jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vfgh Erkenntnis 1987/10/1 V33/87

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 01.10.1987

Index

90 Straßenverkehrsrecht, Kraftfahrrecht
90/02 Kraftfahrgesetz 1967

Norm

B-VG Art139 Abs1 / Präjudizialität
B-VG Art139 Abs1 / Prüfungsgegenstand
BGBlG 1985 §2 Abs1 litf
"Anordnung" zu §28 Abs3 lita und litb des KFG 1967 im ADE 1979 zum KFG 1967
KFG 1967 §28

Leitsatz

"Anordnung" zu §28 Abs3 litaund b KFG 1967 im allgemeinen Durchführungserlaß (ADE 1979); von Verwaltungsbehörde an Verwaltungsbehörden gerichteter Runderlaß; generell umschriebener Adressatenkreis (alle - gegenwärtigen und zukünftigen - Landeshauptmänner) und verpflichtender Charakter der Regelung; in Prüfung gezogene Bestimmungen sind eine das Gesetz einengende Rechtsverordnung; nicht im BGBl. kundgemacht und inhaltlich nicht in §28 KFG 1967 gedeckt; Aufhebung der Verordnungsstelle

Spruch

Die "Anordnung" zu §28 Abs3 lita und b des Kraftfahrgesetzes 1967 im "Allgemeinen Durchführungserlaß zum Kraftfahrgesetz 1967 - Fassung 1979 (ADE 1979)" - Rundschreiben des Bundesministers für Verkehr vom 24. September 1979, Zl. 71.300/3-IV/4-1979, an alle Landeshauptmänner - wird als gesetzwidrig aufgehoben.

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist verpflichtet, diesen Ausspruch unverzüglich im Bundesgesetzblatt kundzumachen.

Begründung

Entscheidungsgründe:

I. 1. Beim VfGH ist zu Zl. B311/86 das Verfahren über eine auf Art144 B-VG gestützte Beschwerde gegen den im Instanzenzug ergangenen Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 27. Jänner 1986 anhängig, der folgender Sachverhalt zugrundeliegt:

Der Bundesminister gab mit diesem Berufungsbescheid gemäß §28 Abs1 des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG) dem Antrag der bf. Gesellschaft auf Erteilung einer Einzelgenehmigung für einen bestimmten Lastkraftwagen (LKW) nicht statt.

Dieser Berufungsbescheid ist wie folgt begründet:

"Mit dem angefochtenen Bescheid" (des Landeshauptmannes von Tirol) "wurde der Firma ....." (der im Anlaßfall bf. Gesellschaft) "die Einzelgenehmigung für den LKW .... nicht erteilt. Dies deshalb, weil der gegenständliche

Lastkraftwagen bei einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 22 to nur eine Nutzlast von 7.915 kg ermöglichen würde. Die Berufungswerberin gibt in ihrem Antrag zu, daß einer Nutzlast von 8 to ein 'mögliches Ladegewicht' von 13 to gegenübersteht, das sich aus der Größe der Lademulde ergibt.

Hiezu wurde erwogen:

Da es sich beim gegenständlichen Fahrzeug um einen LKW handelt, darf sein höchstes zulässiges Gesamtgewicht gem. §4 KFG 1967 aufgrund seiner Bauart nicht mehr als 22 to betragen. Beim genannten Gesamtgewicht ergibt sich jedoch nur eine Nutzlast von höchstens 7915 kg; d.h., daß die Nutzlast des gegenständlichen LKW's nur etwas mehr als 1/3 des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes beträgt. Da das höchste zulässige Gesamtgewicht von 22 to des gegenständlichen LKW's nur eine sehr geringe zulässige Nutzlast erlaubt, die eine zweckmäßige und sinnvolle Verwendung des LKW's nicht ermöglicht und die nicht im Einklang mit der Bauart des Fahrzeuges steht, das offenbar sogar für 32 to Höchstgewicht ausgelegt ist, wobei im Bezug auf das Höchstgewicht die Nutzlast nur 1/4 betragen würde, mußte der Berufung ein Erfolg versagt bleiben."

