

TE Lvwg Erkenntnis 2017/7/17 LVwG- AV-605/001-2017

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 17.07.2017

Entscheidungsdatum

17.07.2017

Norm

KFG 1967 §57a Abs2

1. KFG 1967 § 57a heute
2. KFG 1967 § 57a gültig ab 19.05.2027 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 57a gültig von 30.07.2026 bis 18.05.2027 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
4. KFG 1967 § 57a gültig von 24.04.2026 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
5. KFG 1967 § 57a gültig von 01.05.2023 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
6. KFG 1967 § 57a gültig von 16.12.2020 bis 30.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
7. KFG 1967 § 57a gültig von 01.03.2020 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2019
8. KFG 1967 § 57a gültig von 07.03.2019 bis 29.02.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
9. KFG 1967 § 57a gültig von 25.05.2018 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2018
10. KFG 1967 § 57a gültig von 20.05.2018 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
11. KFG 1967 § 57a gültig von 20.05.2018 bis 31.12.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
12. KFG 1967 § 57a gültig von 01.01.2018 bis 19.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
13. KFG 1967 § 57a gültig von 01.07.2017 bis 31.12.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
14. KFG 1967 § 57a gültig von 01.04.2017 bis 30.06.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 120/2016
15. KFG 1967 § 57a gültig von 01.10.2016 bis 31.03.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
16. KFG 1967 § 57a gültig von 09.06.2016 bis 30.09.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
17. KFG 1967 § 57a gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
18. KFG 1967 § 57a gültig von 01.01.2008 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
19. KFG 1967 § 57a gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
20. KFG 1967 § 57a gültig von 28.10.2005 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
21. KFG 1967 § 57a gültig von 31.12.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
22. KFG 1967 § 57a gültig von 01.10.2003 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2003
23. KFG 1967 § 57a gültig von 13.08.2003 bis 30.09.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2003
24. KFG 1967 § 57a gültig von 25.05.2002 bis 12.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
25. KFG 1967 § 57a gültig von 20.04.2002 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
26. KFG 1967 § 57a gültig von 01.01.2002 bis 19.04.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 32/2002
27. KFG 1967 § 57a gültig von 01.09.1998 bis 31.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 145/1998
28. KFG 1967 § 57a gültig von 01.03.1998 bis 31.08.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997

- 29. KFG 1967 § 57a gültig von 20.08.1997 bis 28.02.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
- 30. KFG 1967 § 57a gültig von 01.10.1994 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
- 31. KFG 1967 § 57a gültig von 10.07.1993 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
- 32. KFG 1967 § 57a gültig von 28.07.1990 bis 09.07.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (LVwG) erkennt durch Dr. Klaus Vazulka als Einzelrichter über die Beschwerde der D GmbH, Begutachtungsstelle in ***, ***, vertreten durch Rechtsanwälte Neuwirth Neurauter Bohmann, ***, ***, und die Schönherr Rechtsanwälte GmbH, ***, ***, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 11. April 2017, Zl. RU6-1752/033-2017, betreffend den Widerruf der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 Kraftfahrgesetz 1967, zu Recht: Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (LVwG) erkennt durch Dr. Klaus Vazulka als Einzelrichter über die Beschwerde der D GmbH, Begutachtungsstelle in ***, ***, vertreten durch Rechtsanwälte Neuwirth Neurauter Bohmann, ***, ***, und die Schönherr Rechtsanwälte GmbH, ***, ***, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 11. April 2017, Zl. RU6-1752/033-2017, betreffend den Widerruf der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß Paragraph 57 a, Absatz 2, Kraftfahrgesetz 1967, zu Recht:

1.

Der Beschwerde wird Folge gegeben und der angefochtene Bescheid aufgehoben.

2.

Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nicht zulässig.

Rechtsgrundlagen:

§§ 24 Abs. 1, 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGV Paragraphen 24, Absatz eins, 28, Absatz eins, Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG

§ 57 Abs. 2 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG Paragraph 57, Absatz 2, Kraftfahrgesetz 1967 - KFG

§ 25a Abs. 1 und 5 Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG Paragraph 25 a, Absatz eins und 5 Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG

Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz – B-VG Artikel 133, Absatz 4, Bundes-Verfassungsgesetz – B-VG

Entscheidungsgründe:

1.

Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich 14. April 2008, Zl. RU6-M-1752/001-2008, wurde die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung nachstehender Fahrzeugklassen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, erteilt:

1. Krafträder

1.1 Kleinkrafträder (Motorfahrräder) L1e

1.1.1 zweirädrige Kleinkrafträder (Motorfahrräder) L1e

1.1.2 dreirädrige Kleinkrafträder L2e

1.2 Motorräder L3e

1.2.1 Kleinmotorräder

1.2.2 Leichtmotorräder

1.3 Motorräder mit Beiwagen L4e

1.4 Motordreiräder L5e

2 Kraftwagen (jeweils hzG)

2.1 Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern

2.1.1 Personenkraftwagen

2.1.2 Kombinationskraftwagen (Klasse M1)

bis 2800 kg FZ SZ

2800 bis 3500 kg FZ SZ

2.1.3 Omnibusse

2.1.3.1 Fahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 5000kg (Klasse M2)

bis 2800 kg FZ SZ

2800 bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

2.1.3.2 Fahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5000kg (Klasse M3)

FZ SZ

2.2 Kraftwagen zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern (Lastkraftwagen – Klasse N)

2.2.1 Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3500 kg (Kasse N1)

bis 2800 kg FZ SZ

2800 bis 3500 kg FZ SZ

2.2.2 Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3500 kg und nicht mehr als 12000 kg (Kasse N2)

FZ SZ

2.2.3 Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12000 kg (Kasse N3)

FZ SZ

2.3 vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge (Klasse L6e)

2.4 vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG (Klasse L7e)

FZ SZ

2.5 Zugmaschinen

2.5.1 land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern gemäß der Richtlinie 2003/37/EG (Klasse T); diese werden eingeteilt in

Klasse T1:

Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h, einer Spurweite der dem Fahrer am nächsten liegenden Achse von mindestens 1150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 1000 mm,

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

Klasse T2:

Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h, einer Mindestspurweite von weniger als 1150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 600 mm. Beträgt der Quotient aus der Höhe des Schwerpunkts der Zugmaschine über dem Boden und der mittleren Mindestspurweite der Achsen jedoch mehr als 0,90, so ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt,

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

Klasse T3:

Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h und einer Leermasse in fahrbereitem Zustand bis 600 kg,

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

Klasse T4:

Zugmaschinen auf Rädern mit besonderer Zweckbestimmung mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h (gemäß der Definition in Anlage 1 der Richtlinie 2003/37/EG),

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

Klasse T5:

Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h,

lit. a) eingeschränkt auf Zugmaschinen bis 50 km/h Bauartgeschwindigkeit
Litera a,) eingeschränkt auf Zugmaschinen bis 50 km/h Bauartgeschwindigkeit

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

lit. b) mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h
Litera b,) mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h

bis 2800 kg FZ SZ

2800 bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

2.5.2 Zugmaschinen, ausgenommen solche nach Z. 2.5.12.5.2 Zugmaschinen, ausgenommen solche nach Ziffer 2 Punkt 5 Punkt eins

lit. a) eingeschränkt auf Zugmaschinen bis 50 km/h Bauartgeschwindigkeit
Litera a,) eingeschränkt auf Zugmaschinen bis 50 km/h Bauartgeschwindigkeit

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

lit. b) mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h
Litera b,) mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h

bis 2800 kg FZ SZ

2800 bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

1. 2.6 2 Punkt 6

Motorkarren

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

2.7 Kraftwagen, die nicht unter Z. 2.1 bis 2.6 fallen (abgeleitete Kraftfahrzeuge)
2.7 Kraftwagen, die nicht unter Ziffer 2 Punkt eins bis 2 Punkt 6 fallen (abgeleitete Kraftfahrzeuge,

Spezialkraftwagen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen über 50km/h)

bis 2800 kg FZ SZ

2800 bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

3. Sonderkraftfahrzeuge, das sind (jeweils hzG)

3.1. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Gleisketten gemäß der Richtlinie 2003/37/EG (Klasse C); diese werden analog zu der Einteilung gemäß Z 2.5.1 (Klassen T1 bis T5) in die Klassen C1 bis C5 eingeteilt; 3.1. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Gleisketten gemäß der Richtlinie 2003/37/EG (Klasse C); diese werden analog zu der Einteilung gemäß Ziffer 2 Punkt 5 Punkt eins, (Klassen T1 bis T5) in die Klassen C1 bis C5 eingeteilt;

Klasse C1

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

Klasse C2

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

Klasse C3

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

Klasse C4

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

Klasse C5

lit. a) eingeschränkt auf Zugmaschinen bis 50 km/h Bauartgeschwindigkeit
Litera a,) eingeschränkt auf Zugmaschinen bis 50 km/h Bauartgeschwindigkeit

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

lit. b) mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h
Litera b,) mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h

bis 2800 kg FZ SZ

2800 bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

3.2 Sonderkraftfahrzeuge, ausgenommen solche nach Z. 3.13.2 Sonderkraftfahrzeuge, ausgenommen solche nach Ziffer 3 Punkt eins

lit. a) eingeschränkt auf Zugmaschinen bis 50 km/h Bauartgeschwindigkeit
Litera a,) eingeschränkt auf Zugmaschinen bis 50 km/h Bauartgeschwindigkeit

bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

lit. b) mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h
Litera b,) mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h

bis 2800 kg FZ SZ

2800 bis 3500 kg FZ SZ

> 3500 kg FZ SZ

4. Anhänger, das sind

1. 4.1. 4 Punkt eins
Anhängewagen,
2. 4.2.4 Punkt 2
Einachsanhänger,
3. 4.3.4 Punkt 3
Sattelanhänger,
4. 4.4.4 Punkt 4
Zentralachsanhänger,

4.5. Starrdeichselanhänger

1. jeweilsjeweils
unterteilt in:

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,

Klasse O3:

Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg und nicht mehr als 10 000 kg,

Klasse O4:

Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 000 kg,

oder, wenn es sich um Ilof-Anhänger handelt (Klasse R) jeweils unterteilt in:

Klasse R1:

Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 1500 kg beträgt,

bis 750 kg SZ

bis 3500 kg FZ

>3500 kg SZ

Klasse R2:

Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 1500 kg und bis zu 3500 kg beträgt,

bis 750 kg SZ

bis 3500 kg FZ

>3500 kg SZ

Klasse R3:

Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 3 500 kg und bis zu 21 000 kg beträgt und

Klasse R4:

Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 21 000 kg beträgt.

Gemäß Spruchpunkt II. dieses Bescheides wurde der Begutachtungsstelle die Begutachtungsstellennummer *** zugewiesen. Gemäß Spruchpunkt römisch zwei. dieses Bescheides wurde der Begutachtungsstelle die Begutachtungsstellennummer *** zugewiesen.

Mit Schreiben des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 10. Juni 2009, Zl. RU6-M-1752/007-2009, wurden - gestützt auf § 57a Abs. 2a KFG 1967 - nachstehende Anordnungen erteilt: Mit Schreiben des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 10. Juni 2009, Zl. RU6-M-1752/007-2009, wurden - gestützt auf Paragraph 57 a, Absatz 2 a, KFG 1967 - nachstehende Anordnungen erteilt:

-

„Sie haben bei der wiederkehrenden Begutachtung und der Ausstellung von Prüfgutachten mehr Sorgfalt

aufzuwenden und die Gutachten richtig auszufüllen.

-

Sie haben sicherzustellen, dass die gutachterliche Beurteilung des technischen Fahrzeugzustandes auf einer tatsächlich durchgeführten, umfassenden Prüfungsbefundung beruht.

-

Sie haben bei der Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung ein funktionierendes Kontrollsystem einzurichten, welches die regelmäßige Kontrolle der geeigneten Personen durch die Geschäftsleitung zum Gegenstand hat, regelmäßigen Erfahrungsaustausch beinhaltet und gleichzeitig sämtliche mit der Begutachtungstätigkeit betrauten Personen nicht aus der Verantwortung entlässt und Konsequenzen an das Fehlverhalten knüpft. Es soll dabei die Bewusstseinsbildung für die mit der Begutachtung übernommene Verantwortung im Vordergrund stehen.

Nach Einrichtung eines entsprechenden Kontrollsystems in Ihrer Begutachtungsstelle in ***, ***, ist dem Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, bis längstens 30. Oktober 2009 schriftlich

darzulegen, wie dieses funktioniert und aufgebaut ist“

Diese Anordnung wurde zusammengefasst damit begründet, dass der LKW der Marke Steyr, Type 15 S 26 P49 mit der Fahrgestellnummer *** und dem Kennzeichen ***, am 20. Jänner 2009 einer Überprüfung gemäß § 58 KFG zugeführt und aufgrund erheblicher Mängel, Gefahr im Verzug festgestellt worden sei. Dieses Fahrzeug sei am 15. November 2008 seitens der D GmbH, Begutachtungsstelle in *** überprüft worden und habe ein positives Gutachten gemäß § 57a KFG erhalten. Zwischen den Überprüfungen sei das Fahrzeug lediglich etwa 4000 km gefahren. Dieses Fahrzeug hätte bei gehöriger Sorgfalt ein negatives Gutachten erhalten müssen. Diese Anordnung wurde zusammengefasst damit begründet, dass der LKW der Marke Steyr, Type 15 S 26 P49 mit der Fahrgestellnummer *** und dem Kennzeichen ***, am 20. Jänner 2009 einer Überprüfung gemäß Paragraph 58, KFG zugeführt und aufgrund erheblicher Mängel, Gefahr im Verzug festgestellt worden sei. Dieses Fahrzeug sei am 15. November 2008 seitens der D GmbH, Begutachtungsstelle in *** überprüft worden und habe ein positives Gutachten gemäß Paragraph 57 a, KFG erhalten. Zwischen den Überprüfungen sei das Fahrzeug lediglich etwa 4000 km gefahren. Dieses Fahrzeug hätte bei gehöriger Sorgfalt ein negatives Gutachten erhalten müssen.

Das darauffolgende Qualitätskonzept vom 15. Oktober 2009 wurde dem Amt der Landesregierung übermittelt.

Am 11. Februar 2013 wurde in der Prüfstelle in *** eine Unangekündigte Revision durchgeführt, bei der auszugsweise folgende Mängel im Revisionszeitraum 1. Mai 2012 bis 29. November 2012 festgestellt wurden:

Gutachten

[...]

- fehlende Eintragungen im Gutachten

schwerer Mangel

Bei folgenden Gutachten wurde der Siedepunkt der Bremsflüssigkeit nicht eingetragen:
6110/7393/7760/7768/6570/6619

- unrichtige Eintragungen im Gutachten

schwerer Mangel:

Beim Gutachten *** wurde eine Abbremsung der BBA von 103,8 % erreicht. Dies ist aus technischer Sicht nicht möglich und wahrscheinlich aufgrund einer falsch durchgeführten Bremsenprüfung entstanden. Beim Gutachten ***

wurde eine Abbremsung der FBA von 102,5 % erreicht. Dies ist aus technischer Sicht nicht möglich und wahrscheinlich aufgrund einer falsch durchgeführten Bremsenprüfung entstanden.

- nicht Berücksichtigung der Vorgaben des Mängelkatalogs

schwerer Mangel:

Bei den Gutachten *** sowie *** wurde das Prüfgewicht nicht in den jeweiligen Gutachten angeführt, wodurch sich eine Abbremsung von 91,35 % bzw. 83,25 % der BBA ergibt.

[...]

- Auffälligkeit bei den eingetragenen Messwerten

Bei den Gutachten *** sowie *** wurden Abbremsungen für HBA eingegeben, obwohl diese Fahrzeuge keine HBA haben.

[...]

- Abgasmessung nicht ordnungsgemäß durchgeführt

schwerer Mangel:

Bei folgenden Gutachten wurde die Abregeldrehzahl nicht erreicht:

7752/7924/7951/8174/8036/6379/6939/7409/7097/7012/6451/8152/8164/8194/6514

[...]

Mit Schreiben vom 20. Februar 2013 wurde das Revisionsergebnis vom 11. Februar 2013, seitens der D GmbH, betreffend den Revisionszeitraum 1. Februar 2012 bis 11. Februar 2013, außer Streit gestellt.

Aufgrund des Revisionsergebnisses wurden nach § 57a Abs. 2a KFG 1967 folgende Anordnungen getroffen. Aufgrund des Revisionsergebnisses wurden nach Paragraph 57 a, Absatz 2 a, KFG 1967 folgende Anordnungen getroffen:

-

Sie haben bei der wiederkehrenden Begutachtung und der Ausstellung von Prüfgutachten mehr Sorgfalt aufzuwenden, insbesondere ist der Siedepunkt der Bremsflüssigkeit anzuführen.

-

Sie haben sicherzustellen, dass die gutachterliche Beurteilung des technischen Fahrzeugzustandes auf einer tatsächlich durchgeführten, umfassenden Prüfungsbefundung beruht.

-

Abgasmessungen sind bei jeder wiederkehrenden Begutachtung verpflichtend und entsprechend dem aktuellen Mängelkatalog durchzuführen und die dabei erzielten Ergebnisse in die Gutachten einzutragen.

-

Positive Gutachten für Fahrzeuge dürfen nur dann ausgestellt werden, wenn die tatsächlich durchgeführte, umfassende Befundung des Fahrzeuges anhand der Vorschriften durch das geeignete Personal ergeben hat, dass die Voraussetzungen hierfür vorliegen und die Gutachten vollständig ausgefüllt wurden.

Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass es schwerwiegende Bedenken hinsichtlich der Vertrauenswürdigkeit begründen würde und gegebenenfalls mit einem Widerruf der erteilten Ermächtigung zur Wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 zur rechnen sei, wenn den vorstehenden Anordnungen nicht nachgekommen werde. Es wurde auch angemerkt, dass bereits mit Schreiben vom 10. Juni 2009, Anordnungen gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967 erteilt worden seien, die u.a. die Vorlage eines Kontrollsystems beinhaltet haben. Lediglich aufgrund der Tatsache, dass seit den Anordnungen im Jahr 2009 mehr als 3 Jahre verstrichen seien, habe von einem Widerruf der mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 14. April 2008, RU6-M-1752/001-2008, erteilten Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 Abstand genommen werden können. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass es schwerwiegende Bedenken hinsichtlich der Vertrauenswürdigkeit begründen würde und gegebenenfalls mit einem Widerruf der erteilten Ermächtigung zur Wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß Paragraph 57 a, Absatz 2, KFG 1967 zur rechnen sei, wenn den vorstehenden Anordnungen nicht nachgekommen werde. Es wurde auch angemerkt, dass bereits mit Schreiben vom 10. Juni 2009, Anordnungen gemäß Paragraph 57 a, Absatz 2 a, KFG 1967 erteilt worden seien, die u.a. die Vorlage eines Kontrollsystems beinhaltet haben. Lediglich aufgrund der Tatsache, dass seit den Anordnungen im Jahr 2009 mehr als 3 Jahre verstrichen seien, habe von einem Widerruf der mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 14. April 2008, RU6-M-1752/001-2008, erteilten Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß Paragraph 57 a, Absatz 2, KFG 1967 Abstand genommen werden können.

