# Grondwettelijk Hof (Arbitragehof): Arrest aus 27 Mai 2010 (België). RG 61/2010

* Date : 27-05-2010
* Langue : Allemand
* Section : Jurisprudence
* Source : Justel D-20100527-5
* Numéro de rôle : 61/2010

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden M. Bossuyt und M. Melchior, und den Richtern A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, J. Spreutels und T. Merckx-Van Goey, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden M. Bossuyt,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

I. Gegenstand der präjudiziellen Frage und Verfahren

In seinem Urteil Nr. 196.325 vom 24. September 2009 in Sachen Maurits Lootens gegen die Flämische Region, dessen Ausfertigung am 5. Oktober 2009 in der Kanzlei des Hofes eingegangen ist, hat der Staatsrat folgende präjudizielle Frage gestellt:

« Verstösst Artikel 56 des Dekrets vom 19. Dezember 1998 zur Festlegung von Bestimmungen zur Begleitung des Haushalts 1999 (Achslastendekret) in der durch die Dekrete vom 29. Dezember 1999, vom 19. Dezember 2003 und vom 24. Juni 2005 abgeänderten Fassung, in Verbindung mit den Artikeln 57 ff. des Achslastendekrets, dahingehend ausgelegt, dass eine Uberschreitung des bei der technischen Kontrolle festgelegten Höchstwertes durch die Masse am Boden unter einer der Achsen um mehr als fünf Prozent eine Rechtsvermutung verbotener Beschädigung des Strassenbelags beinhaltet, gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, in Verbindung mit Artikel 6 Absatz 2 der Europäischen Menschenrechtskonvention und mit Artikel 14 Absatz 2 des Internationalen Pakts über bürgerliche und politische Rechte, indem er für eine Kategorie von Bürgern vom Prinzip, nach dem die Beweislast der verfolgenden Partei obliegt, abweicht? ».

(...)

II. In rechtlicher Beziehung

(...)

Die fragliche Bestimmung

B.1.1. Die fragliche Bestimmung gehört zu Kapitel XIV mit dem Titel « Schäden am Strassenbelag durch Gewichtsüberschreitung » des flämischen Dekrets vom 19. Dezember 1998 zur Festlegung von Bestimmungen zur Begleitung des Haushalts 1999; dieses Kapitel zielt darauf ab, die an der Strasseninfrastruktur infolge von Spurrillenbildung entstandenen Schäden zu bekämpfen (Parl. Dok., Flämisches Parlament, 1998-1999, Nr. 1214/8, S. 5). Die Hauptursache der Spurrillenbildung ist nach Meinung der Flämischen Regierung auf einen zu hohen Achsdruck von überladenen Fahrzeugen zurückzuführen (ebenda).

Die Bestimmungen des vorerwähnten Kapitels sehen ein allgemeines Verbot vor, den Strassenbelag durch eine Uberschreitung der höchstzulässigen Masse am Boden unter einer der Achsen um mehr als fünf Prozent zu beschädigen (Artikel 56). Verstösse gegen dieses Verbot werden mit einer Gefängnisstrafe und/oder mit gestaffelten Geldbussen bestraft (Artikel 57). Im Fall einer Verurteilung wegen Verstosses gegen Artikel 56 ist eine Pauschalentschädigung zu zahlen, die dem Flämischen Infrastrukturfonds zugute kommt (Artikel 58). Für die in Artikel 56 erwähnten Zuwiderhandlungen können gleichzeitig administrative Geldbussen verhängt werden (Artikel 59 bis 60quinquies ). Schliesslich werden Kontrollmassnahmen ergriffen (Artikel 61 und 62).

B.1.2. Der fragliche Artikel 56 des flämischen Dekrets vom 19. Dezember 1998 bestimmte vor seiner Abänderung durch Artikel 145 des flämischen Dekrets vom 12. Dezember 2008 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen über Energie, Umwelt, öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft und Fischerei:

« Es ist verboten, den Strassenbelag zu beschädigen, indem man sich mit einem Fahrzeug auf der öffentlichen Strasse befindet, dessen Masse am Boden unter einer der Achsen den bei der technischen Kontrolle festgelegten Höchstwert um mehr als fünf Prozent überschreitet.

