides der belangten Behörde wurde ausdrücklich im Spruch klargestellt, dass die Revisionswerberin die in Rede stehenden Produkte als Gleitschutzvorrichtungen rechtmäßig in Österreich in Verkehr bringen und auf dem Markt bereitstellen darf, sodass eine Verweigerung des Marktzuganges nicht besteht.

75

Dass ihr für die in Rede stehenden Waren der Zugang zum österreichischen Markt verweigert werden würde, wird von der Revisionswerberin auch nicht konkret behauptet.

76

Die Revision führt vielmehr ins Treffen, in der gegenständlichen Konstellation bestehe trotz der Möglichkeit, die Erzeugnisse als Gleitschutzvorrichtungen rechtmäßig in den Verkehr zu setzen, eine Beschränkung des Marktzugangs durch eine „Nutzungs-“ bzw. „Verwendungsbeschränkung“, die insbesondere im Sinn des von der Revision ins Treffen geführten Urteils des EuGH C-110/05 als Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Art. 34 AEUV zu betrachten wäre. Dazu enthält die Revision aber abgesehen von der bloßen Behauptung, am Kauf ihres Produkts bestehe kaum Interesse, wenn es nicht als „Schneekettenäquivalent“ verwendet werden dürfe, kein weiteres Vorbringen. Die Revision führt vielmehr ins Treffen, in der gegenständlichen Konstellation bestehe trotz der Möglichkeit, die Erzeugnisse als Gleitschutzvorrichtungen rechtmäßig in den Verkehr zu setzen, eine Beschränkung des Marktzugangs durch eine „Nutzungs-“ bzw. „Verwendungsbeschränkung“, die insbesondere im Sinn des von der Revision ins Treffen geführten Urteils des EuGH C-110/05 als Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Artikel 34, AEUV zu betrachten wäre. Dazu enthält die Revision aber abgesehen von der bloßen Behauptung, am Kauf ihres Produkts bestehe kaum Interesse, wenn es nicht als „Schneekettenäquivalent“ verwendet werden dürfe, kein weiteres Vorbringen.

77

Es ist auch nicht ersichtlich, dass Verbraucher in Österreich daran gehindert wären, von dem gegenständlichen Erzeugnis (Gleitschutzvorrichtungen aus textilen Materialien, welche nach dem Vorbringen der Revisionswerberin in ihrer Beschwerde, Seite 6, in Frankreich als „Antirutscheinrichtung“ zugelassen seien) den ihm wesensimmanenten Gebrauch (Verwendung als Gleitschutzvorrichtung) zu machen, oder dass dessen rechtmäßige Nutzung in Österreich stark eingeschränkt wäre.

78

Laut dem verfahrenseinleitenden Antrag der Revisionswerberin ist das gegenständliche Erzeugnis für Personenkraftwagen und Kleintransporter sowie Anhänger (Fahrzeugklassen M1, N1, O1 und O2) bestimmt (siehe dazu Art. 4 Abs. 1 lit. a i, lit. b i sowie lit. c i und ii der Verordnung [EU] 2018/858). Laut dem verfahrenseinleitenden Antrag der Revisionswerberin ist das gegenständliche Erzeugnis für Personenkraftwagen und Kleintransporter sowie Anhänger (Fahrzeugklassen M1, N1, O1 und O2) bestimmt (siehe dazu Artikel 4, Absatz eins, Litera a, i, Litera b, i sowie Litera c, i und ii der Verordnung [EU] 2018/858).

79

Für all diese Fahrzeugklassen kann das betreffende Erzeugnis in Österreich als Gleitschutzvorrichtung gemäß § 7 Abs. 2 iVm. § 102 Abs. 9 KFG 1967 verwendet werden. Für all diese Fahrzeugklassen kann das betreffende Erzeugnis in Österreich als Gleitschutzvorrichtung gemäß Paragraph 7, Absatz 2, in Verbindung mit , Paragraph 102, Absatz 9, KFG 1967 verwendet werden.

80

Zur Verwendung des Produkts für die Fahrzeugklassen O1 und O2 (Anhänger) im Hinblick auf eine etwaige „Schneekettenpflicht“ ist Folgendes anzumerken:

81

Sofern die Verwendung der in Rede stehenden textilen Gleitschutzvorrichtungen für die Fahrzeugklassen O1 und O2 in Österreich in Rede steht, lässt die Revision in keiner Weise erkennen, aus welchem Grund eine „Schneekettenpflicht“ die Rechtmäßigkeit der Verwendung des in Rede stehenden Produkts bzw. dessen Nutzbarkeit für Anhänger in Österreich berühren würde.