Seitens der belangten Behörde wurde nun der Beschwerdeführerin vorgeworfen, erneut ein unrichtiges § 57a KFG Gutachten ausgestellt zu haben und begründend zusammengefasst wie folgt aufgeführt: Seitens der belangten Behörde wurde nun der Beschwerdeführerin vorgeworfen, erneut ein unrichtiges Paragraph 57 a, KFG Gutachten

ausgestellt zu haben und begründend zusammengefasst wie folgt aufgeführt:

Am 19. Dezember 2016 sei auf der A***, Straßenkilometer ***, der LKW N2, Marke MAN mit dem Kennzeichen ***, angehalten worden. In der Fahrerkabine hätten sich zu diesem Zeitpunkt drei Personen befunden. Laut Zulassungsschein sei dieser LKW aber nur für zwei Sitzplätze zugelassen gewesen. Im Bereich des Mitteltunnels sei ein dritter Sitz ohne Genehmigung montiert worden. Für diesen Sitz sei auch ein Sicherheitsgurt an der Rückseite der Fahrerkabine, rechts schräg hinter dem dritten Sitz, auf Höhe des Beifahrersitzes neben dem hinteren Fenster des LKW angeschraubt worden. Dieser Sicherheitsgurt sei ohne Funktion gewesen, der Gurt habe sich nicht ausziehen lassen. Weiters sei dieser Gurt durch den zu tiefen Anbau nicht als Rückhalteeinrichtung geeignet gewesen, dieser wäre bei Funktionieren, auf Höhe des rechten Oberarmes über den Körper geführt worden.

Sowohl der Lenker als auch der Zulassungsbesitzer hätten übereinstimmend angegeben, dass dieser dritte Sitz beim Kauf des LKW im Jahr 2013 bereits montiert gewesen sei und, dass seitdem dreimal eine wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a KFG ohne Beanstandung durchgeführt worden sei. Sowohl der Lenker als auch der Zulassungsbesitzer hätten übereinstimmend angegeben, dass dieser dritte Sitz beim Kauf des LKW im Jahr 2013 bereits montiert gewesen sei und, dass seitdem dreimal eine wiederkehrende Begutachtung gemäß Paragraph 57 a, KFG ohne Beanstandung durchgeführt worden sei.

Die letzte Überprüfung gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 sei am 4. November 2016, von Herrn GD und Herrn CT, von der Prüfstelle ***, D GmbH, ***, ***, durchgeführt worden. Dabei seien 10 leichte Mängel angeführt worden. Der dritte, nicht genehmigte Sitz sowie die Montage des dazugehörenden Sicherheitsgurtes seien nicht aufgelistet gewesen. Die letzte Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, Absatz 4, KFG 1967 sei am 4. November 2016, von Herrn GD und Herrn CT, von der Prüfstelle ***, D GmbH, ***, ***, durchgeführt worden. Dabei seien 10 leichte Mängel angeführt worden. Der dritte, nicht genehmigte Sitz sowie die Montage des dazugehörenden Sicherheitsgurtes seien nicht aufgelistet gewesen.

Mit (bereits rechtskräftiger) Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld vom 30. Dezember 2016, GZ: BHFF-15.1-34702/2016, sei dem Zulassungsbesitzer, Herrn SN angelastet worden, es unterlassen zu haben, die Änderungen am Fahrzeug (den dritten Sitz und den Sicherheitsgurt) dem Landeshauptmann anzuzeigen sowie, dass der „dritte“ Sicherheitsgurt nicht richtig angebracht worden sei und dieser auch nicht funktioniert habe.

Der Amtssachverständige für technische Kraftfahrzeugangelegenheiten habe in seinem Gutachten vom 25. Jänner 2017 ausgeführt, dass über die Frage, ob der dritte Sitz mit Rückhalteeinrichtung bereits im Zeitpunkt der Begutachtung gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 vorhanden war, aus technischer Sicht kein eindeutiger Nachweis zu führen sei. Wenn dieser Gurt tatsächlich montiert gewesen sei, hätte dies eine positive § 57a Überprüfung ausgeschlossen. Der Amtssachverständige für technische Kraftfahrzeugangelegenheiten habe in seinem Gutachten vom 25. Jänner 2017 ausgeführt, dass über die Frage, ob der dritte Sitz mit Rückhalteeinrichtung bereits im Zeitpunkt der Begutachtung gemäß Paragraph 57 a, Absatz 4, KFG 1967 vorhanden war, aus technischer Sicht kein eindeutiger Nachweis zu führen sei. Wenn dieser Gurt tatsächlich montiert gewesen sei, hätte dies eine positive Paragraph 57 a, Überprüfung ausgeschlossen.

Mit Schreiben vom 10. Februar 2017 hat sich die nunmehrige Beschwerdeführerin zu diesen Vorwürfen wie folgt geäußert:

Der gegenständliche Fahrzeugtyp sei niemals mit drei Einzelsitzen, sondern gegebenenfalls mit einem Fahrersitz und einer Doppelsitzbank auf der Beifahrerseite ausgeliefert worden. Am 15. Oktober 2015 sei erstmals eine Begutachtung dieses Fahrzeuges in der Prüfstelle in *** von Herrn CT und Herrn GD durchgeführt worden. Bei dieser Begutachtung sei unter anderem der Sitzbezug des Fahrersitzes mit einem leichten Mangel beurteilt worden, was einen Nachweis dafür darstelle, dass die Sitze inklusive der Gurtsysteme gemäß den Vorgaben der Behörde geprüft werden. Herr CT sei ein langjähriger Mitarbeiter der Firma MAN gewesen, bevor er zum Team der D GmbH wechselte. Herrn CT wäre ein solcher unsachgemäßer Umbau an einem Fahrzeug der Marke MAN sofort aufgefallen und hätte dieser mit Sicherheit keine positive Begutachtung durchgeführt. Dies gelte auch für Herrn GD, dessen Kompetenz nicht nur durch seine langjährige Erfahrung, sondern auch durch den Meisterbrief für das Kraftfahrzeugtechniker Gewerbe bestätigt werde.

Am 04. November 2016 sei dieses Fahrzeug erneut von Herrn GD und Herrn CT in der Prüfstelle *** begutachtet worden. Es seien leichte Mängel festgestellt und ein positives Gutachten erstellt worden.

Beide Mitarbeiter seien unabhängig voneinander zu diesem Vorfall befragt worden, wobei beide angegeben hätten, dass mit Sicherheit kein zusätzlicher dritter Sitz in diesem Fahrzeug zum Zeitpunkt der Begutachtungen verbaut gewesen sei.

Aus den angeführten Gründen könne daher ausgeschlossen werden, dass der im Amtsgutachten erwähnte Mangel zum Zeitpunkt der § 57a KFG Begutachtungen bereits vorhanden bzw. erkennbar gewesen sei und es sich um eine Schutzbehauptung des Lenkers und Zulassungsbesitzers handle, wenn dieser meine, dass der unsachgemäße Umbau schon vor dem Zeitpunkt der Überprüfungen in dieser Prüfstelle durchgeführt worden sei. Aus den angeführten Gründen könne daher ausgeschlossen werden, dass der im Amtsgutachten erwähnte Mangel zum Zeitpunkt der Paragraph 57 a, KFG Begutachtungen bereits vorhanden bzw. erkennbar gewesen sei und es sich um eine Schutzbehauptung des Lenkers und Zulassungsbesitzers handle, wenn dieser meine, dass der unsachgemäße Umbau schon vor dem Zeitpunkt der Überprüfungen in dieser Prüfstelle durchgeführt worden sei.

In seiner Einvernahme vor der Landespolizeidirektion Wien vom 28. März 2017 gab der Zulassungsbesitzer, Herr SN an, dass der dritte Sitz im Bereich des Mitteltunnels bei beiden Überprüfungen eingebaut gewesen sei. Er habe das Fahrzeug im Jahr 2013 so gekauft. Dies sei bei keiner Überprüfung bemängelt worden. Weitere Angaben könne er dazu nicht machen.

Daraufhin folgte die Stellungnahme der nunmehrigen Beschwerdeführerin vom 7. April 2017, mit welcher zusammengefasst ausgeführt wurde, dass beide Prüfer wiederholt unabhängig voneinander zu diesem Vorfall befragt worden seien und beide erneut angegeben hätten, dass im Zeitpunkt der Überprüfung kein zusätzlicher dritter Sitz in diesem Fahrzeug verbaut gewesen sei. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass beide Mitarbeiter für eine Zeugenbefragung zur Verfügung stehen würden.

Es könne weiterhin ausgeschlossen werden, dass der im Amtsgutachten erwähnte Mangel zum Zeitpunkt der § 57a KFG Begutachtungen bereits vorhanden bzw. erkennbar gewesen sei. Es handle sich lediglich um eine Schutzbehauptung des Lenkers sowie des Zulassungsbesitzers, wenn diese anführen, dass der unsachgemäße Umbau schon vor dem Zeitpunkt der gegenständlichen Überprüfungen durchgeführt worden sei. Es könne weiterhin ausgeschlossen werden, dass der im Amtsgutachten erwähnte Mangel zum Zeitpunkt der Paragraph 57 a, KFG Begutachtungen bereits vorhanden bzw. erkennbar gewesen sei. Es handle sich lediglich um eine Schutzbehauptung des Lenkers sowie des Zulassungsbesitzers, wenn diese anführen, dass der unsachgemäße Umbau schon vor dem Zeitpunkt der gegenständlichen Überprüfungen durchgeführt worden sei.

Die Behörde habe die Sinnhaftigkeit einer derartigen Schutzbehauptung bzw. deren Aufrechterhaltung nach Bezahlung der Verwaltungsstrafe nicht erkennen können, weshalb eine zeugenschaftliche Einvernahme von Herrn GD und Herrn CT unterblieb. Es wurde ausgeführt, dass das gegenständliche Fahrzeug bei gehöriger Sorgfalt, im Zeitpunkt der Überprüfungen vom 15. Oktober 2015 sowie vom 4. November 2016 erkennbare Mängel aufgewiesen habe, die eine positive Begutachtung ausschließen hätten müssen.

Diese Gutachten seien somit unrichtig ausgestellt worden, weshalb mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 11. April 2017, Zl. RU6-M-1893/013-2016, die der nunmehrigen Beschwerdeführerin mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 14. April 2008, Zl. RU6-M-1752/001-2008 erteilte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Prüfstelle in ***, ***, mit sofortiger Wirkung widerrufen wurde.

Die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gegen diesen Bescheid wurde, wegen Gefahr im Verzug ausgeschlossen.

2.

Beschwerde:

Dagegen wurde von der D GmbH, vertreten durch Rechtsanwälte Neuwirth Neurauder Bohmann, fristgerecht folgende Rechtsmittel eingebracht:

I. a) Antrag auf Aufhebung bzw. auf Abänderung des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde gemäß § 13 Abs. 4 VwGVGrömisches. a) Antrag auf Aufhebung bzw. auf Abänderung des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde gemäß Paragraph 13, Absatz 4, VwGVG

in eventu

- I. b) Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 Ziffer 1 B-VG gegen den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung römisch eins.
b) Beschwerde gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer 1 B-VG gegen den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung
- II.) Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 Ziffer 2 B-VGrömisch zwei.) Beschwerde gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer 2 B-VG

Zum Antrag gemäß I.a) wurde zusammengefasst folgendes ausgeführt: Zum Antrag gemäß römisch eins.a) wurde zusammengefasst folgendes ausgeführt:

Es werde darauf hingewiesen, dass gemäß § 13 Abs. 4 VwGVG die Behörde einen Bescheid, mit welchem die aufschiebende Wirkung ausgeschlossen wurde, von Amts wegen oder auf Antrag einer Partei aufheben oder abändern könne, wenn sich der maßgebliche Sachverhalt so geändert hat, dass seine neuerliche Beurteilung einen im Hauptinhalt des Spruches anderslautenden Bescheid zur Folge hätte. Dies sei im vorliegenden Fall aus folgenden Gründen gegeben: Es werde darauf hingewiesen, dass gemäß Paragraph 13, Absatz 4, VwGVG die Behörde einen Bescheid, mit welchem die aufschiebende Wirkung ausgeschlossen wurde, von Amts wegen oder auf Antrag einer Partei aufheben oder abändern könne, wenn sich der maßgebliche Sachverhalt so geändert hat, dass seine neuerliche Beurteilung einen im Hauptinhalt des Spruches anderslautenden Bescheid zur Folge hätte. Dies sei im vorliegenden Fall aus folgenden Gründen gegeben:

1. Im Rahmen der Beweiswürdigung habe die Behörde den Angaben des Zulassungsbesitzers, Herrn SN Glauben geschenkt, der zu Protokoll gegeben habe, dass er im Jahr 2013 diesen LKW schon mit drei Sitzen gekauft hätte und dieser LKW von der Beschwerdeführerin begutachtet worden sei. Eine Einvernahme der seitens der Beschwerdeführerin angebotenen Zeugen sei hingegen nicht durchgeführt worden.

Vor der Begutachtung durch die Beschwerdeführerin habe auch eine andere beliehene Stelle zwei Gutachten, im Jahr 2013 sowie 2014 erstellen müssen. Es liege keinerlei Beweisergebnis vor, dass es sich hierbei um negative Begutachtungen gehandelt habe, zumal dies auch der einvernommene Halter des gegenständlichen Fahrzeuges nicht zu Protokoll gegeben habe. Er habe lediglich die Behauptung aufgestellt, dass er im Jahr 2013 den LKW angeblich schon mit drei Sitzen gekauft habe und dieser seitdem immer wieder begutachtet worden sei. Dies könne aber aufgrund der Vielzahl von Gutachten nicht sein. Das Vorliegen von insgesamt vier Gutachten betreffend ein und desselben Fahrzeuges bedeute, dass nicht nur die beiden Gutachten der Beschwerdeführerin im Jahr 2015 und 2016 positiv gewesen seien, da bei der Begutachtung kein dritter Sitz montiert gewesen sei, sondern davor auch noch weitere zwei Gutachten durch andere vertrauenswürdige, von der Behörde gemäß § 57a KFG beliehene Unternehmen erstellt worden seien. Allein aus diesem Umstand sei abzuleiten, dass die beiden Gutachten der Beschwerdeführerin im Jahr 2015 und 2016 richtig seien. Vor der Begutachtung durch die Beschwerdeführerin habe auch eine andere beliehene Stelle zwei Gutachten, im Jahr 2013 sowie 2014 erstellen müssen. Es liege keinerlei Beweisergebnis vor, dass es sich hierbei um negative Begutachtungen gehandelt habe, zumal dies auch der einvernommene Halter des gegenständlichen Fahrzeuges nicht zu Protokoll gegeben habe. Er habe lediglich die Behauptung aufgestellt, dass er im Jahr 2013 den LKW angeblich schon mit drei Sitzen gekauft habe und dieser seitdem immer wieder begutachtet worden sei. Dies könne aber aufgrund der Vielzahl von Gutachten nicht sein. Das Vorliegen von insgesamt vier Gutachten betreffend ein und desselben Fahrzeuges bedeute, dass nicht nur die beiden Gutachten der Beschwerdeführerin im Jahr 2015 und 2016 positiv gewesen seien, da bei der Begutachtung kein dritter Sitz montiert gewesen sei, sondern davor auch noch weitere zwei Gutachten durch andere vertrauenswürdige, von der Behörde gemäß Paragraph 57 a, KFG beliehene Unternehmen erstellt worden seien. Allein aus diesem Umstand sei abzuleiten, dass die beiden Gutachten der Beschwerdeführerin im Jahr 2015 und 2016 richtig seien.

2. Es sei auch zu berücksichtigen, dass die § 57a KFG Begutachtung jährlich im Juni fällig gewesen sei und spätestens bis Ende Oktober durchgeführt hätte werden müssen. Aus dem im Akt liegenden Gutachten der Beschwerdeführerin vom 4. November 2016 sei abzuleiten, dass der verfahrensgegenständliche LKW erst am 4. November 2016 der Beschwerdeführerin zur Erstellung eines Prüfgutachtens gemäß § 57a KFG vorgeführt worden sei. Zu diesem Zeitpunkt sei allerdings das „Pickerl“ schon um mehr als vier Tage abgelaufen gewesen und der besagte LKW habe aufgrund der eindeutigen gesetzlichen Bestimmungen nicht mehr im Straßenverkehr verwendet werden dürfen. Dennoch sei der gegenständliche LKW am 4. November 2016 auf eigener Achse, ohne Abschleppmanöver zur Beschwerdeführerin gebracht worden. Dies habe von den Zeugen GD, EDz sowie CT beobachtet werden können.

2. Es sei auch zu berücksichtigen, dass die Paragraph 57 a, KFG Begutachtung jährlich im Juni fällig gewesen sei und spätestens bis Ende

Oktober durchgeführt hätte werden müssen. Aus dem im Akt liegenden Gutachten der Beschwerdeführerin vom 4. November 2016 sei abzuleiten, dass der verfahrensgegenständliche LKW erst am 4. November 2016 der Beschwerdeführerin zur Erstellung eines Prüfgutachtens gemäß Paragraph 57 a, KFG vorgeführt worden sei. Zu diesem Zeitpunkt sei allerdings das „Pickerl“ schon um mehr als vier Tage abgelaufen gewesen und der besagte LKW habe aufgrund der eindeutigen gesetzlichen Bestimmungen nicht mehr im Straßenverkehr verwendet werden dürfen. Dennoch sei der gegenständliche LKW am 4. November 2016 auf eigener Achse, ohne Abschleppmanöver zur Beschwerdeführerin gebracht worden. Dies habe von den Zeugen GD, EDz sowie CT beobachtet werden können.