Für die Inhaber einer Genehmigung für aussergewöhnliche Transporte im Sinne von Artikel 48 des königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Strassenverkehr gilt diese Verbotsbestimmung nicht, sofern vorher ein Pauschalbeitrag an den Flämischen Infrastrukturfonds gezahlt wird. Die Flämische Regierung legt die Bedingungen für diese Beiträge fest.

Dieser Pauschalbeitrag darf nicht höher sein als die Mindestgeldbusse bei Uberladung um mehr als 3 000 kg, die in Artikel 57 festgelegt ist ».

B.1.3. Artikel 57 desselben Dekrets bestimmte vor seiner Abänderung durch Artikel 146 des vorerwähnten Dekrets vom 12. Dezember 2008:

« § 1. Verstösse gegen Artikel 56 werden mit einer Gefängnisstrafe von acht Tagen bis zu einem Jahr und mit einer gestaffelten Geldbusse oder mit nur einer dieser Strafen geahndet.

Die Geldbusse beträgt:

1. 50 Euro bis 5 000 Euro bei einer Uberladung um weniger als 500 kg;

2. 100 Euro bis 10 000 Euro bei einer Uberladung um 500 kg bis unter 1 000 kg;

3. 200 Euro bis 20 000 Euro bei einer Uberladung um 1 000 kg bis unter 1 500 kg;

4. 300 Euro bis 30 000 Euro bei einer Uberladung um 1 500 kg bis unter 2 000 kg;

5. 500 Euro bis 50 000 Euro bei einer Uberladung um 2 000 kg bis unter 3 000 kg;

6. 750 Euro bis 75 000 Euro bei einer Uberladung um 3 000 kg und mehr.

§ 2. Die Bestimmungen von Buch I des Strafgesetzbuches, einschliesslich des Kapitels VII und des Artikels 85, gelten für die in Artikel 56 erwähnten Verstösse ».

B.1.4. Artikel 59 desselben Dekrets bestimmte vor seiner Abänderung durch Artikel 147 des vorerwähnten Dekrets vom 12. Dezember 2008:

« § 1. Für den Verstoss im Sinne von Artikel 56 können die durch die Flämische Regierung bestimmten Beamten eine administrative Geldbusse gemäss den nachstehend festgelegten Regeln auferlegen.

§ 2. Der Tarif der administrativen Geldbusse entspricht der Mindestgeldbusse für eine Uberladung, so wie sie in Artikel 57 festgelegt ist, zuzüglich der Zuschlagzehntel.

Wenn mildernde Umstände vorliegen, kann der Strasseninspektor-Kontrolleur oder die Flämische Regierung, nachdem der Ubertretende und gegebenenfalls das Unternehmen angehört wurde, eine administrative Geldbusse unterhalb der betreffenden Mindestbeträge auferlegen.

Wenn ein Ubertretender innerhalb des positiven Referenzzeitraums erneut einen Verstoss gegen Artikel 56 begeht, kann die administrative Geldbusse auf den doppelten Betrag der Mindestgeldbusse für die Uberladung im Sinne von Artikel 57, zuzüglich der Zuschlagzehntel, festgelegt werden.

§ 3. Der Strasseninspektor informiert den Strasseninspektor-Kontrolleur über die durch ihn festgestellten Verstösse und die gegebenenfalls sofort erhobenen Beträge im Sinne von Paragraph 6. Der Strasseninspektor-Kontrolleur teilt die Entscheidung zur sofortigen Erhebung oder, falls dies nicht geschieht, sein Vorhaben, eine administrative Geldbusse aufzuerlegen, innerhalb von dreissig Tagen nach dem Eingang des Protokolls dem Prokurator des Königs mit.