2. Aus Anlaß dieser Beschwerde beschloß der VfGH, gemäß Art139 Abs1 B-VG von amtswegen die Gesetzmäßigkeit der "Anordnung" zu §28 Abs3 lita und b des Kraftfahrgesetzes 1967 im "Allgemeinen Durchführungserlaß zum Kraftfahrgesetz 1967 - Fassung 1979 (ADE 1979)" - Rundschreiben des Bundesministers für Verkehr vom 24. September 1979, Zl. 71.300/3-IV/4-1979, an alle Landeshauptmänner - zu prüfen.

3. Der nun zur Vertretung dieses - vom VfGH im Einleitungsbeschluß als V qualifizierten - Erlasses berufene Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (siehe Art. I Z16 der Nov. BGBl. 439/1984 zum Bundesministeriengesetz 1973; nunmehr Abschnitt L des Teiles 2 der Anlage zum wiederverlautbarten Bundesministeriengesetz 1986, BGBl. 76 idF BGBl. 78/1987) erstattete im Verordnungsprüfungsverfahren keine Äußerung.

II. Die im gegebenen Zusammenhang in Betracht zu ziehenden Rechtsnormen lauten:

1. §28 Abs1 und 3 KFG 1967 samt Überschrift haben auszugsweise folgenden Wortlaut:

"III. ABSCHNITT

Typengenehmigung und Einzelgenehmigung von Kraftfahrzeugen und

Anhängern und ihrer Teile und Ausrüstungsgegenstände

Allgemeines

§28. (1) Typen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder von Fahrgestellen solcher Fahrzeuge und einzelne Kraftfahrzeuge oder Anhänger oder Fahrgestelle solcher Fahrzeuge sind auf Antrag behördlich zu genehmigen, wenn sie den Bestimmungen dieses BG und der auf Grund dieses BG erlassenen Verordnungen entsprechen.

(2) . . .

(3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen:

a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste zulässige Sattellast,

b) die höchsten zulässigen Achslasten,

c) . . ."

2. Der Bundesminister für Verkehr richtete am 24. September 1979 unter der Zl. 71.300/3-IV/4-1979 an alle Landeshauptmänner einen "Allgemeinen Durchführungserlaß zum Kraftfahrgesetz 1967, Fassung 1979 (ADE 1979)", der etwa in: Das Österreichische Kraftfahrgesetz nach der 10. Nov., ARBÖ Wien, 1986,

S 142 f. abgedruckt ist.

Dieser lautet auszugsweise:

"Das Bundesministerium für Verkehr hat den Erlaß des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie vom 17. Mai 1968, Zl. 186.000-III/18-1968 in der Fassung des Erlasses vom 13. Dezember 1968, Zl. 194.500-III/18-1968 (Allgemeiner Durchführungserlaß zum Kraftfahrgesetz 1967 - ADE) entsprechend den seither durch die 1. bis 4. KFG-

Nov. und die 3. bis 9. KDV-Nov. eingetretenen Veränderungen überarbeitet. Gleichzeitig wurden auch die jeweils wesentlichen Aussagen einschlägiger Runderlässe der Übersichtlichkeit halber eingearbeitet. Diese Neufassung, welche als 'Allgemeiner Durchführungserlaß zum Kraftfahrgesetz 1967, Fassung 1979 (ADE 1979),' zu bezeichnen ist und dem Stand vom 1. Jänner 1979 entspricht, wird hiemit erlassen (siehe Anlage).

Die Herren Landeshauptmänner werden eingeladen, die Erfahrungen bei der Anwendung des ADE und allfällige Wünsche und Anregungen einer weiteren Ergänzung oder Änderung mitzuteilen.

. . . . . .

Anlage zu BMfV Zl. 71.300/3-IV/4-79

Allgemeiner Durchführungserlaß zum Kraftfahrgesetz 1967 -

Fassung 1979 (ADE 1979)

Vorbemerkung

Der Wortlaut der Anordnungen zu den einzelnen

Bestimmungen des KFG 1967 ergibt sich aus folgenden Elementen:

1. . . . " (es folgt die Zitierung früherer Erlässe)

"Anordnungen zur Durchführung des Kraftfahrgesetzes 1967

(Stand 1. Jänner 1979)

Zum I. Abschnitt:

Zu §1:

. . .

Zu §28:

. . .

Zu Abs3 (entfällt. Nachtrag 1978).