Auch das Lärmarm-Zertifikat sei nur bis 13. Juni 2016 gültig gewesen und erst anlässlich der vorgeführten Überprüfung am 4. November 2016 erneuert worden. Dies bedeute, dass der verfahrensgegenständliche LKW vom 14. Juni 2016 bis 4. November 2016, also fast fünf Monate von dessen Zulassungsbesitzer, Herrn SN ohne Lärmarm-Zertifikat im Straßenverkehr verwendet worden sei. Bei einem Lärmarm-Zertifikat gäbe es, im Gegensatz zur § 57a KFG-Begutachtung, keine Überschreitsfrist von vier Monaten, sondern müsse dieses Lärmarm-Zertifikat rechtzeitig erneuert werden. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen müsse sogar ein abgelaufenes Lärmarm-Zertifikat, welches mittels Tafel am LKW ersichtlich gemacht wurde, unkenntlich gemacht werden. All dies habe der Zulassungsbesitzer, Herr SN nicht beachtet. Auch das Lärmarm-Zertifikat sei nur bis 13. Juni 2016 gültig gewesen und erst anlässlich der vorgeführten Überprüfung am 4. November 2016 erneuert worden. Dies bedeute, dass der verfahrensgegenständliche LKW vom 14. Juni 2016 bis 4. November 2016, also fast fünf Monate von dessen Zulassungsbesitzer, Herrn SN ohne Lärmarm-Zertifikat im Straßenverkehr verwendet worden sei. Bei einem Lärmarm-Zertifikat gäbe es, im Gegensatz zur Paragraph 57 a, KFG-Begutachtung, keine Überschreitsfrist von vier Monaten, sondern müsse dieses Lärmarm-Zertifikat rechtzeitig erneuert werden. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen müsse sogar ein abgelaufenes Lärmarm-Zertifikat, welches mittels Tafel am LKW ersichtlich gemacht wurde, unkenntlich gemacht werden. All dies habe der Zulassungsbesitzer, Herr SN nicht beachtet.

Aus all diesen Umständen zeige sich, dass der Zulassungsbesitzer mehrfach gegen die gesetzlichen Bestimmungen verstoßen und ein Fahrzeug im Straßenverkehr verwendet habe, welches jedenfalls keine gültige Begutachtung gemäß § 57a KFG und auch kein gültiges Lärmarm-Zertifikat gehabt habe. Aus all diesen Umständen zeige sich, dass der Zulassungsbesitzer mehrfach gegen die gesetzlichen Bestimmungen verstoßen und ein Fahrzeug im Straßenverkehr verwendet habe, welches jedenfalls keine gültige Begutachtung gemäß Paragraph 57 a, KFG und auch kein gültiges Lärmarm-Zertifikat gehabt habe.

3. Den vorliegenden Gutachten sei zu entnehmen, dass beide beanstandeten Prüfungen von zwei erfahrenen Mitarbeitern, Herrn GD sowie Herrn CT durchgeführt worden seien. Bei Herrn CT sei zusätzlich noch zu berücksichtigen, dass dieser mehr als acht Jahre, nämlich vom 1. September 1992 bis 31. Oktober 2010 bei der Firma M AG beschäftigt gewesen sei und es sich bei dem verfahrensgegenständlichen LKW um ein Fahrzeug der Marke MAN handle. Auch seien der Großteil der in der gegenständlichen Prüfstelle begutachteten Fahrzeuge, solche der Marke MAN. Im gesamten Zeitraum April 2008 bis April 2017 seien insgesamt 18.245 Fahrzeuge gemäß § 57a KFG überprüft worden. Dies bedeute, dass pro Jahr im Schnitt rund 18.000 Überprüfungen durchgeführt worden seien. Aus allen der Beschwerdeführerin vorgeführten Fahrzeugen der Kategorien LKW (N2, N3) und Busse (M2, M3) seien im Schnitt 59% der Fahrzeuge mit dem Fabrikat der MAN gewesen. 3. Den vorliegenden Gutachten sei zu entnehmen, dass beide beanstandeten Prüfungen von zwei erfahrenen Mitarbeitern, Herrn GD sowie Herrn CT durchgeführt worden seien. Bei Herrn CT sei zusätzlich noch zu berücksichtigen, dass dieser mehr als acht Jahre, nämlich vom 1. September 1992 bis 31. Oktober 2010 bei der Firma M AG beschäftigt gewesen sei und es sich bei dem verfahrensgegenständlichen LKW um ein Fahrzeug der Marke MAN handle. Auch seien der Großteil der in der gegenständlichen Prüfstelle begutachteten Fahrzeuge, solche der Marke MAN. Im gesamten Zeitraum April 2008 bis April 2017 seien insgesamt 18.245 Fahrzeuge gemäß Paragraph 57 a, KFG überprüft worden. Dies bedeute, dass pro Jahr im Schnitt rund 18.000 Überprüfungen durchgeführt worden seien. Aus allen der Beschwerdeführerin vorgeführten Fahrzeugen der Kategorien LKW (N2, N3) und Busse (M2, M3) seien im Schnitt 59% der Fahrzeuge mit dem Fabrikat der MAN gewesen.

Der gegenständliche LKW der Firma MAN mit der Typenbezeichnung L73 sei laut Angaben von MAN *** niemals mit drei Einzelsitzen ausgeliefert worden, es seien entweder nur zwei Sitze oder eine Doppelbank auf der Beifahrerseite und ein Einzelsitz beim Fahrersitz angebracht.

Auf den vorliegenden Fotos sei eindeutig ersichtlich, dass der Sitz nachträglich eingebaut worden sei und sich dieser in einem sehr auffälligen Zustand befinde. Es sei ein Sitz mit „Füßen“ verwendet worden, sodass dieser besonders hoch

gelegen sei und nicht direkt auf dem Getriebekanal liege. Auch sei der Sitz so weit hinten montiert worden, dass ein Fahrgast seine Füße nicht runterhängen lassen, sondern seine Füße auf dem Getriebekanal abstellen müsse.

Aus dem im Akt liegenden Prüfgutachten der Beschwerdeführerin ergäbe sich eindeutig, dass die Gutachter in der Fahrgastzelle gewesen seien, da festgehalten wurde, dass der Fahrersitz Risse aufweise. Es sei auszuschließen, dass einem erfahrenen Prüfer, wie beispielsweise Herrn CT und Herrn GD nicht auffallen würde, dass ein nachträglich eingebauter dritter Sitz auf dem Getriebekanal montiert sei.

4. Die von der Behörde bereits erteilten Anordnungen seien nun schon mehr als vier Jahre her. Auch sei im Frühjahr 2016 eine Revision bei der Beschwerdeführerin durchgeführt worden, wobei keine einzige Beanstandung und somit ein absolut positives Ergebnis vorgelegen sei. Dies bedeute, dass sämtliche Qualitätssicherungsmaßnahmen nach der Revision vor mehr als vier Jahren gegriffen haben und durch entsprechende Organisationsmaßnahmen nachweislich den Anordnungen entsprochen worden sei. Die Maßnahmen zur Qualitätssicherung vom 20. Februar 2013 seien auch mit Dienstanweisung an sämtliche Mitarbeiter, insbesondere auch an alle Prüforgane ausgesprochen worden. Die Dienstanweisung sei damals auch von den Prüforganen gegengezeichnet worden. Aufgrund dieser Maßnahmen sei es möglich gewesen, die Prüfqualität zu stabilisieren bzw. zu erhöhen; insofern sei auch das fehlerfreie Ergebnis der Revision 2016 darauf zurückzuführen. Diese Tatsache sei offensichtlich der Behörde bei Verfassung des Bescheides hinsichtlich der Aberkennung der aufschiebenden Wirkung nicht bekannt gewesen und sei auch dieser Umstand als maßgebliche Änderung des Sachverhaltes zu beurteilen.

5. Ausdrücklich werde darauf hingewiesen, dass die Beschwerdeführerin an der Betriebsstätte ***, ***, nicht eine einfache Reparaturwerkstätte betreibe, bei welcher immer wieder vereinzelte wiederkehrende Überprüfungen gemäß § 57a KFG durchgeführt werden, sondern das primäre Geschäftsfeld der Beschwerdeführerin, die Durchführung der Überprüfungen sowie Gutachtenserstellung sei. Zuletzt seien insgesamt 13 geeignete Personen bei an der gegenständlichen Betriebsstätte tätig und der Behörde bekannt gewesen. 5. Ausdrücklich werde darauf hingewiesen, dass die Beschwerdeführerin an der Betriebsstätte ***, ***, nicht eine einfache Reparaturwerkstätte betreibe, bei welcher immer wieder vereinzelte wiederkehrende Überprüfungen gemäß Paragraph 57 a, KFG durchgeführt werden, sondern das primäre Geschäftsfeld der Beschwerdeführerin, die Durchführung der Überprüfungen sowie Gutachtenserstellung sei. Zuletzt seien insgesamt 13 geeignete Personen bei an der gegenständlichen Betriebsstätte tätig und der Behörde bekannt gewesen.

Wenn tatsächlich die Gutachten unrichtig seien, was ausdrücklich bestritten werde, zeige sich auch, dass nur eine sehr geringe Anzahl von Prüforganen allenfalls einen Fehler gemacht hätten und somit nicht die gesamte Betriebsstätte der Beschwerdeführerin mit sämtlichen weiteren 11 Prüforganen als nicht vertrauenswürdig angesehen werden dürfe. Unter Berücksichtigung dieser Umstände hätte nicht die Prüfermächtigung zur Gänze entzogen werden, sondern nur allenfalls lediglich die beiden genannten Prüforgane von der Tätigkeit gemäß § 57a Abs. 4 KFG ausgeschlossen werden dürfen. Wenn tatsächlich die Gutachten unrichtig seien, was ausdrücklich bestritten werde, zeige sich auch, dass nur eine sehr geringe Anzahl von Prüforganen allenfalls einen Fehler gemacht hätten und somit nicht die gesamte Betriebsstätte der Beschwerdeführerin mit sämtlichen weiteren 11 Prüforganen als nicht vertrauenswürdig angesehen werden dürfe. Unter Berücksichtigung dieser Umstände hätte nicht die Prüfermächtigung zur Gänze entzogen werden, sondern nur allenfalls lediglich die beiden genannten Prüforgane von der Tätigkeit gemäß Paragraph 57 a, Absatz 4, KFG ausgeschlossen werden dürfen.

Zusammenfassend sei davon auszugehen, dass aufgrund der oben genannten Tatsachen der maßgebliche Sachverhalt sich so geändert habe, dass seine neuerliche Beurteilung einen im Hauptinhalt des Spruches anders lautenden Bescheid zufolge gehabt hätte, sodass die Beschwerdeführerin den Antrag stelle, die Landeshauptfrau von Niederösterreich möge den Ausspruch des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde aufheben bzw. abändern.

In eventu wurde nachstehende

I.b) Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 Ziffer 1 B-VG in Verbindung mit § 13römisch eins. b) Beschwerde gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer 1 B-VG in Verbindung mit Paragraph 13

Abs. 5 VwGVG gegen den Ausspruch des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung gestellt und zusammengefasst wie folgt begründet: Absatz 5, VwGVG gegen den Ausspruch des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung gestellt und zusammengefasst wie folgt begründet:

Als Beschwerdegründe wurden wesentliche Verfahrensmängel, unrichtige Tatsachenfeststellung aufgrund unrichtiger Beweiswürdigung sowie unrichtige rechtliche Beurteilung geltend gemacht.

Um Wiederholungen zu vermeiden, werde auf die Ausführungen unter Punkt I.a) sowie unter Punkt II verwiesen. Die diesbezüglich dort getätigten Ausführungen seien auch Inhalt der nunmehrigen Beschwerde gemäß Punkt I.b). Um Wiederholungen zu vermeiden, werde auf die Ausführungen unter Punkt römisch eins.a) sowie unter Punkt römisch zwei verwiesen. Die diesbezüglich dort getätigten Ausführungen seien auch Inhalt der nunmehrigen Beschwerde gemäß Punkt römisch eins.b).

Ergänzend zu den Ausführungen unter Punkt I.a) sowie Punkt II. werde im Rahmen der Rechträge noch ausgeführt, dass der Gesamtdurchführungserlass zur wiederkehrenden Begutachtung des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. Juni 1986, 69.512/1-VI/3-86 (GdE) unter Ziffer 14 nicht nur ausführe, dass der Widerruf der Ermächtigung auf ausreichend begründete Ermittlungsergebnisse gestützt werden müsse und ein sofortiger Widerruf nur dann zulässig sei, wenn dies wegen der Schwere des konkreten Falles unbedingt geboten sei. Es werde darin auch festgehalten, dass die aufschiebende Wirkung nur aus triftigen Gründen (§ 57 AVG) aberkannt werden dürfe. Die herrschende Meinung und Rechtsprechung zu der jetzigen Bestimmung des § 13 Abs. 4 VwGVG verweise ausdrücklich auf den derzeit geltenden § 64 Abs. 2, 1. Satz AVG. So habe auch der Verfassungsgerichtshof betont, dass Rechtseinrichtungen und sohin auch die Beschwerde ein „Mindestmaß an taktischer Effizienz“ für den Rechtsschutzwerber aufweisen müssen und qualifiziere daher den generellen Ausschluss der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsmittels als Verletzung eines rechtsstaatlichen Gebotes (vgl. VfSlg 16.460). Gerade dies sei aber im vorliegenden Fall nicht gegeben. Ergänzend zu den Ausführungen unter Punkt römisch eins.a) sowie Punkt römisch zwei. werde im Rahmen der Rechträge noch ausgeführt, dass der Gesamtdurchführungserlass zur wiederkehrenden Begutachtung des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. Juni 1986, 69.512/1-VI/3-86 (GdE) unter Ziffer 14 nicht nur ausführe, dass der Widerruf der Ermächtigung auf ausreichend begründete Ermittlungsergebnisse gestützt werden müsse und ein sofortiger Widerruf nur dann zulässig sei, wenn dies wegen der Schwere des konkreten Falles unbedingt geboten sei. Es werde darin auch festgehalten, dass die aufschiebende Wirkung nur aus triftigen Gründen (Paragraph 57, AVG) aberkannt werden dürfe. Die herrschende Meinung und Rechtsprechung zu der jetzigen Bestimmung des Paragraph 13, Absatz 4, VwGVG verweise ausdrücklich auf den derzeit geltenden Paragraph 64, Absatz 2, eins, Satz AVG. So habe auch der Verfassungsgerichtshof betont, dass Rechtseinrichtungen und sohin auch die Beschwerde ein „Mindestmaß an taktischer Effizienz“ für den Rechtsschutzwerber aufweisen müssen und qualifiziere daher den generellen Ausschluss der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsmittels als Verletzung eines rechtsstaatlichen Gebotes (vgl. VfSlg 16.460). Gerade dies sei aber im vorliegenden Fall nicht gegeben.

Die belangte Behörde habe nicht nur ein erstinstanzliches Verfahren durchgeführt, wo sie einen ertappten Zulassungsbesitzer, der eine Vielzahl von Verwaltungsübertretungen begangen habe (die noch gar nicht behördenanhängig gewesen seien), einfach Glauben geschenkt, ohne ein gesichertes Beweisverfahren durchzuführen, sie habe auch massiv gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen.

Die Beschwerdeführerin stelle daher den Antrag, das LVwG NÖ möge der Beschwerde gegen den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung Folge geben und den angefochtenen Bescheid betreffend des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung aufheben, in der Rechtssache selbst entscheiden und die aufschiebende Wirkung zuerkennen.

Die Beschwerde zu Punkt II. wurde im Wesentlichen wie folgt begründet Die Beschwerde zu Punkt römisch zwei. wurde im Wesentlichen wie folgt begründet:

Wesentliche Verfahrensmängel:

1. Dem Gutachten des Amtssachverständigen für technische Kraftfahrzeugangelegenheiten vom 25. Jänner 2017 könne entnommen werden, dass über die Frage, ob der dritte Sitz mit Rückhalteeinrichtung im Fahrzeug mit dem Kennzeichen *** bereits bei der Begutachtung gemäß § 57a KFG vorhanden gewesen sei, aus technischer Sicht kein eindeutiger Nachweis zu führen sei. 1. Dem Gutachten des Amtssachverständigen für technische Kraftfahrzeugangelegenheiten vom 25. Jänner 2017 könne entnommen werden, dass über die Frage, ob der dritte Sitz mit Rückhalteeinrichtung im Fahrzeug mit dem Kennzeichen *** bereits bei der Begutachtung gemäß Paragraph 57 a, KFG vorhanden gewesen sei, aus technischer Sicht kein eindeutiger Nachweis zu führen sei.

Die Behörde habe lediglich aus der Aussage des Herrn SN abgeleitet, dass bei der durchgeführten Begutachtung der dritte Sitz im LKW gewesen sei. Die beiden angebotenen Zeugen, GD und CT seien von der Behörde nicht einvernommen worden. Die Behörde habe somit im Rahmen einer vorweggenommenen Beweiswürdigung von dieser Beweisaufnahme abgesehen und ohne Einvernahme bereits beschlossen, dass diese Zeugen offensichtlich unglaubwürdig seien. Es sei auch zu berücksichtigen, dass der Unmittelbarkeitsgrundsatz verletzt worden sei.

Durch die Einvernahme der beiden Zeugen, hätte die belangte Behörde auch den Hinweis bekommen, dass vor den beiden Überprüfungen durch die Beschwerdeführerin im Oktober 2015 und November 2016, der gegenständliche LKW auch von anderen Begutachtungsstellen schon als positiv begutachtet worden sei. Auch hätte die Behörde herausfinden können, dass der Zeuge CT nicht nur ein geschultes, langjähriges Prüfforgan sei, sondern mehr als acht Jahre lang beim Hersteller des gegenständlichen Fahrzeuges gelernt und gearbeitet habe. Der Verfahrensmangel sei wesentlich, da bei der Einvernahme der beiden Zeugen, die Behörde zur Ansicht gelangen hätte müssen, dass die Angaben des Herrn SN, der mehrfach gegen die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes verstoßen habe, unglaubwürdig seien und nicht nur kein Beweis für ein allfällig unrichtiges Gutachten der Beschwerdeführerin vorliege, sondern auch nachweislich die beiden Gutachten richtig seien, da der LKW im Vorführungszeitpunkt nur zwei Sitze gehabt habe.