82

§ 52 lit. a Z 22 StVO 1960 zufolge zeigt das Verkehrszeichen „Schneeketten vorgeschrieben“ an, dass Kraftwagen, die auf der Straße fahren, an deren Beginn das Zeichen angebracht ist, auf mindestens zwei Antriebsrädern Schneeketten haben müssen (Hervorhebung durch den Verwaltungsgerichtshof; siehe dazu auch § 102 Abs. 8a vierter Satz KFG 1967). Paragraph 52, Litera a, Ziffer 22, StVO 1960 zufolge zeigt das Verkehrszeichen „Schneeketten vorgeschrieben“ an, dass Kraftwagen, die auf der Straße fahren, an deren Beginn das Zeichen angebracht ist, auf mindestens zwei Antriebsrädern Schneeketten haben müssen (Hervorhebung durch den Verwaltungsgerichtshof; siehe dazu auch Paragraph 102, Absatz 8 a, vierter Satz KFG 1967).

83

Hinsichtlich der Verwendung des Produkts für die Fahrzeugklassen O1 und O2 ist somit nicht einmal ersichtlich, dass aufgrund von österreichischen Vorschriften betreffend Schneeketten und der Nichtanerkennung des gegenständlichen Erzeugnisses als „Schneekettenäquivalent“ für das Erzeugnis irgendeine nutzungsrelevante Einschränkung existieren könnte.

84

Bezüglich der Verwendungsmöglichkeiten des in Rede stehenden Produkts für die Fahrzeugklassen M1 und N1 in Österreich und dessen vorliegend nicht erfolgte Anerkennung als „Schneekettenäquivalent“ ist auf Folgendes hinzuweisen:

85

Gemäß § 102 Abs. 8a vierter Satz KFG 1967 darf der Lenker (u.a.) eines Kraftfahrzeuges der Klassen M1 oder N1 während des in § 102 Abs. 8a erster Satz Z 1 KFG 1967 genannten Zeitraumes (1. November bis 15. April) bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen wie insbesondere Schneefahrbahn, Schneematsch oder Eis, dieses Fahrzeug nur in Betrieb nehmen, wenn an allen Rädern Winterreifen (für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmte Reifen mit entsprechender Profiltiefe) oder, wenn die Fahrbahn mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist, Schneeketten auf mindestens zwei Antriebsrädern angebracht sind („situative Winterreifenpflicht“). Gemäß Paragraph 102, Absatz 8 a, vierter Satz KFG 1967 darf der Lenker (u.a.) eines Kraftfahrzeuges der Klassen M1 oder N1 während des in Paragraph 102, Absatz 8 a, erster Satz Ziffer eins, KFG 1967 genannten Zeitraumes (1. November bis 15. April) bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen wie insbesondere Schneefahrbahn, Schneematsch oder Eis, dieses Fahrzeug nur in Betrieb nehmen, wenn an allen Rädern Winterreifen (für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmte Reifen mit entsprechender Profiltiefe) oder, wenn die Fahrbahn mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist, Schneeketten auf mindestens zwei Antriebsrädern angebracht sind („situative Winterreifenpflicht“).

86

Dieser Vorschrift zufolge dürfen mithin Lenker eines Kraftfahrzeuges der Klassen M1 und N1 in Österreich im Zeitraum von 1. November bis 15. April bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen, wenn die Fahrbahn nicht mit einer zusammenhängenden Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist bzw. wenn die Schnee- oder Eisschicht nennenswert unterbrochen ist, das Fahrzeug ausschließlich mit Winterreifen in Betrieb nehmen. In diesen Situationen benötigen sie daher Winterreifen und sind Schneeketten keine Alternative. Schneeketten bilden überhaupt nur dann eine Alternative zu Winterreifen, wenn die Fahrbahn mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist, was selbst bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen nicht häufig der Fall sein wird. Im Übrigen ist die Verwendung von Schneeketten nicht jederzeit zulässig, sondern gemäß § 102 Abs. 9 erster Satz KFG 1967 nur dann, wenn dies erforderlich ist. Dieser Vorschrift zufolge dürfen mithin Lenker eines Kraftfahrzeuges der Klassen M1 und N1 in Österreich im Zeitraum von 1. November bis 15. April bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen, wenn die Fahrbahn nicht mit einer zusammenhängenden Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist bzw. wenn die Schnee- oder Eisschicht nennenswert unterbrochen ist, das Fahrzeug ausschließlich mit Winterreifen in Betrieb nehmen. In diesen Situationen benötigen sie daher Winterreifen und sind Schneeketten keine Alternative. Schneeketten bilden überhaupt nur dann eine Alternative zu Winterreifen, wenn die Fahrbahn mit einer zusammenhängenden oder nicht nennenswert unterbrochenen Schnee- oder Eisschicht bedeckt ist, was selbst bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen nicht häufig der Fall sein wird. Im Übrigen ist die Verwendung von Schneeketten nicht jederzeit zulässig, sondern gemäß Paragraph 102, Absatz 9, erster Satz KFG 1967 nur dann, wenn dies erforderlich ist.