Zu lita und b:

Das höchste zulässige Gesamtgewicht ist entsprechend dem Antrag (§20 Abs1 litd KDV) festzusetzen, soferne es im Einklang mit der Bauart (Untergruppe) des Fahrzeuges steht und eine sinnvolle Verwendung des Fahrzeuges ermöglicht; diese ist z. B. nicht gegeben, wenn ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht beantragt wird, das nur eine wirtschaftlich sinnlos geringe höchste zulässige Nutzlast erlauben würde. Wenn bei einem relativ großen Fahrzeug glaubhaft gemacht wird, daß es zur Beförderung leichter sperriger Güter bestimmt ist, ist im Genehmigungsbescheid die Anbringung eines entsprechenden Hinweises auf die geringe höchste zulässige Nutzlast im Laderaum vorzuschreiben. Eine bauliche Anpassung des Fahrzeuges an das beantragte höchste zulässige Gesamtgewicht (z.B. durch Entfernung von Federblättern) kann nicht gefordert werden. - Anträge auf Festsetzung anderer höchster zulässiger Gesamtgewichte, Nutzlasten, Achslasten und Sattellasten bei bereits genehmigten oder zugelassenen Fahrzeugen sind als Antrag auf Abänderung des Genehmigungsbescheides (und nicht als Anzeige einer Änderung des Fahrzeuges gemäß §33) nach den o.a. Grundsätzen zu behandeln. Solche Anträge können nur aus kraftfahrtechnischen Gründen abgewiesen werden. Bei einer Abänderung sind auch die Aufschriften gemäß §27 Abs2 entsprechend zu ändern. Der Antrag und die Eintragung im Genehmigungsdokument sind stempelpflichtig; die Verwaltungsabgabe bestimmt sich nach TP2 BVwAV. Auf die Verpflichtung nach §42 Abs1 wird verwiesen (BMfV 10.4.1978, 65.850/7-IV/3-78).

Zu litc:

. . ."

III. Der VfGH hat erwogen:

1.a) Die in Prüfung gezogenen Bestimmungen sind Bestandteil eines Runderlasses, der von einer Verwaltungsbehörde, dem Bundesminister für Verkehr, an Verwaltungsbehörden gerichtet ist, die nicht individuell, sondern generell

umschrieben sind; es sind dies alle Landeshauptmänner, das sind alle gegenwärtigen und künftigen Träger dieses Amtes. Die in Prüfung gezogenen Vorschriften gelten nicht nur für einen konkreten Einzelfall, sondern für jeden Fall der Genehmigung eines Kraftfahrzeuges iS des §28 KFG.

Die Regelung hat verpflichtenden Charakter; sie steht nämlich unter der Überschrift "Anordnungen zur Durchführung des Kraftfahrgesetzes 1967" und ist imperativ formuliert. Es handelt sich sohin um eine Norm, die als V iS des Art139 B-VG Bestandteil der Rechtsordnung geworden ist (vgl. zB VfSlg. 8649/1979; VfSlg. 10602/1985, 10607/1985).

b) Die Behörde stützte sich bei Erlassung des angefochtenen Bescheides offenkundig u.a. auf die in Prüfung gezogenen Erlaßstellen, obgleich sie diese nicht zitiert. Der Bescheid entspricht nämlich inhaltlich dem ADE 1979 und lehnt sich in der Begründung sprachlich an ihn an. Jedenfalls aber hatte die Behörde den Erlaß anzuwenden.

Diese Verordnungsbestimmungen engen den vom Gesetz den Landeshauptmännern eingeräumten Entscheidungsspielraum ein. Das hat auch rechtliche Auswirkungen für alle Genehmigungswerber iS des §28 KFG. Bei den in Prüfung gezogenen Bestimmungen handelt es sich also um eine Rechtsverordnung (vgl. zB VfSlg. 9247/1981, 10518/1985; VfSlg. 10602/1985, 10625/1985).

c) Die Anlaßbeschwerde ist zulässig. Der VfGH wird daher über sie in der Sache zu entscheiden haben. Dabei hätte er die in Prüfung gezogenen Bestimmungen der Rechtsverordnung anzuwenden. Sie sind wegen ihrer untrennbaren Einheit zur Gänze präjudiziell in der Bedeutung des Art139 Abs1 B-VG.