Der Prokurator des Königs teilt sein Vorhaben, eine Strafverfolgung einzuleiten, innerhalb von neunzig Tagen nach dem Eingang dieser Notifizierung dem Strasseninspektor-Kontrolleur mit. Notwendigenfalls kann diese Frist einmal um dreissig Tage verlängert werden.

Wenn der Prokurator des Königs mitteilt, dass er verfolgen wird, verfällt die Möglichkeit, eine administrative Geldbusse aufzuerlegen. Wenn die administrative Geldbusse sofort erhoben wurde, wird sie zurückgezahlt.

§ 4. Die anderen befugten Personen als diejenigen im Sinne von Paragraph 3 dieses Artikels informieren den Prokurator des Königs über die von ihnen festgestellten Verstösse und gegebenenfalls über die sofort erhobenen Beträge im Sinne von Paragraph 6. Der Prokurator des Königs teilt seinen Standpunkt innerhalb von neunzig Tagen nach dem Eingang der Notifizierung des Verstosses dem Strasseninspektor-Kontrolleur mit. Notwendigenfalls kann diese Frist einmal um dreissig Tage verlängert werden.

Wenn der Prokurator des Königs beschliesst, keine Strafverfolgung einzuleiten, und wenn keine sofortige Erhebung stattgefunden hat, kann der Strasseninspektor-Kontrolleur eine administrative Geldbusse auferlegen. Diese Entscheidung wird dem Prokurator des Königs innerhalb von dreissig Tagen mitgeteilt. Wenn der Strasseninspektor-Kontrolleur beschliesst, keine administrative Geldbusse aufzuerlegen, oder sein Vorhaben nicht rechtzeitig mitteilt, verfällt die Möglichkeit, eine administrative Geldbusse aufzuerlegen.

§ 5. Das Unternehmen haftet zivilrechtlich für die Zahlung der administrativen Geldbusse, die den Personen auferlegt wird, für die es gemäss Artikel 1384 des Zivilgesetzbuches haftet.

§ 6. Wenn der Ubertretende oder das Unternehmen einen Wohnsitz oder einen festen Aufenthaltsort in Belgien hat, können die befugten Personen im Sinne der Paragraphen 1 und 4 die administrative Geldbusse sofort einziehen mit dem Einverständnis des Ubertretenden.

Wenn der Ubertretende und das Unternehmen keinen Wohnsitz oder festen Aufenthaltsort in Belgien haben, wird die administrative Geldbusse durch die befugten Personen im Sinne der Paragraphen 1 und 4 verpflichtend sofort erhoben.

Diese Summen werden hinterlegt. Die Modalitäten der sofortigen Erhebung und der Hinterlegung der administrativen Geldbusse werden durch die Flämische Regierung festgelegt.

Ausserdem muss durch den Ubertretenden oder das Unternehmen ohne Wohnsitz oder festen Aufenthaltsort in Belgien eine zusätzliche Summe hinterlegt werden, die dazu dient, die etwaige Geldbusse und den Solidaritätsbeitrag zu decken. Der Betrag dieser Summe sowie die Modalitäten der Erhebung und Hinterlegung werden durch die Flämische Regierung festgelegt.

§ 7. Wenn der Ubertretende und das Unternehmen keinen Wohnsitz oder festen Aufenthaltsort in Belgien haben, wird das durch den Ubertretenden geführte Fahrzeug auf seine Kosten und Risiken einbehalten, bis die in Paragraph 6 Absätze 2 und 4 festgelegten Summen hinterlegt wurden und der Beweis erbracht wurde, dass die etwaigen Kosten für die Bewahrung des Fahrzeugs bezahlt wurden.

Wenn die Summen im Sinne von Absatz 1 nicht innerhalb einer Frist von sechsundneunzig Stunden ab der Feststellung des Verstosses hinterlegt worden sind, darf die Beschlagnahme des Fahrzeugs durch die Staatsanwaltschaft angeordnet werden.