87

In Anbetracht dessen kann es aber als notorisch vorausgesetzt werden, dass in Österreich Kraftfahrzeuge der Klassen M1 und N1, die im Zeitraum von 1. November bis 15. April in Betrieb genommen werden sollen, zur Erfüllung der Verpflichtung des § 102 Abs. 8a vierter Satz KFG 1967 in aller Regel mit Winterreifen ausgestattet sind. In Anbetracht dessen kann es aber als notorisch vorausgesetzt werden, dass in Österreich Kraftfahrzeuge der Klassen M1 und N1, die im Zeitraum von 1. November bis 15. April in Betrieb genommen werden sollen, zur Erfüllung der Verpflichtung des Paragraph 102, Absatz 8 a, vierter Satz KFG 1967 in aller Regel mit Winterreifen ausgestattet sind.

88

Eine Schneekettenpflicht gemäß § 52 lit. a Z 22 StVO 1960 besteht in Österreich hingegen nur dort, wo dies ausdrücklich behördlich verordnet wurde. Nach den Ausführungen der belangten Behörde im Bescheid sowie in der Revisionsbeantwortung wird eine Schneekettenpflicht nur „in wenigen speziellen Fällen“ vorgeschrieben. Demzufolge handelt es sich um räumlich eng begrenzte Gebiete bzw. Straßenabschnitte oder einzelne Straßen, die aufgrund ganz „spezieller“ Verhältnisse von einer „Schneekettenpflicht“ etwaig betroffen sein können. Dazu bringt die Revision nichts vor. Eine Schneekettenpflicht gemäß Paragraph 52, Litera a, Ziffer 22, StVO 1960 besteht in Österreich hingegen nur dort, wo dies ausdrücklich behördlich verordnet wurde. Nach den Ausführungen der belangten Behörde im Bescheid sowie in der Revisionsbeantwortung wird eine Schneekettenpflicht nur „in wenigen speziellen Fällen“ vorgeschrieben. Demzufolge handelt es sich um räumlich eng begrenzte Gebiete bzw. Straßenabschnitte oder einzelne Straßen, die aufgrund ganz „spezieller“ Verhältnisse von einer „Schneekettenpflicht“ etwaig betroffen sein können. Dazu bringt die Revision nichts vor.

89

Vor dem dargestellten Hintergrund ist es daher als naheliegend zu betrachten, dass es in Österreich eine Vielzahl von Nutzern gibt, die ihr Fahrzeug im Bundesgebiet bei winterlichen Fahrverhältnissen verwenden und folglich im Hinblick auf die „situative Winterreifenpflicht“ mit Winterreifen ausstatten (§ 102 Abs. 8a vierter Satz KFG 1967) und die darüber hinaus - wenn überhaupt - nur (äußerst) selten mit einer „in speziellen Fällen“ verordneten Schneekettenpflicht (§ 52 lit. a Z 22 StVO 1960) tatsächlich in Berührung kommen. Vor dem dargestellten Hintergrund ist es daher als naheliegend zu betrachten, dass es in Österreich eine Vielzahl von Nutzern gibt, die ihr Fahrzeug im Bundesgebiet bei winterlichen Fahrverhältnissen verwenden und folglich im Hinblick auf die „situative Winterreifenpflicht“ mit Winterreifen ausstatten (Paragraph 102, Absatz 8 a, vierter Satz KFG 1967) und die darüber hinaus - wenn überhaupt - nur (äußerst) selten mit einer „in speziellen Fällen“ verordneten Schneekettenpflicht (Paragraph 52, Litera a, Ziffer 22, StVO 1960) tatsächlich in Berührung kommen.