2.a) aa) Der VfGH äußerte im Einleitungsbeschluß zunächst das Bedenken, daß ein Kundmachungsmangel vorliege.

bb) Dieses Bedenken erweist sich als zutreffend:

Die in Prüfung gezogenen Bestimmungen sind - wie soeben dargetan - als Rechtsverordnung zu qualifizieren.

Die in Rede stehenden Vorschriften des ADE 1979 widersprechen dem Gebot des §2 Abs1 litf des BG über das Bundesgesetzblatt 1985, BGBl. 200, (dem zufolge u.a. Rechtsverordnungen der Bundesminister im Bundesgesetzblatt zu verlautbaren sind) und sind schon aus diesem formellen Grund mit Gesetzwidrigkeit belastet.

b) aa) Darüber hinaus hegte der VfGH gegen die Erlaßvorschriften auch inhaltliche Bedenken, daß sie nämlich im § 28 KFG nicht gedeckt seien.

bb) Auch diese Bedenken - gegen die im Verfahren niemand etwas vorgebracht hat - sind berechtigt:

Der VwGH hat eine dem hier angefochtenen Bescheid ähnliche behördliche Entscheidung mit Erkenntnis vom 8. Oktober 1986, Zl. 86/11/0039, wegen Rechtswidrigkeit ihres Inhaltes aufgehoben und dies im wesentlichen wie folgt begründet:

"Gemäß §28 Abs1 KFG 1967 sind unter anderem einzelne Kraftfahrzeuge auf Antrag behördlich zu genehmigen, wenn sie den Bestimmungen dieses BG und der auf Grund dieses BG erlassenen Verordnungen entsprechen. Bei der Genehmigung ist nach §28 Abs 3 lita leg.cit. unter anderem das höchste zulässige Gesamtgewicht festzusetzen.

Die bel. Beh. lehnte die beantragte Einzelgenehmigung des obgenannten LKWs mit der Begründung ab, daß dieses Fahrzeug deshalb nicht den Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967 entspreche, weil 'das höchste zulässige Gesamtgewicht von 16 t nur eine sehr geringe zulässige Nutzlast erlaubt, die eine zweckmäßige und sinnvolle Verwendung des LKWs nicht ermöglicht und die nicht im Einklang mit der Bauart des Fahrzeuges steht'. Unter Berücksichtigung des vorangegangenen Verwaltungsverfahrens ist damit, wie die bel. Beh. nunmehr in der Gegenschrift auch ausdrücklich ausführt, gemeint, daß ein Kraftfahrzeug, das seiner Bauart und Ausrüstung nach ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern wegen seines hohen Eigengewichtes aber nicht mehr im Rahmen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes zur Beförderung von Gütern verwendet werden kann, §2 Z. 8 leg.cit. entgegen, weil dann seine bestimmungsgemäße Verwendung von vornherein ausscheidet. Verbleibt aber eine noch im Rahmen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes nutzbare Ladekapazität, so darf auf dem Boden der neuen Rechtslage die Einzelgenehmigung eines solchen Lkws nicht deshalb versagt werden, weil seine technisch mögliche, also seiner Bauart und Ausrüstung entsprechende Ladekapazität im Rahmen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes nicht voll ausgelastet werden darf; die 'schwere Ausführung des Lkws', auf die die bel. Beh. in der Gegenschrift hinweist, ist somit nicht entscheidend. Welche innerhalb des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes verbleibende Ladekapazität allerdings noch eine Genehmigung nach §28 leg.cit. erlaubt, wo also die 'Grenze' zwischen einer noch im Einklang mit §2 Z. 8 leg.cit. stehenden und einer dieser Bestimmung schon widersprechenden