Eine Mitteilung über die Beschlagnahme wird innerhalb von zwei Werktagen an den Ubertretenden oder das Unternehmen und den Eigentümer des Fahrzeugs geschickt.

Das Risiko und die Kosten für das Fahrzeug obliegen während der Dauer der Beschlagnahme dem Ubertretenden oder dem Unternehmen.

Die Beschlagnahme wird aufgehoben, nachdem der Beweis erbracht wurde, dass die in Paragraph 6 Absätze 2 und 4 festgelegten Summen hinterlegt und die etwaigen Kosten für die Bewahrung des Fahrzeugs bezahlt wurden ».

Zur Hauptsache

B.2. Das vorlegende Gericht fragt, ob Artikel 56 des flämischen Dekrets vom 19. Dezember 1998 mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 6 Absatz 2 der Europäischen Menschenrechtskonvention und mit Artikel 14 Absatz 2 des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte vereinbar sei, insofern diese Bestimmung eine Rechtsvermutung der verbotenen Strassenbelagsbeschädigung beinhalte.

B.3.1. Artikel 6 Absatz 2 der Europäischen Menschenrechtskonvention und Artikel 14 Absatz 2 des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte beinhalten die Unschuldsvermutung.

B.3.2. Rechtsvermutungen stehen grundsätzlich nicht im Widerspruch zu diesen Vertragsbestimmungen (in diesem Sinne: EuGHMR, 7. Oktober 1988, Salabiaku gegen Frankreich, § 28; 20. März 2001, Telfner gegen Österreich, § 16). Sie müssen jedoch einen vernünftigen Zusammenhang der Verhältnismässigkeit mit dem gesetzlich angestrebten Ziel aufweisen (EuGHMR, 23. Juli 2002, Janosevic gegen Schweden, § 101; 23. Juli 2002, Västberga Taxi Aktiebolag und Vulic gegen Schweden, § 113), wobei die Ernsthaftigkeit der Sache berücksichtigt und das Recht der Verteidigung gewahrt werden muss (EuGHMR, 4. Oktober 2007, Anghel gegen Rumänien, § 62).

B.4.1. Artikel 56 Absatz 1 des flämischen Dekrets vom 19. Dezember 1998, ersetzt durch Artikel 3 des flämischen Dekrets vom 19. Dezember 2003 zur Festlegung von Bestimmungen zur Begleitung des Haushalts 2004, bestimmte:

« Es ist verboten, den Strassenbelag zu beschädigen durch Uberschreitung der höchstzulässigen Massen oder der Massen unter den Achsen, so wie sie in den Artikeln 18 §§ 1 und 2 oder 32bis des königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör festgelegt sind ».

B.4.2. Ausgangspunkt dieser Bestimmung war, dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Uberschreitung der föderalen Achslastbeschränkungen und der Beschädigung des Strassenbelags besteht. In den Vorarbeiten wird diesbezüglich unter anderem auf eine Studie des Forschungszentrums für das Strassenwesen verwiesen (Parl. Dok., Flämisches Parlament, 1998-1999, Nr. 1214/8, S. 6).

B.5.1. Artikel 9 Nr. 1 des flämischen Dekrets vom 24. Juni 2005 zur Festlegung von Bestimmungen zur Begleitung des Haushalts 2005 hat in der vorerwähnten Bestimmung die Wörter « durch Uberschreitung der höchstzulässigen Massen oder der Masse unter den Achsen, so wie sie in den Artikeln 18 §§ 1 und 2 oder 32bis des königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör festgelegt sind » ersetzt durch die Wörter « indem man sich mit einem Fahrzeug auf der öffentlichen Strasse befindet, dessen Masse am Boden unter einer der Achsen den bei der technischen Kontrolle festgelegten Höchstwert um mehr als fünf Prozent überschreitet ».