Ergänzend werde auch noch auf die Ausführung im angefochtenen Bescheid hingewiesen, wonach über Herrn SN mit Strafverfügung der BH Hartberg-Fürstenfeld, eine Verwaltungsstrafe verhängt worden sei und der gegenständliche LKW am 6. Februar 2017 vom Amt der Wiener Landesregierung einer Überprüfung gemäß § 56 KFG unterzogen worden sei und die Behörde die Sinnhaftigkeit einer Schutzbehauptung bzw. deren Aufrechterhaltung nicht zu erkennen vermocht habe. Ergänzend werde auch noch auf die Ausführung im angefochtenen Bescheid hingewiesen, wonach über Herrn SN mit Strafverfügung der BH Hartberg-Fürstenfeld, eine Verwaltungsstrafe verhängt worden sei und der gegenständliche LKW am 6. Februar 2017 vom Amt der Wiener Landesregierung einer Überprüfung gemäß Paragraph 56, KFG unterzogen worden sei und die Behörde die Sinnhaftigkeit einer Schutzbehauptung bzw. deren Aufrechterhaltung nicht zu erkennen vermocht habe.

2. Ein weiterer Verfahrensmangel liege darin, dass die Behörde nicht sämtliche Unterlagen aus dem zugrundeliegenden Verwaltungsakt berücksichtigt habe. Bei Berücksichtigung des positiven Revisionsergebnisses aus dem Jahr 2016, wäre die Behörde jedenfalls zur Ansicht gelangt, dass die Anordnungen aus dem Jahr 2013 penibelst beachtet und das Qualitätskonzept gereift worden sei.

Unrichtige Tatsachenfeststellung aufgrund unrichtiger Beweiswürdigung:

1. Im gesamten erstinstanzlichen Bescheid sei keine einzige Sachverhaltsfeststellung getroffen worden, dass der gegenständliche LKW am 15. Oktober 2015 und am 4. November 2016 mit drei Sitzen in der Fahrerkabine vorgeführt worden sei. Für den Fall, dass es sich um eine dislozierte oder schlüssige Feststellung handle, werde darauf hingewiesen, dass nach Ansicht der Behörde, der Aussage des Herrn SN Glauben geschenkt worden sei, da keine Hinweise darauf zu finden seien, dass dieser sich daraus Vorteile ziehen hätte können bzw. die Absicht bestünde, dem Beschwerdeführer dadurch Nachteile zufügen zu wollen. Eine derartige Beweiswürdigung sei unrichtig.

2. Herr SN habe auch weitere beträchtliche Delikte begangen. Der gegenständliche LKW sei zur Überprüfung gemäß § 57a KFG am 4. November 2016, nach Ablauf der Toleranzfrist, welche am 31. Oktober 2016 geendet habe, auf eigener Achse gefahren worden sei. 2. Herr SN habe auch weitere beträchtliche Delikte begangen. Der gegenständliche LKW sei zur Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG am 4. November 2016, nach Ablauf der Toleranzfrist, welche am 31. Oktober 2016 geendet habe, auf eigener Achse gefahren worden sei.

3. Auch habe Herr SN das gegenständliche Fahrzeug vom 14. Juni 2016 bis 4. November 2016 ohne gültiges Lärmarm-Zertifikat im Straßenverkehr verwendet, ohne das auf das Lärmarm-Zertifikat hinweisende Taferl am LKW unkenntlich zu machen.

4. Es sei auch nicht berücksichtigt worden, dass das gegenständliche Fahrzeug auch noch zweimal von anderen gemäß § 57a KFG 1967 ermächtigten Stellen begutachtet worden sei. 4. Es sei auch nicht berücksichtigt worden, dass das gegenständliche Fahrzeug auch noch zweimal von anderen gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 ermächtigten Stellen begutachtet worden sei.

5. Der nachträglich eingebaute dritte Sitz sei lediglich mit vier Schellen an den Füßen am Getriebekanal fixiert worden.

Man müsse bloß acht Schrauben lösen und könne den Sitz aus dem LKW heben. Der Zeitaufwand betrage wahrscheinlich rund drei Minuten. Auch der Sicherheitsgurt sei mit ein bis zwei Schrauben leicht zu entfernen. Aufgrund der leichten Demontagemöglichkeit des Sitzes und des Sicherheitsgurtes sowie auch aufgrund des weiteren Sachverhaltes ergäbe sich, dass das gegenständliche Fahrzeug nicht mit diesem dritten Sitz samt Sicherheitsgurt bei den seitens der Beschwerdeführerin durchgeführten beiden wiederkehrenden Begutachtungen in den Jahren 2015 und 2016 sowie auch bei den Begutachtungen im Jahr 2013 und 2014 vorgeführt worden sei. Würde der Zulassungsbesitzer zugeben, lediglich zwecks Vorführung des Fahrzeuges zur wiederkehrenden Begutachtung diesen dritten Sitz jeweils ausgebaut zu haben, um dadurch ein positives Gutachten zu erhalten, würde dies mehr als eine bloße Sorglosigkeit darstellen und hätte dies gravierende Rechtsfolgen für den Zulassungsbesitzer, Herrn SN nach sich gezogen. Zum Zeitpunkt, als er die diesbezügliche erste Aussage am 22. Dezember 2016 getätigt habe, habe er noch nicht von dem für ihn recht glimpflichen Ausgang gewusst. Auch aus diesem Grund sei die von der belangten Behörde dargelegte Beweiswürdigung, dass die Aussagen des Zeugen SN nicht in Zweifel zu ziehen seien, jedenfalls nicht richtig.

Selbst für einen Laien sei ersichtlich, dass es sich hierbei nicht um einen genehmigten, nachträglich eingebauten Sitz handle. Dieser Sitz sei dergestalt hoch gesetzt, dass ein Fahrgast, der auf diesem Sitz Platz nimmt, deutlich die beiden anderen mitfahrenden Personen im LKW überrage.

Die belangte Behörde hätte im Rahmen der Beweiswürdigung in diesem Zusammenhang beachten müssen, dass im Gutachten Nr. *** vom 15. Oktober 2015 als leichter Mangel festgehalten worden sei, dass beim Fahrersitz der Sitzbezug leicht aufgerissen sei. Dies beweise, dass die Prüfer jedenfalls in der Fahrgastkabine gewesen seien, um dort eine Prüfung durchzuführen.

Aufgrund der bestehenden Offizialmaxime habe die belangte Behörde auch das Gutachten betreffend der wiederkehrenden Begutachtung aus dem Jahr 2014 und dem Jahr 2013 beischaffen müssen, da dadurch nachgewiesen hätte werden können, dass nicht nur die beiden Gutachten aus dem Jahr 2013 und 2014 sondern auch aus dem Jahr 2015 und 2016 richtig seien und der gegenständliche LKW immer nur mit zwei Sitzen in der Fahrgastkabine vorgeführt worden sei.

Diesbezüglich werde der Beweisantrag auf Beischaffung der Prüfgutachten gemäß § 57a KFG aus dem Jahr 2013 und 2014 zum Beweis dafür, dass der gegenständliche LKW immer mit zwei Sitzen in der Fahrgastkabine vorgeführt worden sei, gestellt. Diesbezüglich werde der Beweisantrag auf Beischaffung der Prüfgutachten gemäß Paragraph 57 a, KFG aus dem Jahr 2013 und 2014 zum Beweis dafür, dass der gegenständliche LKW immer mit zwei Sitzen in der Fahrgastkabine vorgeführt worden sei, gestellt.

8. Ein derartiger LKW der Marke MAN mit drei Sitzmöglichkeiten für Fahrgäste sei nur in Form einer Doppelbank und einem Einzelsitz für den Fahrer ausgeführt worden.

Zusammenfassend sei somit zu berücksichtigen, dass die belangte Behörde ihre Tatsachenfeststellungen aufgrund unrichtiger Beweiswürdigung getroffen habe und diese bei richtiger Beweiswürdigung, folgende Tatsachenfeststellung treffen hätte müssen:

„Anlässlich der wiederkehrenden Überprüfung gemäß § 57a KFG vom 15.10.2015 und am 4.11.2016 wurde der LKW der Marke MAN L73 mit dem Kennzeichen *** unter der *** mit zwei Sitzen in der Fahrgastzelle vorgeführt und sind die beiden genannten Gutachten vom 15.10.2015 und 4.11.2016 der Beschwerdeführerin richtig.“ „Anlässlich der wiederkehrenden Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG vom 15.10.2015 und am 4.11.2016 wurde der LKW der Marke MAN L73 mit dem Kennzeichen *** unter der *** mit zwei Sitzen in der Fahrgastzelle vorgeführt und sind die beiden genannten Gutachten vom 15.10.2015 und 4.11.2016 der Beschwerdeführerin richtig.“

Unrichtige rechtliche Beurteilung:

1. Vorerst werde nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid keine einzige Sachverhaltsfeststellung getroffen habe, dass tatsächlich der verfahrensgegenständliche LKW mit drei Sitzen zu den beiden Überprüfungen vorgeführt worden sei.

2. Es sei zu beachten, dass die Anordnung aus dem Jahr 2009 schon äußerst lange zurückliege und die Beschwerdeführerin in der Zwischenzeit auch eine sehr große Anzahl von Prüfgutachten im Ausmaß von rund 18.000 Stück erstattet habe. Allfällige Vorfälle, die schon längere Zeit zurückliegen, seien laut herrschender Rechtsprechung

des Verwaltungsgerichtshofes allerdings nicht zu berücksichtigen (vgl. VwGH vom 17.12.2002, 2001/11/0061).2. Es sei zu beachten, dass die Anordnung aus dem Jahr 2009 schon äußerst lange zurückliege und die Beschwerdeführerin in der Zwischenzeit auch eine sehr große Anzahl von Prüfgutachten im Ausmaß von rund 18.000 Stück erstattet habe. Allfällige Vorfälle, die schon längere Zeit zurückliegen, seien laut herrschender Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes allerdings nicht zu berücksichtigen vergleiche VwGH vom 17.12.2002, 2001/11/0061).

Diesbezüglich werde ausdrücklich auf die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 27. März 2008, GZ: 2005/11/0193 verwiesen. Dort sei ein Wohlverhalten über einen Zeitraum von mehr als 17 Monaten zwischen Durchführung der Revision und der Erlassung des angefochtenen Bescheides dahingehend beurteilt worden, dass von einer weiterhin vorliegenden Vertrauenswürdigkeit auszugehen sei.

3. Genauso hätte die belangte Behörde berücksichtigen müssen, dass seit der Revision 2013 schon mehr als vier Jahre vergangen seien. Zudem hätte auch das Revisionsergebnis aus dem Jahr 2016, bei richtiger rechtlicher Beurteilung beigeschafft werden müssen, aus welchem ersichtlich sei, dass keine einzige Beanstandung der Gutachten im Revisionszeitraum vorgelegen habe. Bei richtiger rechtlicher Beurteilung, hätte die belangte Behörde nicht davon ausgehen dürfen, dass die Anordnungen aus dem Jahr 2013 von der Beschwerdeführerin nicht eingehalten würden. Vielmehr zeige sich, dass - noch dazu bei der großen Anzahl von erstatteten Gutachten - die Beschwerdeführerin sich sehr genau an diese Anordnungen und auch an das Qualitätssicherungskonzept gehalten habe. Die Anordnung aus dem Jahr 2013 hätte somit bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit von der belangten Behörde nicht beachtet werden dürfen.

4. Selbst wenn man den erstinstanzlichen Sachverhaltsfeststellungen folge und bei der Begutachtung ein und desselben Fahrzeuges tatsächlich zweimal von den beiden Prüforgangen ein und derselbe Fehler gemacht worden sei (was ausdrücklich bestritten werde), wäre dieser Umstand bei richtiger rechtlicher Beurteilung auch nicht geeignet gewesen, die Vertrauenswürdigkeit der Beschwerdeführerin abzusprechen. Diesbezüglich werde auf den Gesamtdurchführungserlass zur wiederkehrenden Begutachtung des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. Juni 1986, 69.512/1-IV/3-86 (GdE) hingewiesen.

Im vorliegenden Fall sei nach Ansicht der belangten Behörde, das Prüfgutachten deswegen unrichtig gewesen, weil in der Fahrgastzelle sich nicht zwei, sondern drei Sitze befunden haben. Der von der belangten Behörde vorgeworfene Fehler bestehe somit lediglich darin, dass das Fahrzeug nicht mit drei Sitzen typisiert gewesen, sondern im Zulassungsschein und im Einzelgenehmigungsbescheid das Vorhandensein von zwei Sitzen vermerkt sei. Tatsache sei, dass es auch diese LKWs mit drei Sitzen in der Fahrgastzelle gäbe und man diese auch von der Behörde typisieren lassen könne.

Es sei ein großer Unterschied, ob ein Prüfgutachten deswegen falsch sei, weil ein Mangel, der die Verkehrssicherheit massiv beeinträchtige (wie z.B. fehlerhafte Bremsen etc.), vorliege, oder weil nicht berücksichtigt worden sei, dass bei dem konkret begutachteten LKW nur zwei Sitze typisiert waren, obwohl es auch Fahrzeuge derselben Klasse und desselben Typs gäbe, die drei Sitze (mit Doppelsitzbank) typisiert haben. Von einem LKW, der im Straßenverkehr mit einem die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Mangel unterwegs ist, gehe eine deutlich höhere Gefahr aus, als von einem LKW, bei welchem ein dritter Sitz eingebaut und nur zwei Sitze typisiert sind. Dies bedeute, dass nicht von einer derartigen Schwere des Falles auszugehen sei, dass ein sofortiger Widerruf unbedingt geboten erscheine. Auch aus diesem Grund sei der angefochtene Bescheid mit einer Rechtswidrigkeit behaftet.

5. Im Zusammenhang mit der eben erwähnten Ziffer 14 des Gesamtdurchführungserlasses zur wiederkehrenden Begutachtung (GdE) werde auch ausdrücklich noch einmal darauf hingewiesen, dass ein Widerruf der Ermächtigung jedenfalls auf ausreichend begründete Ermittlungsergebnisse gestützt werden müsse. Die belangte Behörde habe ihr Ermittlungsergebnis lediglich auf die Behauptung eines erwischten Zulassungsbesitzers gestützt und sogar im Rahmen einer vorweggenommenen Beweiswürdigung berechnete Beweisangebote einfach übergangen.

6. Auch die herrschende Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes, gehe von einem berechtigten Widerruf der Ermächtigung nur dann aus, wenn es sich um äußerst triftige und schwere Fälle handle. Selbst das von der belangten Behörde erwähnte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 27. März 1990, Zl. 89/11/0080 bejahe den Widerruf nur bei äußerst schweren Verstößen, welche die Vertrauenswürdigkeit beeinträchtigen können. Im genannten Fall seien von der einzigen im Betrieb namhaft gemachten geeigneten Person als Prüforgang, unter anderem 42 noch unausgeführte Gutachtensformulare im Betrieb aufgelegt, die vom Prüforgang bereits blanko unterschrieben waren.

Auch ergäbe sich aus diesem Judikat, dass eine Erschütterung der Vertrauenswürdigkeit bei einer juristischen Person, z.B. bei einer GmbH - wie es auch bei einer Beschwerdeführerin voliege - nur dann gegeben sei, wenn es dem leitenden Organ dieser juristischen Person trotz Kontrolle nicht möglich gewesen sei, den Missetand zu erkennen. Während bei 42 aufliegenden, unterschriebenen Blankogutachten es für das Organ, also für den handelsrechtlichen und gewerberechtlichen Geschäftsführer ein leichtes gewesen sei, dies bei ordnungsgemäßen Kontrollen zu erkennen, sei im verfahrensgegenständlichen Fall davon auszugehen, dass dies nicht möglich gewesen sei. Es seien schließlich massive Qualitätssicherungsmaßnahmen in die Wege geleitet und penibelst eingehalten worden, was sich auch aus dem positiven Revisionsergebnis aus dem Jahr 2016 ergäbe. Wenn nun - wie von der belangten Behörde angenommen und von der Beschwerdeführerin an und für sich bestritten werde - die beiden Prüfer bei der Überprüfung eines Fahrzeuges übersehen hätten, dass im Typenschein nur zwei Fahrersitze genannt und in der Fahrgastzelle drei Sitze montiert seien, hätten die handelnden Organe der Beschwerdeführerin keine Möglichkeit gehabt, diesen konkreten Fehler zu erkennen bzw. zu vermeiden.

7. Auch das weitere von der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid genannte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 22. November 1994, Zl. 94/11/0221 beinhalte massive Fehler, die zum Verlust der Vertrauenswürdigkeit geführt hätten. In diesem genannten Fall sei einerseits festgestellt worden, dass mit Sicherheit ein bestimmter Mangel eines Fahrzeuges bereits bei der Begutachtung vorgelegen sei. Andererseits sei in diesem Fall festgestellt worden, dass nur bei einem von acht der zur Prüfung vorgeführten Fahrzeuge kein Mangel festgestellt worden sei, während die übrigen sieben Gutachten, bis zu sechs schwere Mängel aufgewiesen hätten, die bei der Begutachtung durch das Prüforgan bereits vorhanden gewesen waren. Der diesem Erkenntnis zugrunde liegende Sachverhalt sei somit von deutlich mehr und schwerwiegenderen Fehlern ausgegangen, als die dem Sachverhalt des angefochtenen Bescheides zugrunde liegenden Fehler.