90

Folglich kann davon ausgegangen werden, dass für diese „breite Masse“ an Verbrauchern der Umstand, dass in „speziellen Fällen“ für bestimmte Straßenbereiche eine Schneekettenpflicht gemäß § 52 lit. a Z 22 StVO 1960 etwaig verordnet werden könnte, sodass sie in solchen Situationen das Erzeugnis der Revisionswerberin nicht als „Schneekettenäquivalent“ verwenden dürften, bei der Entscheidung, ob sie das Produkt der Revisionswerberin kaufen, nicht von ausschlaggebender Bedeutung ist. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass für diese „breite Masse“ an Verbrauchern der Umstand, dass in „speziellen Fällen“ für bestimmte Straßenbereiche eine Schneekettenpflicht gemäß Paragraph 52, Litera a, Ziffer 22, StVO 1960 etwaig verordnet werden könnte, sodass sie in solchen Situationen das Erzeugnis der Revisionswerberin nicht als „Schneekettenäquivalent“ verwenden dürften, bei der Entscheidung, ob sie das Produkt der Revisionswerberin kaufen, nicht von ausschlaggebender Bedeutung ist.

91

Gleitschutzvorrichtungen aus textilen Materialien können von allen Nutzern für die in Rede stehenden Fahrzeugklassen zur Unterstützung bei - in Österreich im Winter mit bestimmter Regelmäßigkeit auftretender - glatter oder verschneiter Fahrbahn erworben und als Gleitschutzvorrichtung verwendet werden.

92

Folglich liegt es keineswegs als auf der Hand, dass - wie von der Revisionswerberin in der Beschwerde behauptet - deshalb, weil die gegenständlichen textilen Gleitschutzvorrichtungen durch die belangte Behörde und das Verwaltungsgericht nicht als „Schneekettenäquivalent“ anerkannt wurden, Verbraucher in Österreich das Erzeugnis der Revisionswerberin in der Regel zusätzlich zu Schneeketten erwerben müssten und kein praktisches Interesse an ihrem Produkt hätten, weswegen im Hinblick auf die Rechtsprechung des EuGH (vgl. oben Rn. 69) nicht davon ausgegangen werden kann, dass die kraftfahrrechtlichen Vorschriften eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige

Einführbeschränkungen iSd Art. 34 AEUV darstellen. Folglich liegt es keineswegs als auf der Hand, dass - wie von der Revisionswerberin in der Beschwerde behauptet - deshalb, weil die gegenständlichen textilen Gleitschutzvorrichtungen durch die belangte Behörde und das Verwaltungsgericht nicht als „Schneekettenäquivalent“ anerkannt wurden, Verbraucher in Österreich das Erzeugnis der Revisionswerberin in der Regel zusätzlich zu Schneeketten erwerben müssten und kein praktisches Interesse an ihrem Produkt hätten, weswegen im Hinblick auf die Rechtsprechung des EuGH vergleiche, oben Rn. 69) nicht davon ausgegangen werden kann, dass die kraftfahrrechtlichen Vorschriften eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Einführbeschränkungen iSd Artikel 34, AEUV darstellen.

93

Nach dem Gesagten trifft es daher weder für Fahrzeuge der Klassen O1 und O2 noch für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 zu, dass Verbraucher für deren Verwendung auf österreichischen Straßen im Winter jedenfalls Schneeketten erwerben müssten. Es ist auch nicht von vornherein ersichtlich, dass sie dies im Hinblick auf die österreichischen Vorschriften betreffend Schneeketten in aller Regel tun und aus diesem Grund mangels Anerkennung des in Rede stehenden Erzeugnisses als „Schneekettenäquivalent“ faktisch ausschließlich eine als deutlich weniger attraktiv einzustufende Option hätten, zusätzlich zu Schneeketten das Produkt der Revisionswerberin zu kaufen.