B.5.2. Diese Änderung wurde wie folgt gerechtfertigt:

« Die Unterstrafestellung wird gegenüber der früheren Fassung des Dekrets angepasst, damit künftig nur Uberladungen pro Achse unter Strafe gestellt werden. Hierzu wird nicht mehr ausdrücklich auf die föderalen technischen Anforderungen verwiesen. Es wird wohl noch auf die bei der technischen Kontrolle festgelegte Höchstmasse der Achsen verwiesen. Eine Uberladung um weniger als 5 % an einer Achse wird toleriert. Es kann nur ein Protokoll erstellt werden, wenn mindestens eine Achse um mehr als 5 % überladen ist. Selbstverständlich wird die Masse nach der Korrektur berücksichtigt (d.h. nach Abzug der technischen Toleranz des Messgeräts).

Eine Uberladung insgesamt ist nur noch strafbar als Verstoss gegen die föderalen technischen Anforderungen.

Ein Schaden am Strassenbelag wird nämlich hauptsächlich verursacht, wenn eine Achse schwerer beladen ist, als es gesetzlich vorgesehen ist. Wissenschaftliche Studien haben dies bereits wiederholt nachgewiesen.

Ein Schaden muss jedoch nicht unbedingt aus einem sichtbaren Schaden, wie Löcher, Risse und Spurbildung, bestehen. Dies sind nur einige der am häufigsten vorkommenden äusseren Erscheinungsformen des Schadens im Sinne dieses Artikels, doch der tatsächliche Schaden drückt sich vielmehr in einer kürzeren Lebensdauer der Strasse aus. Bei dem Bau von Strassen wird nämlich eine bestimmte Anzahl von Belastungen berücksichtigt, denen der Strassenbelag während seiner Lebensdauer standhalten muss. Jede anormale Belastung hat also zur Folge, dass der Strassenbelag schneller das Ende seiner Lebensdauer erreicht und folglich früher ersetzt werden muss. Dies bringt Kosten und Verkehrsbehinderungen mit sich. Der (zusätzliche) Schaden steigt im vierfachen Verhältnis zur Achslast » (Parl. Dok., Flämisches Parlament, 2004-2005, Nr. 334/1, S. 6).

B.6. Aus der Abänderung der fraglichen Bestimmung durch den vorerwähnten Artikel 9 Nr. 1 des flämischen Dekrets vom 24. Juni 2005 kann nicht abgeleitet werden, dass kein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Uberladung des Fahrzeugs und Strassenschäden bestehen würde. Der Dekretgeber bezweckt zu Recht, wissenschaftlichen Studien Folge zu leisten, aus denen hervorgeht, dass diese Strassenschäden sich hauptsächlich aus der Uberladung an einer Achse ergeben. Angesichts dieser Studien ist die Uberladung an einer Achse des Fahrzeugs ein gerechtfertigter Hinweis darauf, dass der Verstoss, nämlich die Verursachung eines Schadens am Strassenbelag, begangen wurde.

B.7. Ausserdem kann weder aus dem Text der fraglichen Bestimmung, noch aus den Vorarbeiten dazu abgeleitet werden, dass im Falle einer Uberschreitung der höchstzulässigen Masse am Boden unter einer der Achsen um mehr als fünf Prozent eine unwiderlegbare Vermutung der Beschädigung des Strassenbelags eingeführt worden wäre. Die Bestimmung beinhaltet lediglich eine Erleichterung der Beweislast der Staatsanwaltschaft.

B.8. Die präjudizielle Frage ist verneinend zu beantworten.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

erkennt für Recht:

Artikel 56 des flämischen Dekrets vom 19. Dezember 1998 zur Festlegung von Bestimmungen zur Begleitung des Haushalts 1999 verstösst nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 6 Absatz 2 der Europäischen Menschenrechtskonvention und mit Artikel 14 Absatz 2 des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte.

Verkündet in niederländischer und französischer Sprache, gemäss Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 27. Mai 2010.

Der Kanzler, Der Vorsitzende,

(gez.) P.-Y. Dutilleux. (gez.) M. Bossuyt.