8. Der von der belangten Behörde ausgesprochene Widerruf der Ermächtigung gemäß § 57 KFG sei jedenfalls auch nicht verhältnismäßig. In der österreichischen Verfassung sowie auch in der Menschenrechtskonvention sei ja der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bei Eingriffen in Rechtsgütern verankert. Dies habe der österreichische Gesetzgeber auch bei der Normierung des § 57a Abs. 2 KFG berücksichtigt. So sei in § 57a Abs. 2 KFG nicht nur vorgesehen worden, dass die Ermächtigung ganz oder nur hinsichtlich einzelner Arten von Fahrzeugen zu widerrufen sei, wenn die diesbezüglichen Voraussetzungen vorliegen, es werde auch ausdrücklich folgendes festgehalten: „Erforderlichenfalls kann der Ausschluss bestimmter geeigneter Personen von dieser Tätigkeit angeordnet werden.“ 8. Der von der belangten Behörde ausgesprochene Widerruf der Ermächtigung gemäß Paragraph 57, KFG sei jedenfalls auch nicht verhältnismäßig. In der österreichischen Verfassung sowie auch in der Menschenrechtskonvention sei ja der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bei Eingriffen in Rechtsgütern verankert. Dies habe der österreichische Gesetzgeber auch bei der Normierung des Paragraph 57 a, Absatz 2, KFG berücksichtigt. So sei in Paragraph 57 a, Absatz 2, KFG nicht nur vorgesehen worden, dass die Ermächtigung ganz oder nur hinsichtlich einzelner Arten von Fahrzeugen zu widerrufen sei, wenn die diesbezüglichen Voraussetzungen vorliegen, es werde auch ausdrücklich folgendes festgehalten: „Erforderlichenfalls kann der Ausschluss bestimmter geeigneter Personen von dieser Tätigkeit angeordnet werden.“

Wenn man nun der belangten Behörde folge und davon ausgehe, dass tatsächlich bei dem verfahrensgegenständlichen LKW übersehen worden sei, dass drei Sitze eingebaut und nur zwei typisiert waren (was ausdrücklich bestritten werde), dann ergäbe sich, dass lediglich zwei von diesen 13 Prüfern diesen Fehler gemacht haben. Wenn die Behörde aufgrund dieses Umstandes sofort den Widerruf der Ermächtigung zur Gänze und für die gesamte Betriebsstätte mit sofortiger Wirkung ausspricht, sei dies jedenfalls als überschießend anzusehen. Durch eine derartige Maßnahme würden auch die anderen 11 Prüforgane, die jedenfalls laut dem festgestellten Sachverhalt keinen Fehler gemacht hätten und eine sehr große Anzahl von Gutachten pro Jahr abwickeln, ebenfalls gezwungen, keine Tätigkeiten mehr durchzuführen und würden ihren Job verlieren. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeit hätte vielmehr die belangte Behörde bei richtiger rechtlicher Beurteilung - selbst bei Berücksichtigung des von der Behörde angenommen Sachverhalts (der bestritten werde), die Ermächtigung nicht widerrufen dürfen bzw. allenfalls nur die beiden bei der konkreten Prüfung beteiligten Personen von der weiteren Prüftätigkeit ausschließen dürfen.

9. Zusammenfassend sei somit festzuhalten, dass der angefochtene Bescheid, aufgrund unrichtiger rechtlicher Beurteilung erlassen worden sei.

Mit Schreiben vom 16. Mai 2017 hat die Behörde, als Nachtrag zum Schreiben vom 12. Mai 2017, das Schreiben der

Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf vom 11. Mai 2017, BH-OP/03/154000008092/15 übermittelt.

Im gegenständlichen Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf wird zusammengefasst ausgeführt, dass seitens der Beschwerdeführerin ein Kraftfahrzeug am 30. April 2015, gemäß § 57a Abs. 4 KFG positiv begutachtet wurde, wobei lediglich ein leichter Mangel (kleine Steinschläge und Kratzer an der Scheibe) im Gutachten Nr. *** vermerkt worden sei. Bei einer Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG 19 Tage später, seien insgesamt vier schwere (Bremscheiben von außen nach innen verlaufend über ca. 60% der Reibfläche bis zur Innenbelüftung durchgerissen, Scheibenwischerlippe 15 cm eingerissen, Treibstofftank und Hubzylinder undicht) und sieben leichte Mängel festgestellt worden. Einige der schweren Mängel seien bereits bei einer § 58 KFG - Überprüfung am 2. April 2015 als leichte Mängel vorhanden gewesen und im damaligen Gutachten festgehalten worden. Im gegenständlichen Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf wird zusammengefasst ausgeführt, dass seitens der Beschwerdeführerin ein Kraftfahrzeug am 30. April 2015, gemäß Paragraph 57 a, Absatz 4, KFG positiv begutachtet wurde, wobei lediglich ein leichter Mangel (kleine Steinschläge und Kratzer an der Scheibe) im Gutachten Nr. *** vermerkt worden sei. Bei einer Teiluntersuchung gemäß Paragraph 58, KFG 19 Tage später, seien insgesamt vier schwere (Bremscheiben von außen nach innen verlaufend über ca. 60% der Reibfläche bis zur Innenbelüftung durchgerissen, Scheibenwischerlippe 15 cm eingerissen, Treibstofftank und Hubzylinder undicht) und sieben leichte Mängel festgestellt worden. Einige der schweren Mängel seien bereits bei einer Paragraph 58, KFG - Überprüfung am 2. April 2015 als leichte Mängel vorhanden gewesen und im damaligen Gutachten festgehalten worden.

Auch habe das Landesverwaltungsgericht Burgenland bereits in einem gleichgelagerten Fall das zugrundeliegende Verwaltungsstrafverfahren mangels Verschuldens des Beschuldigten eingestellt, da seitens der D GmbH in *** als zur Erstellung eines Gutachtens nach § 57a KFG befugte Stelle ein Mangel nicht festgestellt worden sei und der Beschuldigte darauf vertrauen dürfe, dass das Kraftfahrzeug hinsichtlich dieses Mangels vor dem angelasteten Tatzeitpunkt, behördlich für in Ordnung befunden worden sei. Auch habe das Landesverwaltungsgericht Burgenland bereits in einem gleichgelagerten Fall das zugrundeliegende Verwaltungsstrafverfahren mangels Verschuldens des Beschuldigten eingestellt, da seitens der D GmbH in *** als zur Erstellung eines Gutachtens nach Paragraph 57 a, KFG befugte Stelle ein Mangel nicht festgestellt worden sei und der Beschuldigte darauf vertrauen dürfe, dass das Kraftfahrzeug hinsichtlich dieses Mangels vor dem angelasteten Tatzeitpunkt, behördlich für in Ordnung befunden worden sei.

Diesbezüglich wurden die verfahrensgegenständlichen Aktenteile (§ 57a Gutachten vom 30. April 2015, § 58 KFG Gutachten vom 2. April 2015 und 19. Mai 2015, Stellungnahme des Sachverständigen vom 09. Mai 2017) sowie der Einstellungsbeschluss des LVwG Burgenland vom 22. Dezember 2014, Zl. E 003/07/2014.146/010 und E 003/07/2014.201/002 zur Würdigung vorgelegt. Diesbezüglich wurden die verfahrensgegenständlichen Aktenteile (Paragraph 57 a, Gutachten vom 30. April 2015, Paragraph 58, KFG Gutachten vom 2. April 2015 und 19. Mai 2015, Stellungnahme des Sachverständigen vom 09. Mai 2017) sowie der Einstellungsbeschluss des LVwG Burgenland vom 22. Dezember 2014, Zl. E 003/07/2014.146/010 und E 003/07/2014.201/002 zur Würdigung vorgelegt.

?

Stellungnahme zum Nachtrag

Der Nachtrag vom 16. Mai 2017, AZ. RU6-M-1752/033-2017 wurde seitens der belangten Behörde, dem Beschwerdeführervertreter zur Stellungnahme übermittelt. Mit Schreiben vom 22. Mai 2017, eingelangt am 23. Mai 2017, hat die Beschwerdeführerin, vertreten durch Rechtsanwälte Neuwirth Neurauder Bohmann im Wesentlichen wie folgt Stellung genommen:

Nach Ansicht der Beschwerdeführerin sei für die Bearbeitung der Mitteilung der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf, als erstinstanzliche Behörde die Landeshauptfrau für Niederösterreich gemäß § 57a KFG 1967 zuständig. Aus diesem Grund werde diese Stellungnahme nicht nur beim LVwG NÖ, sondern auch bei der erstinstanzlichen Behörde eingebracht. Nach Ansicht der Beschwerdeführerin sei für die Bearbeitung der Mitteilung der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf, als erstinstanzliche Behörde die Landeshauptfrau für Niederösterreich gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 zuständig. Aus diesem Grund werde diese Stellungnahme nicht nur beim LVwG NÖ, sondern auch bei der erstinstanzlichen Behörde eingebracht.

Es sei kein Ermittlungsverfahren im Sinne des AVG von der belangten Behörde geführt worden, der gesamte Sachverhalt sei sofort an die zweite Instanz einfach weitergeleitet worden. Eine derartige Verlagerung des gesamten

Verwaltungsverfahren in die zweite Instanz stelle nicht nur eine Rechtsverweigerung dar, sondern sei auch im Sinne der ordnungsgemäß vorgesehenen Verwaltungstätigkeit von erstinstanzlichen Behörden rechtspolitisch als höchst problematisch anzusehen.

Wie sich bereits in dem erstinstanzlichen Verfahren, welches der eingebrachten Beschwerde zugrunde liegt gezeigt habe, werde von Seiten der belangten Behörde kein faires Verfahren durchgeführt, sondern in voreilender Beweiswürdigung unter Missachtung von Beweisanboten vorab eine Entscheidung getroffen, welche naturgemäß unrichtig sei, offensichtlich mit dem Hintergedanken, dass sowieso eine zweite Instanz das gesamte Beweisverfahren nochmals durchführen werde. Auch der gesetzlich vorgesehene und berechtigte Antrag gemäß § 13 Abs. 4 VwGVG sei von der belangten Behörde einfach nicht bearbeitet, sondern sogleich der gesamte Akt mit der Beschwerde an die zweite Instanz weitergeleitet worden. Wie sich bereits in dem erstinstanzlichen Verfahren, welches der eingebrachten Beschwerde zugrunde liegt gezeigt habe, werde von Seiten der belangten Behörde kein faires Verfahren durchgeführt, sondern in voreilender Beweiswürdigung unter Missachtung von Beweisanboten vorab eine Entscheidung getroffen, welche naturgemäß unrichtig sei, offensichtlich mit dem Hintergedanken, dass sowieso eine zweite Instanz das gesamte Beweisverfahren nochmals durchführen werde. Auch der gesetzlich vorgesehene und berechtigte Antrag gemäß Paragraph 13, Absatz 4, VwGVG sei von der belangten Behörde einfach nicht bearbeitet, sondern sogleich der gesamte Akt mit der Beschwerde an die zweite Instanz weitergeleitet worden.

Nachdem der Beschwerdeführerin bis zum jetzigen Zeitpunkt keinerlei Möglichkeit gegeben worden sei, zu den jedenfalls unrichtigen Behauptungen der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf eine Stellungnahme abzugeben, seien die in diesem Schreiben angeführten Angaben jedenfalls bis nach Durchführung eines entsprechenden Beweisverfahrens im Beschwerdeverfahren nicht zu berücksichtigen.

Da die Beschwerdeführerin bis zum jetzigen Zeitpunkt keinerlei Informationen über die dem Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf zugrundeliegenden Vorwürfe bekommen habe und zur endgültigen Beurteilung der Sach- und Rechtslage naturgemäß auch der gesamte zugrundeliegende Akt der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf, welcher offensichtlich im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens gegen den Halter des Fahrzeuges mit dem Kennzeichen *** geführt worden sei, notwendig sei, werde durch die einfache Übermittlung des Schreibens der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf an das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich in das verfassungsmäßig zustehende Recht auf Gehör der Beschwerdeführerin und auch in Art. 6 MRK massiv eingegriffen. Da die Beschwerdeführerin bis zum jetzigen Zeitpunkt keinerlei Informationen über die dem Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf zugrundeliegenden Vorwürfe bekommen habe und zur endgültigen Beurteilung der Sach- und Rechtslage naturgemäß auch der gesamte zugrundeliegende Akt der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf, welcher offensichtlich im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens gegen den Halter des Fahrzeuges mit dem Kennzeichen *** geführt worden sei, notwendig sei, werde durch die einfache Übermittlung des Schreibens der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf an das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich in das verfassungsmäßig zustehende Recht auf Gehör der Beschwerdeführerin und auch in Artikel 6, MRK massiv eingegriffen.

Aus diesem Grund stelle die Beschwerdeführerin jedenfalls schon jetzt den Antrag auf Übermittlung des gesamten Aktes der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf, GZ: BH-OP/O3/154000008092/15, damit noch eine ergänzende Stellungnahme zu dem gesamten Akt abgegeben werden und die Beschwerdeführerin von dem ihr verfassungsmäßig zustehenden Recht auf Gehör Gebrauch machen könne.

Vorweg werde auf die zeitlichen Abläufe des Verfahrens bei der BH Oberpullendorf laut den bisher vorliegenden Unterlagen hingewiesen:

-

30. April 2015 Gutachten der Beschwerdeführerin gemäß § 57a KFG
30. April 2015 Gutachten der Beschwerdeführerin gemäß Paragraph 57 a, KFG

-

19. Mai 2015 Anhaltung des gegenständlichen LKWs und Überprüfung gemäß § 58a KFG
19. Mai 2015 Anhaltung des gegenständlichen LKWs und Überprüfung gemäß Paragraph 58 a, KFG

-

9. Februar 2016 Stellungnahme des Amtssachverständigen der Bundesanstalt

für Verkehr (derzeit nicht bekannt, aber im Akt zitiert)

-

19. April 2017 ergänzende Fragen der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf an die Bundesanstalt für Verkehr (derzeit nicht bekannt, aber im Akt zitiert)

9. Mai 2017 Stellungnahme der Bundesanstalt für Verkehr

Besonders auffallend sei, dass der angefochtene Bescheid der belangten Behörde am Gründonnerstag, den 13. April 2017 der Beschwerdeführerin zugestellt worden sei. Am darauffolgenden Mittwoch habe die Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf eine Anfrage an die Bundesanstalt für Verkehr gerichtet, welche auch kurzfristig geantwortet habe. Erst fast genau zwei Jahre nach der Anhaltung des gegenständlichen LKWs sei die ergänzende Anfrage an die Bundesanstalt für Verkehr gerichtet worden. Erst mehr als zwei Jahre nach der Anhaltung des LKWs sei der Sachverhalt an die zuständige Behörde, der Landeshauptfrau weitergeleitet worden.

Ausdrücklich bestritten werde das Vorbringen, wonach das Landesverwaltungsgericht Burgenland bereits in einem gleich gelagerten Fall das zugrundeliegende Verwaltungsstrafverfahren mangels Verschuldens des Beschuldigten eingestellt habe, da seitens der D GmbH ein Mangel nicht festgestellt werden konnte und der Beschuldigte darauf vertrauen durfte, dass das Kraftfahrzeug hinsichtlich dieses Mangels vor dem angelasteten Tatzeitpunkt behördlich für in Ordnung befunden worden sei. Diese Ausführungen seien nicht nur unrichtig, sondern aktenwidrig. Vielmehr ergäbe sich aus dem vorliegenden Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Burgenland, Zl. E003/07/2014.146/010 und E003/07/2014.201/002, dass zum Zeitpunkt der Überprüfung durch die Beschwerdeführerin der ursprünglich monierte Mangel gar nicht vorgelegen sei.

Aus diesen Ausführungen des Landesverwaltungsgerichtes Burgenland sei eindeutig abzuleiten, dass die in Rede stehenden Risse trotz Reparatur wieder an der gleichen Stelle auftreten könnten. Auch ergäbe sich aus den Sachverhaltsfeststellungen, dass eine derartige Reparatur vor der Überprüfung gemäß § 57a KFG 1967 durch die D GmbH durchgeführt worden sei. Es ergäbe sich somit aus dem Erkenntnis eindeutig, dass die Beschwerdeführerin am 12. Juni 2013 ein richtiges Gutachten erstellt habe. Der entsprechende Vorwurf der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf in ihrem Schreiben sei falsch und werde noch zu überprüfen sein, aus welchem Grund die Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf falsche Angaben in einer behördlichen Mitteilung mache. Aus diesen Ausführungen des Landesverwaltungsgerichtes Burgenland sei eindeutig abzuleiten, dass die in Rede stehenden Risse trotz Reparatur wieder an der gleichen Stelle auftreten könnten. Auch ergäbe sich aus den Sachverhaltsfeststellungen, dass eine derartige Reparatur vor der Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 durch die D GmbH durchgeführt worden sei. Es ergäbe sich somit aus dem Erkenntnis eindeutig, dass die Beschwerdeführerin am 12. Juni 2013 ein richtiges Gutachten erstellt habe. Der entsprechende Vorwurf der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf in ihrem Schreiben sei falsch und werde noch zu überprüfen sein, aus welchem Grund die Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf falsche Angaben in einer behördlichen Mitteilung mache.

Aber nicht nur der Vorwurf betreffend der Überprüfung vom 12. Juni 2013 sondern auch der Vorwurf betreffend der Überprüfung am 30. April 2015 sei unrichtig. Dies zeige sich eindeutig, wenn man die drei im Akt befindlichen Gutachten, nämlich das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015, das § 57a KFG Gutachten der Beschwerdeführerin vom 30. April 2015 und das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 19. Mai 2015 vergleichend nebeneinander lege und sich die einzelnen aufgelisteten Mängel ansehe. Zu den in diesen drei Gutachten genannten Mängeln werde wie folgt Stellung genommen: Aber nicht nur der Vorwurf betreffend der Überprüfung vom 12. Juni 2013 sondern auch der Vorwurf betreffend der Überprüfung am 30. April 2015 sei unrichtig. Dies zeige sich eindeutig, wenn man die drei im Akt befindlichen Gutachten, nämlich das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015, das Paragraph 57 a, KFG Gutachten der Beschwerdeführerin vom 30. April 2015 und das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 19. Mai 2015 vergleichend nebeneinander lege und sich die einzelnen aufgelisteten Mängel ansehe. Zu den in diesen drei Gutachten genannten Mängeln werde wie folgt Stellung genommen:

„a) Zu 1.1.7 Bremsventile (Fußbremsventile, Druckregler, Regelventile usw.):

Es sei die Bemerkung „geringer Ölverlust am Druckregler“ angeführt worden.

Weder das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 noch das Gutachten vom 19. Mai 2015 habe unter dieser Prüfposition einen Mangel oder eine „Bemerkung“ im Gutachten vermerkt.

b) Zu 1.1.9 Energievorratsbehälter, Druckluftbehälter:

Die Anmerkung „Luftkessel mit leichtem Rost“ sei angeführt worden.

Das Gutachten vom 2. April 2015 der Bundesanstalt für Verkehr habe unter dieser Prüfposition weder einen Mangel noch eine Bemerkung angeführt, wobei im Gutachten vom 19. Mai 2015 unter dieser Prüfposition lediglich ein leichter Mangel ohne Bemerkung angeführt worden sei.

c) Zu 1.1.14 Bremsstrommeln, Bremsscheiben:

Zum Zeitpunkt der Überprüfung durch die Beschwerdeführerin am 30. April 2015 sei unter dieser Prüfposition kein Mangel zu erkennen gewesen. Das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr habe am 2. April 2015 unter dieser Prüfposition einen leichten Mangel festgestellt, ohne Bemerkung worauf sich dieser Mangel beziehe. Aus technischer Sicht sei aus diesem Gutachten nachträglich nicht möglich, irgendeine Feststellung zu treffen, was zum damaligen Zeitpunkt überhaupt bemängelt worden sei. Unter dieser Prüfposition könne schließlich eine Vielzahl von Mängeln auftreten.

