

Geschäftsverzeichnissnr. 4776
Urteil Nr. 61/2010 vom 27. Mai 2010

URTEILSAUSZUG

In Sachen: Präjudizielle Frage in Bezug auf Artikel 56 des flämischen Dekrets vom 19. Dezember 1998 zur Festlegung von Bestimmungen zur Begleitung des Haushalts 1999 (Schäden am Straßenbelag durch Gewichtsüberschreitung), gestellt vom Staatsrat.

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 Überschreitung 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 Überschreitung 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 60*quinquies*). 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 Überladung 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 Überladung um weniger als 500 kg;
2. 100 Euro bis 10 000 Euro bei einer Überladung um 500 kg bis unter 1 000 kg;
3. 200 Euro bis 20 000 Euro bei einer Überladung um 1 000 kg bis unter 1 500 kg;
4. 300 Euro bis 30 000 Euro bei einer Überladung um 1 500 kg bis unter 2 000 kg;
5. 500 Euro bis 50 000 Euro bei einer Überladung um 2 000 kg bis unter 3 000 kg;
6. 750 Euro bis 75 000 Euro bei einer Überladung 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 Überladung, so wie sie in Artikel 57 festgelegt ist, zuzüglich der Zuschlagzehntel.

Wenn mildernde Umstände vorliegen, kann der Straßeninspektor-Kontrollleur oder die Flämische Regierung, nachdem der Übertretende und gegebenenfalls das Unternehmen angehört wurde, eine administrative Geldbuße unterhalb der betreffenden Mindestbeträge auferlegen.

Wenn ein Übertretender innerhalb des positiven Referenzzeitraums erneut einen Verstoß gegen Artikel 56 begeht, kann die administrative Geldbuße auf den doppelten Betrag der Mindestgeldbuße für die Überladung im Sinne von Artikel 57, zuzüglich der Zuschlagzehntel, festgelegt werden.

§ 3. Der Straßeninspektor informiert den Straßeninspektor-Kontrollleur über die durch ihn festgestellten Verstöße und die gegebenenfalls sofort erhobenen Beträge im Sinne von Paragraph 6. Der Straßeninspektor-Kontrollleur 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-Kontrollleur 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-Kontrollleur 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-Kontrollleur eine administrative Geldbuße auferlegen. Diese Entscheidung wird dem Prokurator des Königs innerhalb von dreißig Tagen mitgeteilt. Wenn der Straßeninspektor-Kontrollleur 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 Übertretende 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 Übertretenden.

Wenn der Übertretende 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 Übertretenden 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 Übertretende und das Unternehmen keinen Wohnsitz oder festen Aufenthaltsort in Belgien haben, wird das durch den Übertretenden 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 Übertretenden oder das Unternehmen und den Eigentümer des Fahrzeugs geschickt.

Das Risiko und die Kosten für das Fahrzeug obliegen während der Dauer der Beschlagnahme dem Übertretenden 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 vorliegende 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 beinhaltet.

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 Überschreitung der höchstzulässigen Massen oder der Massen unter den Achsen, so wie sie in den Artikeln 18 §§ 1 und 2 oder 32*bis* 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 Überschreitung 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 Überschreitung 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 Überladungen 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 Überladung 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 Überladung 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 Überladung 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 Überladung an einer Achse ergeben. Angesichts dieser Studien ist die Überladung 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 Überschreitung 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