verbleibenden Ladekapazität zu ziehen ist, ist nicht ausdrücklich geregelt. Der VwGH teilt im Ergebnis die Auffassung der bel. Beh., daß diese Grenze dort unterschritten ist, wo 'wesentliche Merkmale' eines seiner Bauart und Ausrüstung nach zur Güterbeförderung bestimmten Lkws bei seiner bloßen Verwendung im Rahmen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes nicht mehr erhalten bleiben und dies daran zu messen ist, ob noch eine 'zweckmäßige und sinnvolle Verwendung' des Lkws zur Güterbeförderung möglich ist. Entgegen der Auffassung der bel. Beh. kann dies aber nicht deshalb verneint werden, weil die Relation zwischen der höchsten zulässigen Nutzlast und dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht nur ein Viertel und die verbleibende ausnutzbare Ladekapazität nur 4 Tonnen beträgt. Denn zunächst ist der Umstand, daß die im Rahmen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes verbleibende Ladekapazität nicht ausreicht, um alle Güter befördern zu können, die entsprechend der Ladefläche befördert werden könnten, nicht entscheidend; andernfalls käme, bedenkt man die Fülle wirtschaftlicher Güter mit kleiner Ausdehnung, aber großem Gewicht, überhaupt keine Genehmigung eines Lkws nach §28 leg.cit. in Betracht. Eine der Bauart und Ausrüstung eines Lkws entsprechende 'zweckmäßige und sinnvolle Verwendung' scheidet aber auch nicht deshalb aus, weil, wie die bel. Beh. in der Gegenschrift ausführt, er 'über eine Ladefläche von einer Größe verfügt, welche üblich ist, wenn ein Lastkraftwagen zum Transport von Schotter und Sand verwendet werden soll', weil es viele wirtschaftlich werthafte Güter von relativ großer Ausdehnung, aber geringem Gewicht gibt, für deren Beförderung eine entsprechend große Ladefläche erforderlich und daher ein LKW mit einer solchen Ladefläche 'zweckmäßig und sinnvoll' ist. Gerade dies aber hat die Bf. in ihrer Berufung aufgezeigt, wenn sie ausführt, daß der gegenständliche Lkw 'grundsätzlich nicht zur Güterbeförderung verwendet wird' (womit sie im Zusammenhang mit dem erstinstanzlichen Bescheid meinte, nicht 'für den Transport von Baumaterial, insbesondere Schotter, Sand, Aushubmaterial und dgl.'), sondern 'als Zugfahrzeug' und

als 'Transportfahrzeug für sperrige Mengengeräte ..... und

voluminöse, aber relativ leichte Baugeräte .....' (also auch zur Beförderung von Gütern) Verwendung finden solle. Der Vollständigkeit halber sei schließlich im Hinblick auf die eben wiedergegebene Bekundung der Verwendungsabsicht des gegenständlichen Lkws durch die Bf. bemerkt, daß es für die Einzelgenehmigung auch irrelevant ist, ob ein seiner Bauart und Ausrüstung nach ausschließlich oder vorwiegend zur Güterbeförderung bestimmter Lkw, der auch im Rahmen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes dazu zweckmäßig und sinnvoll verwendet werden kann, nach der Absicht des seine Einzelgenehmigung begehrenden Antragstellers zumindest vorwiegend zu diesem Zweck oder zu einem anderen nach dem Kraftfahrgesetz ebenfalls zulässigen Zweck verwendet werden soll und in der Folge verwendet wird. Denn dies ist eine Frage der 'Wirtschaftlichkeit' im Sinne einer betriebswirtschaftlich sinnvollen Nutzung, der die bel. Beh., wie sie in der Gegenschrift betont, ohnedies keine Bedeutung beigemessen hat. ..."

Der VfGH schließt sich der in diesem Erkenntnis des VwGH zum Ausdruck kommenden Rechtsmeinung an.

Das bedeutet, daß die in Prüfung gezogenen Verordnungsstellen dem Gesetz (insbesondere dem §28 KFG) widerstreiten.

3. Die in Prüfung gezogenen Verordnungsstellen waren wegen der aufgezeigten Widersprüche zum Gesetz aufzuheben.

Die Verpflichtung des zuständigen Bundesministers zur Veröffentlichung der Aufhebung ergibt sich aus Art139 Abs5 B-VG.

Schlagworte

Verordnungsbegriff, Verordnung, RechtsV, Kraftfahrrecht, VfGH / Prüfungsgegenstand, VfGH / Präjudizialität, Kundmachung, Bundesgesetzblatt

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:1987:V33.1987

Dokumentnummer

JFT_10128999_87V00033_00

Quelle: Verfassungsgerichtshof VfGH, http://www.vfgh.gv.at

© 2026 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at