Dadurch sei nicht der Rückschluss zulässig, dass der am 19. Mai 2015 durch die Bundesanstalt für Verkehr festgestellte schwere Mangel durch die Begutachtung der Prüfer der Beschwerdeführerin im Zuge ihrer Prüftätigkeit festzustellen gewesen sei. Weiters sei festzuhalten, dass Risse auch auf eine starke Beanspruchung der Bremse (Vollbremsungen, welche mehrfach bei einer Laufleistung von 3.787 km wahrscheinlich bzw. nicht auszuschließen seien) zurückzuführen seien.

d) Zu 1.2.1 Betriebsbremse/Wirkung:

Das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 habe unter dieser Prüfposition einen schweren Mangel aufgrund einer Bremskraftdifferenz von 33% an der ersten Achse festgestellt. Am 19. Mai 2015 habe die Bundesanstalt für Verkehr unter dieser Prüfposition einen leichten Mangel ohne Bemerkung, auf die sich der Mangel bezieht, angeführt (errechnete Bremskraftdifferenz an der ersten Achse 23%). Tatsache sei, dass anlässlich der kritisierten Überprüfung der Beschwerdeführerin am 30. April 2015 durch die sachverständigen Prüfer, die Bremswirkung und die Bremskraftdifferenz (maximal 14% an der ersten Achse und 13% an der zweiten Achse) gemäß der Überprüfung im Prüfstand ohne Mangel geprüft worden sei.

e) Zu 3.2. Scheibenzustand:

Im Gutachten der Beschwerdeführerin sei unter dieser Prüfposition ein leichter Mangel mit dazugehörigen Bemerkungen (Windschutzscheibe, kleine Steinschläge und Kratzer) vermerkt worden. In den beiden Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr sei ebenfalls ein leichter Mangel (ohne betreffende Bemerkung) festgestellt worden.

f) Zu 3.4. Scheibenwischer:

Zum Zeitpunkt der Prüfung der sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführer am 30. April 2015 sei unter dieser Prüfposition kein Mangel zu erkennen gewesen. Auch sei keine Bemerkung im Gutachten vorgemerkt worden. Auch das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 habe unter dieser Prüfposition weder einen Mangel noch eine Bemerkung im Gutachten vermerkt. Lediglich am 19. Mai 2015 sei unter dieser Prüfposition ein angeblicher schwerer Mangel (beim linken Scheibenwischer sei die Wischerlippe ca. 15 cm sichtbar eingerissen und in diesem Bereich lose gewesen), angeführt worden. Bei den Wischerlippen handle es sich um sensible Bauteile, die jederzeit durch Umwelteinflüsse oder falsche Behandlung bei der Reinigung von Fahrzeugen rissig werden bzw. einreißen können.

g) Zu 4.2. Begrenzungs-, Umriss-, Seitenmarkierungs- und Schlussleuchten (Zustand und Funktion):

Zum Zeitpunkt der Überprüfung der sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin sei unter dieser Position kein Mangel zu erkennen gewesen. Auch sei keine Bemerkung im Gutachten angeführt worden. Das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 habe unter dieser Prüfposition einen leichten Mangel ohne Bemerkung worauf sich der Mangel beziehen könne, festgestellt. Aus technischer Sicht sei somit nachträglich nicht möglich, eine Feststellung zu treffen, was zum damaligen Zeitpunkt bemängelt worden sei. Dem Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 19. Mai 2015 sei genauso wie im Gutachten der Beschwerdeführerin unter dieser Prüfposition weder ein Mangel noch eine Bemerkung dem Gutachten zu entnehmen.

h) Zu 4.5.1 Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten Zustand und Funktion:

Zum Zeitpunkt der Überprüfung der sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin

sei folgende Bemerkung bei dieser Prüfposition angeführt worden: „Nebelscheinwerferreflektor links und rechts leichte Korrosion“.

Diese Vorgangsweise sei auf die Anleitungen der Vortragenden bei den periodischen Weiterbildungskursen zurückzuführen. In den beiden Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 und 19. Mai 2015 sei unter dieser Prüfposition ein leichter Mangel angeführt worden, wobei keinerlei Bemerkung zu entnehmen sei, worauf sich dieser Mangel beziehe. Aus technischer Sicht sei nachträglich keine Feststellung möglich, was zum damaligen Zeitpunkt bemängelt worden sei.

Die Einstufung der Beurteilung liege im Ermessen des Begutachters.

i) Zu 5.1.1 Achsen/Achskörper:

Zum Zeitpunkt der Überprüfung der sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin sei unter dieser Prüfposition kein Mangel zu erkennen und auch keine Bemerkung anzuführen gewesen. Lediglich in dem Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 sei unter dieser Prüfposition ein leichter Mangel, ohne jegliche Bemerkung, angeführt worden. Im Prüfgutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 19. April 2015 sei - genauso wie im Gutachten der Beschwerdeführerin vom 30. April 2015 - unter dieser Prüfposition weder ein Mangel noch eine Bemerkung im Gutachten vermerkt gewesen.

j) Zu 5.1.2 Achsschenkel:

Zum Zeitpunkt der Überprüfung der sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin sei unter dieser Prüfposition kein Mangel zu erkennen und auch keine Bemerkung anzuführen gewesen. Das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 habe unter dieser Position einen leichten Mangel festgehalten, wobei wiederum keine Bemerkung angeführt worden sei. Am 19. Mai 2015 sei unter dieser Prüfposition - genauso wie im Gutachten der Beschwerdeführerin - weder ein Mangel noch eine Bemerkung im Gutachten vermerkt worden. Unter dieser Prüfposition sei im vorliegenden Mängelkatalog kein leichter Mangel vorgesehen.

k) Zu 5.1.3 Radlager:

Zum Zeitpunkt der Überprüfung der sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin sei bei dieser Prüfposition folgende Bemerkung angeführt worden: „zweite Achse geringes Spiel“.

Das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 habe unter dieser Prüfposition einen schweren Mangel mit der dazugehörigen Bemerkung: „zweite Achse rechts übermäßiges Radlagerspiel, sicht- und spürbares Kippen des Rades gegeben“ festgehalten. Das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 19. Mai 2015 habe allerdings - genauso wie das Gutachten der Beschwerdeführerin - unter dieser Prüfposition weder einen Mangel noch eine Bemerkung im Gutachten angeführt. Dies bedeute, dass der Halter des Fahrzeuges diesen Mangel nach der ersten Begutachtung durch die Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 repariert habe, sodass sowohl das Gutachten der Beschwerdeführerin vom 30. April 2015 als auch das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 19. Mai 2015 keinen diesbezüglichen schweren Mangel feststellen habe können.

l) Zu 5.2.3 Reifen:römisch eins) Zu 5.2.3 Reifen:

Zum Zeitpunkt der Überprüfung durch die sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin sei unter dieser Prüfposition kein Mangel zu erkennen und auch keine Bemerkung anzuführen gewesen. Sowohl das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 als auch das Gutachten vom 19. Mai 2015 habe unter dieser Prüfposition einen leichten Mangel, jedoch keine Bemerkung dazu, angeführt. Aus technischer Sicht sei somit nachträglich keine Feststellung möglich gewesen, was zum damaligen Zeitpunkt bemängelt worden sei bzw. ob die Bereifung bei der Vorführung im Zuge der Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 und die montierte Bereifung, welche im Straßenverkehr in Verwendung war, ident seien. Zum Zeitpunkt der Überprüfung durch die sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin sei unter dieser Prüfposition kein Mangel zu erkennen und auch keine Bemerkung anzuführen gewesen. Sowohl das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 als auch das Gutachten vom 19. Mai 2015 habe unter dieser Prüfposition einen leichten Mangel, jedoch keine Bemerkung dazu, angeführt. Aus technischer

Sicht sei somit nachträglich keine Feststellung möglich gewesen, was zum damaligen Zeitpunkt bemängelt worden sei bzw. ob die Bereifung bei der Vorführung im Zuge der Begutachtung gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 und die montierte Bereifung, welche im Straßenverkehr in Verwendung war, ident seien.

m) Zu 5.3.1 Federn und Stabilisatoren:

Zum Zeitpunkt der Überprüfung der sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin sei unter dieser Prüfposition kein Mangel zu erkennen gewesen. Genauso habe auch das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr am 2. April 2015 unter dieser Prüfposition weder einen Mangel, noch eine Bemerkung im Gutachten vermerkt. Lediglich das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 19. Mai 2015 habe unter dieser Prüfposition einen leichten Mangel angeführt, wobei keine Bemerkung angeführt worden sei, worauf sich dieser Mangel beziehe. Aus technischer Sicht sei auch hier nachträglich keine Feststellung mehr möglich.

n) Zu 5.3.3 Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme:

Zum Zeitpunkt der Überprüfung der sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin sei folgende Bemerkung bei dieser Prüfposition angefügt worden: „Gummielemente leicht brüchig/porös“.

Auch diese Vorgangsweise sei auf die Anleitung der Vortragenden bei den periodischen Weiterbildungskursen zurückzuführen. Sowohl im Gutachten vom 2. April 2015 als auch vom 19. Mai 2015 der Bundesanstalt für Verkehr sei unter dieser Prüfposition weder ein Mangel, noch eine Bemerkung angeführt worden.

o) Zu 5.3.5 Luftfederung:

Zum Zeitpunkt der Überprüfung der sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin sei unter dieser Position kein Mangel zu erkennen gewesen. Das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 hat unter dieser Prüfposition einen leichten Mangel festgehalten, wobei keine Bemerkung angeführt worden sei, worauf sich dieser Mangel beziehe. Auch im Gutachten vom 19. Mai 2015 der Bundesanstalt für Verkehr sei - genauso wie im Gutachten der Beschwerdeführerin - unter dieser Prüfposition weder ein Mangel noch eine Bemerkung festgehalten worden.

p) Zu 6.1.1 Fahrgestell/Fahrgestellrahmen und daran befestigte Teile, allgemeiner Zustand:

Zum Zeitpunkt der Überprüfung der sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin sei im Gutachten in Form einer Bemerkung folgendes angeführt worden: „Oberflächige Roststellen (Korrosion) im Bereich der Rahmengruppe“.

In beiden Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 und 19. Mai 2015 sei unter dieser Prüfposition ein leichter Mangel, ohne Bemerkung worauf sich dieser Mangel beziehe, angeführt worden. Die Einstufung der Beurteilung liege im Ermessen des Begutachters.

q) Zu 6.1.3 Kraftstoff, Tank und Kraftstoffleitung (einschließlich Heizungskraftstofftank und Leitungen):

Die sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin haben am 30. April 2015 unter dieser Prüfposition keinen Mangel feststellen können. Das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 habe unter dieser Prüfposition einen leichten Mangel festgehalten, wobei eine Bemerkung, worauf sich dieser Mangel beziehe, nicht angeführt sei. Es sei kein eindeutiger Rückschluss darauf zu ziehen, dass der am 19. Mai 2015 festgestellte schwere Mangel (rechter Treibstofftank undicht, im unteren Bereich bei der vorderen Tankbefestigungsflasche sichtbare kontinuierliche Tropfenbildung mit zeitweisem Heruntertropfen von Diesel zu Boden) einen Folgeschaden darstelle, welcher durch die Begutachtung der Prüfer der Beschwerdeführerin im Zuge ihrer Prüftätigkeit festzustellen gewesen sei. In diesem Zusammenhang sei auch festzuhalten, dass bei Fahrzeugen, die frisch gereinigt bzw. dampfgestrahlt zur wiederkehrenden Begutachtung vorgeführt werden, solche Mängel nicht zu erkennen seien.

r) Zu 6.2.1 Führerhaus/Karosserie - Zustand:

Die sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin haben in ihrem Gutachten zu dieser Prüfposition folgende Bemerkung angeführt: „Rundum leichter Rost und diverse kleinere Beschädigungen“.

Die Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 und vom 19. Mai 2015 haben unter dieser Prüfposition einen leichten Mangel angeführt, wobei keinerlei Bemerkungen festgehalten worden seien, worauf sich dieser Mangel beziehe. Die Einstufung der Beurteilung liege im Ermessen des Begutachters.

s) Zu 7.17 Kipp- bzw. Ladevorrichtung:

Zum Zeitpunkt der Überprüfung der sachverständigen Prüfer der Beschwerdeführerin sei unter dieser Prüfposition

kein Mangel zu erkennen gewesen. Auch das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 habe unter dieser Prüfposition weder einen Mangel noch eine Bemerkung vermerkt. Nur das Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 19. Mai 2015 habe unter dieser Prüfposition einen schweren Mangel angeführt, wobei folgende Anmerkung beigesetzt worden sei: „rechts hinten ist der innere der beiden Hubzylinder ölundicht, sichtbare Schlierenbildung auf der Kolbenstange gegeben und Zylinder sichtbar und großflächig verölt “. Auch hierzu werde angemerkt, dass bei Fahrzeugen, die frisch gereinigt bzw. dampfgestrahlt zur wiederkehrenden Begutachtung vorgeführt werden, solche Mängel nicht zu erkennen seien.

Weiters sei zu berücksichtigen, dass dem Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf eine nachträgliche Stellungnahme des Sachverständigen Ing. OB vom 9. Mai 2017 beigelegt war. Der Sachverständige habe in dieser Stellungnahme angeführt, dass es nicht möglich sei, die Entstehung eines Langzeitmangels auf eine genaue Anzahl an Tagen, Wochen, Monaten etc. und auf eine exakte Anzahl von zurückgelegten Kilometern, einzuschränken.

Andererseits habe der Sachverständige Ing. OB in seinem Schreiben wiederum ausgeführt, dass es für ihn nicht nachvollziehbar sei, dass bei zwei durchgeführten Teiluntersuchungen bzw. technischen Unterwegskontrollen in kurzem Zeitraum vor und auch nach einer durchgeführten Überprüfung gemäß § 57a KFG 1967 annähernd dieselben Mängel festgestellt worden seien, bei der dazwischenliegenden Überprüfung gemäß § 57a KFG jedoch scheinbar keiner dieser beiden Mängel vorgelegen sei. Diese Ausführungen des Sachverständigen seien nicht nur unrichtig, sondern auch in sich widersprüchlich. Wie bereits im vorigen Punkt detailliert zu jedem einzelnen Mangel dargelegt, seien die nun nach fast zwei Jahren später vom Sachverständigen Ing. OB angeführten Mängel zum Zeitpunkt der Untersuchung der Beschwerdeführerin am 30. April 2015 nicht vorgelegen. Die Stellungnahme des Sachverständigen rund zwei Jahre nach den Überprüfungen sei somit nicht richtig.“Andererseits habe der Sachverständige Ing. OB in seinem Schreiben wiederum ausgeführt, dass es für ihn nicht nachvollziehbar sei, dass bei zwei durchgeführten Teiluntersuchungen bzw. technischen Unterwegskontrollen in kurzem Zeitraum vor und auch nach einer durchgeführten Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 annähernd dieselben Mängel festgestellt worden seien, bei der dazwischenliegenden Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG jedoch scheinbar keiner dieser beiden Mängel vorgelegen sei. Diese Ausführungen des Sachverständigen seien nicht nur unrichtig, sondern auch in sich widersprüchlich. Wie bereits im vorigen Punkt detailliert zu jedem einzelnen Mangel dargelegt, seien die nun nach fast zwei Jahren später vom Sachverständigen Ing. OB angeführten Mängel zum Zeitpunkt der Untersuchung der Beschwerdeführerin am 30. April 2015 nicht vorgelegen. Die Stellungnahme des Sachverständigen rund zwei Jahre nach den Überprüfungen sei somit nicht richtig.“

Die Beschwerdeführerin habe aufgrund des nun vorliegenden Schreibens der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf im Rahmen einer Qualitätsüberprüfungsmaßnahme sämtliche Unterlagen einem unabhängigen gerichtlich beeedeten Sachverständigen vorgelegt und diesen ersucht ein Gutachten über die Tätigkeit der Beschwerdeführerin sowie die Überprüfungen der BAV anzufertigen. Aus diesem Gutachten des allgemein beeedeten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen, Asch vom 18. Mai 2017 ergäbe sich eindeutig, dass die im Teilgutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 2. April 2015 angeführten schweren Mängel vor der Überprüfung durch die Beschwerdeführerin am 30. April 2015 offensichtlich in Stand gesetzt worden seien und die im Teilgutachten der Bundesanstalt für Verkehr vom 19. Mai 2015 angeführten Mängel, keinen Nachweis für eine mangelhafte Überprüfung der Beschwerdeführerin am 30. April 2015 darstellen.

Zusammenfassend werde festgehalten, dass die Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf mit ihrem Schreiben vom 11. Mai 2017 nicht nur einerseits offensichtlich falsche (aktenwidrige) Vorwürfe an die belangte Behörde gemeldet habe, sondern auch aus den vorliegenden drei Gutachten eindeutig abzuleiten sei, dass das Gutachten der Beschwerdeführerin gemäß § 57a KFG 1967 vom 30. April 2015 jedenfalls richtig gewesen sei. Der Vorwurf der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf, dass die Vertrauenswürdigkeit der Beschwerdeführerin zu überprüfen sei, sei somit sowohl aktenwidrig als auch unrichtig.Zusammenfassend werde festgehalten, dass die Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf mit ihrem Schreiben vom 11. Mai 2017 nicht nur einerseits offensichtlich falsche (aktenwidrige) Vorwürfe an die belangte Behörde gemeldet habe, sondern auch aus den vorliegenden drei Gutachten eindeutig abzuleiten sei, dass das Gutachten der Beschwerdeführerin gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 vom 30. April 2015 jedenfalls richtig gewesen sei. Der Vorwurf der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf, dass die Vertrauenswürdigkeit der Beschwerdeführerin zu überprüfen sei, sei somit sowohl aktenwidrig als auch unrichtig.

Richtig sei vielmehr die Anerkennung der Vertrauenswürdigkeit der Beschwerdeführerin. Daher ist dem Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der eingelegten Beschwerde, in eventu der Beschwerde gegen die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung sowie jedenfalls

der Beschwerde gegen den Wiederruf der Ermächtigung zu entsprechen.

3.

Ermittlungsverfahren:

Das LVwG hat Einsicht genommen in den verwaltungsbehördlichen Akt und legt dessen Inhalt soweit er unbedenklich ist seinem weiteren Verfahren zu Grunde.