94

Wenn die Revisionswerberin im Verfahren einen geringeren Umsatz ihres Erzeugnisses in Österreich als in anderen Mitgliedstaaten ohne weitere Konkretisierung ins Treffen führte, lassen sich auch daraus keine Rückschlüsse darauf ziehen, dass gegenständlich vom Vorliegen einer Maßnahme gleicher Wirkung im Sinn von Art. 34 AEUV auszugehen wäre. Wenn die Revisionswerberin im Verfahren einen geringeren Umsatz ihres Erzeugnisses in Österreich als in anderen Mitgliedstaaten ohne weitere Konkretisierung ins Treffen führte, lassen sich auch daraus keine Rückschlüsse darauf ziehen, dass gegenständlich vom Vorliegen einer Maßnahme gleicher Wirkung im Sinn von Artikel 34, AEUV auszugehen wäre.

95

Soweit die Revisionswerberin weiter geltend machte, bestimmte Fahrzeughersteller wiesen darauf hin, dass auf gewissen Fahrzeugen keine Schneeketten angebracht werden dürften, scheinen sich diese Hinweise ausweislich der von der Revisionswerberin genannten Beispiele auf bestimmte Reifen- und Felgentypen, aber nicht auf die genannten Fahrzeugmodelle an sich zu beziehen. Die von der Revisionswerberin exemplarisch aufgelisteten „Empfehlungen“ von Fahrzeugherstellern nehmen nämlich nur auf bestimmte Gruppen von Reifen und Felgen Bezug.

96

Zusammengefasst ergibt sich somit, dass eine starke Beeinträchtigung des den in Rede stehenden textilen Gleitschutzvorrichtungen wesensimmanenten Gebrauchs in Österreich für die hier relevanten Fahrzeugklassen M1, N1 sowie O1 und O2 infolge einer Nichtanerkennung des Produkts als „Schneekettenäquivalent“ in der vorliegenden Konstellation weder offensichtlich noch anhand der Ausführungen der Revision konkret zu sehen ist.

97

Es mangelt daher im Ergebnis an einer konkreten und nachvollziehbaren Darlegung in der Revision, weshalb die Revisionswerberin vorliegend eine Marktbeschränkung im Sinn der Verordnung (EU) 2019/515 zu gewärtigen hätte bzw. aus welchem Grund vom Vorliegen einer Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Art. 34 AEUV auszugehen wäre. Es mangelt daher im Ergebnis an einer konkreten und nachvollziehbaren Darlegung in der Revision, weshalb die Revisionswerberin vorliegend eine Marktbeschränkung im Sinn der Verordnung (EU) 2019/515 zu gewärtigen hätte bzw. aus welchem Grund vom Vorliegen einer Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen im Sinn von Artikel 34, AEUV auszugehen wäre.

98

Infolgedessen legt die Revision weder in Bezug auf die Verordnung (EU) 2019/515 noch im Hinblick auf die von ihr ins Treffen geführte Rechtsprechung des EuGH zu Art. 34 AEUV konkret dar, dass der Revisionswerberin ein Anspruch auf Vornahme einer positiven Bewertung des gegenständlichen Erzeugnisses als „Schneekettenäquivalent“ gemäß Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 zukäme. Infolgedessen legt die Revision weder in Bezug auf die Verordnung (EU) 2019/515 noch im Hinblick auf die von ihr ins Treffen geführte Rechtsprechung des EuGH zu Artikel 34, AEUV konkret dar, dass der Revisionswerberin ein Anspruch auf Vornahme einer positiven Bewertung des gegenständlichen Erzeugnisses als „Schneekettenäquivalent“ gemäß Artikel 5, der Verordnung (EU) 2019/515 zukäme.

99

Im Hinblick auf dieses Verfahrensergebnis kann ferner dahinstehen, ob auf der Grundlage der von der

Revisionswerberin vorgelegten Bescheinigungen davon auszugehen wäre, dass - wie die Revisionswerberin ausführte - die in Rede stehenden Gleitschutzvorrichtungen in Tschechien und Frankreich von den zuständigen nationalen Behörden „als Schneeketten“ qualifiziert wurden.

100

Aus den dargelegten Erwägungen erweist sich die Revision somit als nicht begründet. Sie war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen. Aus den dargelegten Erwägungen erweist sich die Revision somit als nicht begründet. Sie war daher gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG abzuweisen.

Wien, am 30. Juni 2026

Gerichtsentscheidung

EuGH 62005CJ0142 Aklagaren VORAB

EuGH 62005CJ0433 Sandström VORAB

EuGH 62021CJ0662 Booky.fi Oy. VORAB

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2026:RA2025110156.L00

Im RIS seit

04.08.2026

Zuletzt aktualisiert am

04.08.2026

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at