Am 12. Juli 2017 wurde eine mündliche Verhandlung durchgeführt, in deren Verlauf der Zeuge GD angab, er sei Leiter dieser Prüfstelle und führe die § 57a KFG Überprüfungen regelmäßig jeweils gemeinsam mit einem weiteren Kollegen durch. In den betreffenden beiden Fällen sei das jeweils Herr CT gewesen. Er arbeite seit dem Jahr 2003 bei der D GmbH, in der betreffenden Außenstelle sei er seit 2008 tätig. Ihm sei noch in Erinnerung, dass bei der ersten der von ihm durchgeführten Überprüfung der Fahrersitz leichte Mängel aufgewiesen habe (Risse), ob diese bei der zweiten Überprüfung auch noch vorhanden gewesen wären, sei ihm nicht mehr erinnerlich. Aufgrund der erhöhten Anbringung des dritten unzulässigen Sitzes wäre ihm dieser bei beiden Kontrollen, wäre er vorhanden gewesen, sicher aufgefallen. Aus seiner Sicht könne er daher zu hundert Prozent ausschließen, dass dieser bei den beiden Überprüfungen angebracht gewesen wäre. Auch ein Sicherheitsgurt, der nicht funktionstüchtig montiert gewesen sein soll, sei ihm nicht aufgefallen bzw. wäre nicht vorhanden gewesen. Am 12. Juli 2017 wurde eine mündliche Verhandlung durchgeführt, in deren Verlauf der Zeuge GD angab, er sei Leiter dieser Prüfstelle und führe die Paragraph 57 a, KFG Überprüfungen regelmäßig jeweils gemeinsam mit einem weiteren Kollegen durch. In den betreffenden beiden Fällen sei das jeweils Herr CT gewesen. Er arbeite seit dem Jahr 2003 bei der D GmbH, in der betreffenden Außenstelle sei er seit 2008 tätig. Ihm sei noch in Erinnerung, dass bei der ersten der von ihm durchgeführten Überprüfung der Fahrersitz leichte Mängel aufgewiesen habe (Risse), ob diese bei der zweiten Überprüfung auch noch vorhanden gewesen wären, sei ihm nicht mehr erinnerlich. Aufgrund der erhöhten Anbringung des dritten unzulässigen Sitzes wäre ihm dieser bei beiden Kontrollen, wäre er vorhanden gewesen, sicher aufgefallen. Aus seiner Sicht könne er daher zu hundert Prozent ausschließen, dass dieser bei den beiden Überprüfungen angebracht gewesen wäre. Auch ein Sicherheitsgurt, der nicht funktionstüchtig montiert gewesen sein soll, sei ihm nicht aufgefallen bzw. wäre nicht vorhanden gewesen.

Zu dieser Frage führte ein Geschäftsführer der D GmbH aus, dass sofern ein Sicherheitsgurt vorhanden ist, dieser mit insgesamt zwei Schrauben befestigt werde. Eine befände sich in der Rückwand, eine weitere im Bodenbereich. Durch diesen Umstand könne ein allfällig vorhanden gewesener Sicherheitsgurt schnell und komplikationslos entfernt und wieder montiert werden.

Der Zeuge CT sagte aus, er arbeite seit insgesamt sechs Jahren in der betreffenden Außenstelle der D GmbH. Zuvor habe er bei MAN KFZ-Mechaniker gelernt und sei anschließend zur D GmbH übergewechselt.

Aufgrund der Tätigkeit bei MAN sei er mit der Ausstattung des konkreten LKW Typs bestens vertraut. Grundsätzlich gäbe es bei diesem LKW-Typ eine Dreier-Einzelsitzbestuhlung, ihm sei aber nicht bekannt, dass jemals ein solches Fahrzeug ausgeliefert worden wäre. Zutreffendenfalls würden sich alle drei Einzelsitze auf gleichem Niveau befinden.

Er könne dezidiert ausschließen, dass der betreffende dritte, erhöht angebrachte Sitz bei beiden Prüfungen im Fahrzeug vorhanden gewesen wäre. Auch ein Sicherheitsgurt sei ihm bei der Prüfung nicht aufgefallen und er könne ebenfalls zu hundert Prozent ausschließen, dass ein solcher bei den beiden Prüfungen vorhanden gewesen wäre. Beide Umstände wären ihm jedenfalls aufgefallen.

Der ordnungsgemäß geladene Zeuge SN erschien unentschuldigt nicht zur mündlichen Verhandlung.

Zuletzt übermittelte die Rechtsanwälte Schönherr GmbH eine ergänzende Stellungnahme samt Qualitätssicherungskonzept der D GmbH in ***, die wie folgt lauten:

1

„D weltweit führend in Qualitätsstandards

D wurde 1925 als ***-Verein e.V. gegründet. Heute ist D ein weltweit führende Expertenorganisation. In mehr als 50 Ländern führen 39.000 Mitarbeiter in 12 Geschäftsfeldern qualifizierte und unabhängige Sachverständigen-

Dienstleistungen durch.

Im Fahrzeugprüfwesen ist D weltweiter Marktführer mit 26 Millionen technischen Fahrzeugprüfungen jährlich. D erstellt als Partner der Versicherungen 1,3 Millionen Kfz-Schadengutachten jährlich und ist damit europäischer Marktführer. D verfügt ua auch über akkreditierte Prüflabore für Homologation und Typenprüfung.

Anders als in Österreich dürfen die Kraftfahrzeug-Überprüfungen in Deutschland nicht "nebenbei" von nahezu jeder Werkstatt, sondern nur von unabhängigen Prüforganisationen durchgeführt werden. Dies ist neben dem *** insbesondere D (auf Wikipedia wird D noch vor dem *** genannt).

D GmbH wurde 2003 gegründet und ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DS, die das operative Geschäft des Konzerns aus *** heraus steuert. Entsprechend den hohen Qualitätsansprüchen des Konzerns werden auch in Österreich an den D-Standorten nur Überprüfungen, nicht jedoch auch Werkstätten-Leistungen angeboten. Dies unterscheidet uns vom Großteil des Wettbewerbs.

Der außerordentlich hohe Qualitätsanspruch ist auch der Grund, weshalb nicht nur Versicherungen, sondern ua auch große Flottenbetreiber – wie zB die ***-Gruppe (das größte private Busunternehmen Österreichs) und *** Linien – die Prüfdienstleistungen der D in Anspruch nehmen.

Neben dem Fahrzeugprüfwesen erstellt D Kfz-Schadengutachten, bewertet mehrere tausend Gebrauchtfahrzeuge jährlich und führt für Fahrzeughersteller wie BMW, Mercedes, PSA oder KIA zahlreiche Beratungsprojekte durch. Zudem führt D für große Fahrzeughersteller wie VW, Volvo, Opel oder Hyundai Audits auch "Mystery Shopping" (Werkstatt-Tests) ihrer Vertragswerkstätten durch. Dabei wird getestet, ob diese Werkstätten alle Mängel an einem entsprechend "präparierten" Fahrzeug erkennen. Wir sind also auch als Überprüfungseinrichtung für renommierte Kfz-Werkstätten tätig.

2

Große Zahl der Überprüfungen, geringe Zahl an Beanstandungen

Im Gegensatz zu den meisten anderen zur Überprüfung gemäß § 57a KFG "beliehenen" Unternehmen erbringen wir – wie gesagt – keine Werkstätten-Leistungen. Dadurch sind Interessenkollisionen von vornherein ausgeschlossen und ist eine überdurchschnittlich hohe Prüfqualität gewährleistet. Im Gegensatz zu den meisten anderen zur Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG "beliehenen" Unternehmen erbringen wir – wie gesagt – keine Werkstätten-Leistungen. Dadurch sind Interessenkollisionen von vornherein ausgeschlossen und ist eine überdurchschnittlich hohe Prüfqualität gewährleistet.

Am Standort *** führt D im Fahrzeugprüfwesen pro Jahr fast 3.000 Überprüfungen gemäß § 57a KFG durch. Auch diese große Zahl unterscheidet uns von den meisten anderen zur Kfz-Überprüfung beliehenen Unternehmen. Am Standort *** führt D im Fahrzeugprüfwesen pro Jahr fast 3.000 Überprüfungen gemäß Paragraph 57 a, KFG durch. Auch diese große Zahl unterscheidet uns von den meisten anderen zur Kfz-Überprüfung beliehenen Unternehmen.

Dennoch gab es – trotz intensiver Überprüfungen und mehrfacher Revisionen – über all die Jahre erst in zwei Fällen Anordnungen: einmal 2009 und einmal (aufgrund einer der regelmäßigen Revisionen) 2013. Dies ist eine auffallend niedrige "Fehlerquote". Zudem liegen diese Beanstandungen schon 4 bzw 8 Jahre zurück und gab es seither trotz mehrfacher Überprüfungen keine einzige Anordnung.

3

Wirksames Kontrollsystem; Revision 2016 ohne Beanstandung

Grund dafür sind unsere – bereits dargestellten – hohen Qualitätsansprüche.

Der Qualitätssicherung dient – neben hohen Ansprüchen an die Personalauswahl, bester technischer Ausstattung, entsprechender Organisation, usw – auch ein wirksames Kontrollsystem. Dieses Kontrollsystem wurde aufgrund der Anordnung 2009 eingerichtet, der Behörde vorgelegt und von dieser mehrfach – zuletzt 2016 – geprüft und nicht beanstandet.

Im Zuge der letzten, 2016 durchgeführten Revision wurde ganz offenkundig nicht nur das Kontrollsystem für in Ordnung befunden, sondern auch sonst kein Mangel festgestellt. Dies bestätigt das im Akt aufliegende Gutachten über diese Revision.

Diese Feststellungen sind wesentlich und fehlen im angefochtenen Bescheid. Bei Berücksichtigung dieser Umstände hätte die Behörde zu einem anderen Ergebnis gelangen müssen.

4

Nunmehr nochmals verschärftes Kontrollsystem

Vorweg sei nochmals hervorgehoben, dass der im Bescheid der Verwaltungsbehörde festgestellte Prüfmangel tatsächlich nicht vorliegt. Dazu weiter unten.

Unabhängig davon haben wir jedoch unser Kontrollsystem seit der Entscheidung der Verwaltungsbehörde nochmals verschärft, um die Vertrauenswürdigkeit iSd § 57a KFG auch auf diese Weise nochmals zu unterstreichen. Unabhängig davon haben wir jedoch unser Kontrollsystem seit der Entscheidung der Verwaltungsbehörde nochmals verschärft, um die Vertrauenswürdigkeit iSd Paragraph 57 a, KFG auch auf diese Weise nochmals zu unterstreichen.

Hiemit legen wir in der Beilage das neue, nochmals verschärfte Kontrollsystem vor, das am 29.06.2017 erstellt wurde und seit 10.07.2017 gilt.

Neu hinzugetreten sind folgende Punkte:

?

Einmal jährlich eine Compliance-Schulung zur Vermittlung der Grundsätze rechtmäßigen Verhaltens.

?

Regelmäßige Auswertung von Gutachten (auf ähnliche Weise wie bei den behördlichen Revisionen). Für diesen Zweck wurde eine spezielle Version des Gutachtensprogrammes angeschafft.

?

Quartalsmäßig unangekündigte Nachprüfung von zumindest zwei geprüften Fahrzeugen.

?

Mystery Shopping: halbjährlich wird ein Fahrzeug vor der Überprüfung mit zumindest fünf unterschiedlichen Mängeln präpariert. Nach der wiederkehrenden Überprüfung gemäß § 57a KFG 1967 wird das Ergebnis überprüft. Mystery Shopping: halbjährlich wird ein Fahrzeug vor der Überprüfung mit zumindest fünf unterschiedlichen Mängeln präpariert. Nach der wiederkehrenden Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 wird das Ergebnis überprüft.

?

Zeichnung aller Qualitätskontrollen durch die Geschäftsführer.

?

Fortlaufende Weiterentwicklung des Qualitätssicherungskonzepts.

?

Ausdrücklicher Hinweis, dass von den Geschäftsführern unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen (bis hin zu Kündigung oder Entlassung) gesetzt werden.

Zum letztgenannten Punkt erlauben wir uns den Hinweis, dass dies selbstverständlich schon bisher gegolten hat. Nur beispielsweise:

?

Ein Mitarbeiter wurde im Mai 2015 aufgrund interner Kontrollen der fehlerhaften Gutachtenserstellung überführt und fristlos entlassen.

?

Neu eingestellte Prüfer werden von erfahrenen Prüfern monatelang begleitet, bevor sie eigenständig prüfen dürfen. Es werden gemeinsame Begutachtungen durchgeführt; bei Abweichungen von unseren Qualitätsstandards wird das Dienstverhältnis beendet. Dies war bei einem Mitarbeiter im August 2016 der Fall.

Auch diese Feststellungen sind wesentlich und fehlen im angefochtenen Bescheid. Auch bei Berücksichtigung dieser Umstände hätte die Behörde zu einem anderen Ergebnis gelangen müssen.

Vor allem aber ersuchen wir das LVwG, seiner Entscheidung den neuen Sachverhalt – insbesondere das neue, weiter nachgeschärfte Kontrollsystem – zugrunde zu legen.

5

Entscheidung überschießend

Selbst wenn der Mangel eines dritten, im Bereich des Mitteltunnels montierten Sitzes bei der Überprüfung übersehen worden wäre – was tatsächlich nicht der Fall ist, dazu unten nochmals Pkt 6 –, so wäre die Entscheidung der Behörde

überschießend:

?

Der dritte Sitz hat für die Verkehrs- und Betriebssicherheit bei weitem nicht jene Bedeutung wie andere Mängel, die Gegenstand der Rechtsprechung zu § 57a KFG waren. Der dritte Sitz hat für die Verkehrs- und Betriebssicherheit bei weitem nicht jene Bedeutung wie andere Mängel, die Gegenstand der Rechtsprechung zu Paragraph 57 a, KFG waren.

?

Im Gegensatz zu anderen Fällen, die Gegenstand der Rechtsprechung zu § 57a KFG waren, geht es um langjährig qualifizierte Fachleute, denen – tatsachenwidrig – lediglich vorgehalten wird, sie hätten einen nicht regelkonform eingebauten dritten Sitz übersehen. Dies liegt gleichsam Lichtjahre entfernt von jenen judizierten Fällen, in denen es um schwere Vergehen und um gerichtliche Vorstrafen ging. Im Gegensatz zu anderen Fällen, die Gegenstand der Rechtsprechung zu Paragraph 57 a, KFG waren, geht es um langjährig qualifizierte Fachleute, denen – tatsachenwidrig – lediglich vorgehalten wird, sie hätten einen nicht regelkonform eingebauten dritten Sitz übersehen. Dies liegt gleichsam Lichtjahre entfernt von jenen judizierten Fällen, in denen es um schwere Vergehen und um gerichtliche Vorstrafen ging.

?

Das KFG sieht in § 57a Abs 2 KFG die Möglichkeit vor, den Ausschluss bestimmter geeigneter Personen anzuordnen. Wenn überhaupt, so wäre davon Gebrauch zu machen gewesen. Das KFG sieht in Paragraph 57 a, Absatz 2, KFG die Möglichkeit vor, den Ausschluss bestimmter geeigneter Personen anzuordnen. Wenn überhaupt, so wäre davon Gebrauch zu machen gewesen.

?

Doch auch die Anwendung dieser Bestimmung würde weit über das Ziel hinausschießen. Tatsächlich wäre eine Anordnung nach § 57a Abs 2a KFG das Äußerste, was die Behörde hätte vorschreiben können. Die seinerzeitigen Anordnungen aus 2009 und 2013 liegen – wenn man die große Zahl an jährlichen Überprüfungen und alle anderen Rahmenbedingungen wie zB die hohen Qualitätsstandards und das Kontrollsystem beachtet – sehr weit zurück. Doch auch die Anwendung dieser Bestimmung würde weit über das Ziel hinausschießen. Tatsächlich wäre eine Anordnung nach Paragraph 57 a, Absatz 2 a, KFG das Äußerste, was die Behörde hätte vorschreiben können. Die seinerzeitigen Anordnungen aus 2009 und 2013 liegen – wenn man die große Zahl an jährlichen Überprüfungen und alle anderen Rahmenbedingungen wie zB die hohen Qualitätsstandards und das Kontrollsystem beachtet – sehr weit zurück.

?

Es widerspricht dem Sachlichkeitsgebot und dem Verhältnismäßigkeitsprinzip, dass ein derartiger, vergleichsweise kleiner Mangel – selbst wenn er zuträfe, was tatsächlich nicht der Fall ist – zum Anlass genommen wird, die Ermächtigung für den gesamten Standort zu entziehen.

Wie gesagt, ist nunmehr auch der geänderte Sachverhalt zu berücksichtigen.

6

Konkreter Vorwurf zu Unrecht

Der konkrete Vorwurf ist tatsachenwidrig und wird zu Unrecht erhoben.

Wie bereits in unserer Beschwerde ausgeführt, ist der beanstandete dritte Sitz – im Bereich des Mitteltunnels erhöht montiert – zum Zeitpunkt der Überprüfung(en) durch D nicht montiert gewesen:

?

Die beiden erfahrenen Prüforgane ("geeigneten Personen") sind Profis, insbesondere auch für den gegenständlichen Lkw-Typ MAN. Sie hätten den Mangel zweifellos sofort erkannt.

?

Mehr noch: Der Mangel ist so eklatant, dass ihn auch ein Laie sofort erkennen würde. Das beweist ein Vergleich der zwei bereits vorgelegten Fotos: Konkret beanstandeter, viel zu hoch "hinein gebastelter" Sitz versus Originalsitzbank.

?

Es mag sein, dass der Zulassungsbesitzer (Herr SN) den MAN-Lkw tatsächlich so gekauft hat. Aber es ist absolut unglaublich, dass er den Lkw auch so zur Überprüfung gebracht hat: Dann wäre dieser unübersehbare Mangel nicht nur zweimal bei uns, sondern davor auch zweimal von einer (oder zwei) anderen Prüfeinrichtung(en) übersehen worden. Dies ist mehr als unwahrscheinlich, mehr noch: Dies ist auszuschließen.

?

Die Glaubwürdigkeit des in einem Verwaltungsstrafverfahren verhängenen, sich dort rechtfertigenden Zulassungsbesitzers (SN) ist unseres Erachtens in Zweifel zu ziehen.

7

Schluss

Abschließend verweisen wir auf unser bisheriges Vorbringen und die gestellten Anträge.

Der erstinstanzliche Bescheid ist ersatzlos zu beheben und das Verfahren einzustellen.“

„Qualitätssicherungskonzept

für die wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967

Prüfstelle: A-***, ***.

Um dafür zu sorgen, dass die Qualität aller Fahrzeugprüfungen unter den Kriterien der Objektivität und auf hohem Niveau erfolgt, werden alle Begutachtungen unter Berücksichtigung etwaiger Anweisungen (Erlässe) des zuständigen Bundesministers sowie des Landeshauptmannes von Niederösterreich durchgeführt.

1. Zuständigkeiten - Aufgabenbereiche – Befugnisse

?

Herr Ing. HH, geb. am *** gewerberechtlicher Geschäftsführer der DGmbH tätig. In dieser Funktion ist er für den gesamten Prüfablauf sowie für die Unterstützung der Prüfer bei besonderen Problemen und den Kontakt mit den zuständigen Behörden verantwortlich. Zu seinem Aufgabenbereich gehören u.a. auch die interne Qualitätskontrolle sowie qualitätssichernde Maßnahmen.

?

Herr GD, geb. am *** ist als Prüfstellenleiter eingesetzt. Neben seiner Aufgabe als Prüfer ist er für die Verwaltung der Plaketten und Gutachten und den gesamten administrativen Ablauf verantwortlich.

?

Unsere Mitarbeiter für die Prüfung von Fahrzeugen sind:

Herrn UBe, geboren am *** in ***,

Bildungspassnummer ***

Führerscheinklassen: A, B, F, B+E

Unsere Mitarbeiter für die Prüfung von Fahrzeugen sind: , Herrn UBe, geboren am *** in ***, „Bildungspassnummer ***, Führerscheinklassen: A, B, F, B+E,

Herrn GD, geboren am *** in ***,

Bildungspassnummer ***

Führerscheinklassen: A, B

Herrn GD, geboren am *** in ***, „Bildungspassnummer ***, Führerscheinklassen: A, B,

Herrn RE, geboren am ***,

Bildungspassnummer ***

Führerscheinklassen: B, C, C1, F, B+E, C+E

Herrn RE, geboren am ***, „Bildungspassnummer ***, Führerscheinklassen: B, C, C1, F, B+E, C+E,

Herrn Ing. HH, geboren am *** in ***,

Bildungspassnummer ***

Führerscheinklassen: A, B

Herrn MHi, geboren am *** in ***,

Bildungspassnummer ***

Führerscheinklassen: A, B, D

Herrn Ing. HH, geboren am *** in ***, „Bildungspassnummer ***, Führerscheinklassen: A, B, , Herrn MHi, geboren am *** in ***, „Bildungspassnummer ***, Führerscheinklassen: A, B, D,

Herrn SK, geboren *** in ***,

BildungSpasnummer ***

Führerscheinklassen: A, B, C, C1, F, B+E, C+E

Herrn SK, geboren *** in **, BildungSpasnummer ***, Führerscheinklassen: A, B, C, C1, F, B+E, C+E,

Herrn FL, geboren am *** in **,

BildungSpasnummer ***

Führerscheinklassen: B, C, C1, F, B+E, C+E

Herrn FL, geboren am *** in **, BildungSpasnummer ***, Führerscheinklassen: B, C, C1, F, B+E, C+E,

Herrn JP, geboren ***,

BildungSpasnummer ***

Führerscheinklassen: A, B, C, C1, F, B+E, C+E

Herrn JP, geboren ***, BildungSpasnummer ***, Führerscheinklassen: A, B, C, C1, F, B+E, C+E,

Herrn BR, geboren am *** in **,

BildungSpasnummer ***

Führerscheinklassen: A, B, C, C1, F, B+E, C+E

Herrn BR, geboren am *** in **, BildungSpasnummer ***, Führerscheinklassen: A, B, C, C1, F, B+E, C+E,

Herrn AS, geboren am *** in **,

BildungSpasnummer ***

Führerscheinklassen: B, C, C1, F, B+E, C+E

Herrn AS, geboren am *** in **, BildungSpasnummer ***, Führerscheinklassen: B, C, C1, F, B+E, C+E,

Herrn CT, geboren am ***,

BildungSpasnummer ***

Führerscheinklassen: A, B, C, C1, F, B+E, C+E

Herrn CT, geboren am ***, BildungSpasnummer ***, Führerscheinklassen: A, B, C, C1, F, B+E, C+E,

Herrn MW, geboren am ***,

BildungSpasnummer ***

Führerscheinklassen: A, B, C, C1, F, B+E, C+E
Herrn MW, geboren am ***, BildungSpasnummer ***,

Führerscheinklassen: A, B, C, C1, F, B+E, C+E

2. Ablauf der Begutachtung sowie der Gutachtenerstellung

Jede Begutachtung wird mit einem Prüfhelfer durchgeführt. Die Beurteilung der bei der wiederkehrenden Begutachtung festgestellten Mängel erfolgt hinsichtlich der einzelnen Prüfpositionen und Mängelgruppen nach Anl. 6 PBStV. Jede Begutachtung wird mit einem Prüfhelfer durchgeführt. Die Beurteilung der bei der wiederkehrenden Begutachtung festgestellten Mängel erfolgt hinsichtlich der einzelnen Prüfpositionen und Mängelgruppen nach Anlage 6, PBStV.

?

Fahrzeug Identifikation gemäß der zutreffenden Fahrzeugkategorie prüfen, Wagenbuch, Tachoprüfung, Kran bzw. Sondergenehmigungen prüfen (z.B. Reserverad, Verbandskasten, Feuerlöscher).

?

Dichtheitsprüfung der Luftanlage, anschließen der Drucksensoren für die Bremsenprüfung, nochmalige Kontrolle der Reifeninnenseite, fester Sitz und Funktion der ALB-Regler, Prüfung des 4 Kreis Schutzventils, Luftkompressorleistung prüfen.

?

Bremsenprüfung am Rollenprüfstand durchführen (bei Fahrzeugen der Klassen Lte bis L7e wird die Wirksamkeit der Betriebsbremse im Rahmen einer Fahrbremsprobe auf der dafür vorgesehenen markierten Prüfstrecke ermittelt, schriftlich aufgezeichnet und dem Gutachten zugeordnet abgelegt; bei Fahrzeugen der Klassen T, C (Iof-Zugmaschinen), Motorkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen wird die Wirksamkeit der Betriebsbremse im Rahmen einer Fahrbremsprobe auf der dafür vorgesehenen markierten Prüfstrecke durch Verwendung des schreibenden Bremsverzögerungsmessgerätes ermittelt); Prüfen der elektrischen Anlage, Scheibenwischer, Kontrollleuchten, Windschutzscheibe.

?

Einfahren in den Achsspieldetektor:

Prüfen der Achsaufhängungen, Radlager, Lenkung, Bremsanlage, Druckkesseln, Leitungen, Reifeninnenseite, Bodengruppe, Rahmen, Abgasanlage, Flüssigkeitsverlust, Verplombung Tacho. Einfahren in den Achsspieldetektor; Prüfen der Achsaufhängungen, Radlager, Lenkung, Bremsanlage, Druckkesseln, Leitungen, Reifeninnenseite, Bodengruppe, Rahmen, Abgasanlage, Flüssigkeitsverlust, Verplombung Tacho.

?

Entfernen der Drucksensoren, Kontrolle der Bodengruppe.

?

Rundgang um das Fahrzeug, Reifenaußenseite prüfen, Karosserie auf Beschädigungen prüfen, Beleuchtung prüfen, Scheinwerfereinstellung prüfen.

?

Fahrzeuginnenraum gemäß der zutreffenden Fahrzeugkategorie prüfen: Sicherheitsgurte, Haltegriffe, Sitze, Nothämmer, Schließsystem, Fahrzeugeinstieg und Innenbeleuchtung.

?

Abgastest, Kontrolle der Flüssigkeitsstände (Lenkung).

Gutachtenerstellung

?

Bei einer positiven Begutachtung wird ein Gutachten erstellt, leichte Mängel werden in den dafür vorgesehenen Feldern dokumentiert, Prüfgutachten und Fahrzeugpapiere (Typenschein, Tachogutachten usw.) werden wieder übergeben. Bei Omnibussen erfolgt die Eintragung im Wagenbuch laut Kraftfahrliniengesetz, die Begutachtungsplakette wird vom Prüfer selbst am Fahrzeug angebracht oder dem Zulassungsbesitzer bei Verlangen ausgehändigt.

?

Bei einer negativen Begutachtung wird ein Gutachten erstellt, schwere und leichte Mängel werden in den dafür vorgesehenen Feldern dokumentiert, Prüfgutachten und Fahrzeugpapiere werden wieder übergeben, das Fahrzeug erhält keine Begutachtungsplakette und bei Omnibussen keinen Eintrag im Wagenbuch.

?

Bei einer Begutachtung mit Gefahr in Verzug wird ein Gutachten erstellt. Gefahr in Verzug, schwere und leichte Mängel werden in den dafür vorgesehenen Feldern dokumentiert. Der Lenker bzw. der Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges wird darauf hingewiesen, dass das Fahrzeug auf Grund des festgestellten Mangels nicht verkehrs- und betriebssicher ist und eine weitere Verwendung des Fahrzeuges eine direkte und unmittelbare Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt. Der Kunde hat dies durch seine Unterschrift auf dem vorgegebenen Feld des Gutachtens zur Kenntnis zu nehmen. Das Fahrzeug erhält keine Begutachtungsplakette und bei Omnibussen keine Eintragung im Wagenbuch.

?

Anmeldegutachten werden wie Prüfgutachten abgehandelt, bei einer positiven Begutachtung wird keine Prüfplakette ausgegeben. (Diese erhält der Kunde von der jeweiligen Zulassungsstelle).

?

Bei Verlust eines in der Prüfstelle ausgestellten Gutachtens kann ein Ersatzgutachten ausgestellt werden. (Dieses wird als Duplikat gekennzeichnet.)

?

Ersatzplaketten werden ausgegeben, wenn der Zulassungsbesitzer (z.B. durch Vorlage des Zulassungsscheins) nachweisen konnte, dass für sein Fahrzeug aufgrund der Erstzulassung überhaupt noch keine Begutachtung oder durch Vorlage des letzten positiven Gutachtens noch keine weitere Begutachtung fällig ist. Auf der Bestätigung über die Ausgabe einer Ersatzplakette wird im Bemerkungsfeld der Grund für die Ausgabe der Ersatzplakette festgehalten. Wurde die seinerzeitige Begutachtung von einer anderen ermächtigten Stelle durchgeführt, so wird eine Kopie des Begutachtungsformblattes als Nachweis darüber abgelegt.

3. Ablage bzw. Datensicherung

?

Die Ausgabe aller Gutachten (Prüf-, Anmelde- und Ersatzgutachten) und Plaketten wird mit Hilfe der aktuellen EBV-Software dokumentiert.

?

Verlochte bzw. unbrauchbar gewordene Plaketten werden regelmäßig gegen Bestätigung an die Behörde zur amtlichen Vernichtung zurückgegeben.

?

Alle Aufzeichnungen werden sieben Jahre aufbewahrt.

?

Die Datensicherung der EBV erfolgt nach Abschluss des jeweiligen Prüftages zusätzlich automatisch redundant am Server.

?

Messschriebe der Bremsenprüfung, des Trübungsmessgerätes usw. werden mit dem zugeordneten Gutachtensausdruck abgelegt und sieben Jahre aufbewahrt.

4. Verwahrung der Plakette und des Stempels

?

Die Plaketten werden in einer Geldkassette aufbewahrt, die Geldkassette und der Begutachtungsstellenstempel sind in einem Tresor versperrt, der Tresor befindet sich im Büro der Prüfstelle.

5. Schulungen – Mitarbeiterinformation

?

Veränderungen im Prüfwesen werden schriftlich festgehalten, Erlässe und interne Änderungen werden mit einem Laufzettel versehen, das Unterzeichnen dieses Laufzettels bestätigt die Kenntnisnahme der Information durch die Prüfer.

?

Für die Informationsaufbereitung in unseren Prüfstellen ist Herr Ing. HH zuständig.

?

Die periodische Weiterbildung der zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung geeigneten Personen hat gemäß 53 Abs. 4 PBStv zu erfolgen. Die periodische Weiterbildung der zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung geeigneten Personen hat gemäß 53 Absatz 4, PBStv zu erfolgen.

?

Periodische Weiterbildung für § 57a

8 Std. Weiterbildung § 3 Abs. 4 Z 1 PBStV alle 36 Monate

8 Std. Weiterbildung § 3 Abs. 4 Z 2 PBStV

Bremsanlagen von Schwerfahrzeugen über 3,5t hzG alle 36 Monate

Fahrtenschreiber- Kontrollgeräte § 11 Abs. 2 PBStV alle 24 Monate
Periodische Weiterbildung für Paragraph 57 a, 8, Std.
Weiterbildung Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer eins, PBStV alle 36 Monate, , 8 Std. Weiterbildung Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer 2, PBStV, Bremsanlagen von Schwerfahrzeugen über 3,5t hzG alle 36 Monate, , Fahrtenschreiber- Kontrollgeräte Paragraph 11, Absatz 2, PBStV alle 24 Monate

?

Wiederkehrende freiwillige Schulungen im Rahmen von internen Seminarveranstaltungen mit Gastvortragenden.

?

Bei Unklarheiten zu einzelnen Themengebieten wird direkt Kontakt mit der zuständigen Landesregierung aufgenommen.

?

Einmal pro Jahr Compliance-Schulung zur Vermittlung der Grundsätze rechtmäßigen Verhaltens.

6. Interne und externe Kontrollen

?

Die internen Qualitätskontrollen der Gutachten werden von Herrn Ing. HH und Herrn GD gemeinsam durchgeführt und dokumentiert.

?

EBV 2017 Reports: regelmäßige Auswertung von Gutachten nach Prüf- und Messergebnissen, Gutachtern und Fahrzeugkategorien, durchgeführt von Herrn Ing. HH.

?

Für die Qualitätssicherung der durchgeführten Prüfungen werden Herr Ing. HH und Herr GD quartalsmäßig unangekündigt zumindest zwei Fahrzeuge nachprüfen.

?

Externe Qualitätskontrollen (§ 57a — TQM) der Prüfstelle werden von unabhängigen Sachverständigen (z.B. Mag. We) durchgeführt und dokumentiert. Externe Qualitätskontrollen (Paragraph 57 a, — TQM) der Prüfstelle werden von unabhängigen Sachverständigen (z.B. Mag. We) durchgeführt und dokumentiert.

?

Durchführung von Werkstatttests (Mystery Shopping): halbjährlich wird ein Fahrzeug vor der Überprüfung von Herrn Ing. HH mit fünf unterschiedlichen Mängeln präpariert. Nach der wiederkehrenden Überprüfung gemäß § 57a KFG 1967 wird das Ergebnis überprüft. Durchführung von Werkstatttests (Mystery Shopping): halbjährlich wird ein Fahrzeug vor der Überprüfung von Herrn Ing. HH mit fünf unterschiedlichen Mängeln präpariert. Nach der wiederkehrenden Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 wird das Ergebnis überprüft.

?

Hinweis: Werden in der Prüftätigkeit Mängel festgestellt oder gibt es sonst Auffälligkeiten, so werden die dem jeweiligen Fall entsprechenden Maßnahmen gesetzt (z.B. Dienstanweisung an alle geeigneten Personen; aufklärendes Fachgespräch mit der betroffenen geeigneten Person; Abmahnung; im Wiederholungsfall oder in schwerwiegenden Fällen auch Kündigung oder Entlassung).

7. Dokumentation der Qualitätssicherungsmaßnahmen

?

Die Dokumentation aller Qualitätskontrollen erfolgt ausnahmslos schriftlich. Die jeweiligen Prüfprotokolle werden von den Prüfern unterzeichnet und in der Prüfstelle aufbewahrt.

?

Die Durchführung der Qualitätskontrollen wird durch die Unterschrift der Geschäftsführer zur Kenntnis genommen und bestätigt.

8. Fortlaufende Weiterentwicklung des Qualitätssicherungskonzeptes

?

Planung und Durchführung der fortlaufenden Weiterentwicklung wird in Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Abteilung Qualitätsmanagement der D GmbH in ***, Deutschland und dem unabhängigen Berater Mag. We betrieben.

Mag. MRu

Ing. HH

GD

Geschäftsführer

Leitung des Prüfwesens

Leiter der Prüfstelle“

4.

Zu beurteilender Sachverhalt:

Mit Schreiben des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 10. Juni 2009, wurden gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967 Anordnungen erteilt, die u.a. die Vorlage eines Kontrollsystems beinhaltet haben. Aufgrund des Revisionsergebnisses vom 11. Februar 2013, wurden mit Schreiben vom 20. Februar 2013 erneut Anordnungen erteilt. Daraufhin wurde ein Qualitätskonzept erstellt. Mit Schreiben des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom

10. Juni 2009, wurden gemäß Paragraph 57 a, Absatz 2 a, KFG 1967 Anordnungen erteilt, die u.a. die Vorlage eines Kontrollsystems beinhaltet haben. Aufgrund des Revisionsergebnisses vom 11. Februar 2013, wurden mit Schreiben vom 20. Februar 2013 erneut Anordnungen erteilt. Daraufhin wurde ein Qualitätskonzept erstellt.

Es konnte nicht festgestellt werden, dass der LKW der Marke MAN mit dem Kennzeichen ***, im Zeitpunkt der Überprüfung gemäß § 57a KFG am 15. Oktober 2015 sowie am 4. November 2016 in der Prüfstelle in ***, welche gemeinsam durch Herrn CT und Herrn GD durchgeführt wurden, mit drei Sitzen und einem zusätzlichen nicht funktionierenden Sicherheitsgurt vorgeführt wurde. Es konnte nicht festgestellt werden, dass der LKW der Marke MAN mit dem Kennzeichen ***, im Zeitpunkt der Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG am 15. Oktober 2015 sowie am 4. November 2016 in der Prüfstelle in ***, welche gemeinsam durch Herrn CT und Herrn GD durchgeführt wurden, mit drei Sitzen und einem zusätzlichen nicht funktionierenden Sicherheitsgurt vorgeführt wurde.

Am 26. April 2016 wurde eine Revision bei der Beschwerdeführerin, für den Revisionszeitraum 01. April 2016 bis 26. April 2016 durchgeführt, wobei keine einzige Beanstandung vorlag.

Bei der § 57a KFG Überprüfung des LKW N2, MAN, mit dem Kennzeichen ***, Gutachten Nr.: ***, vom 30. April 2015, wurden seitens Beschwerdeführerin vorliegende schwere Mängel, welche die Ausstellung eines positiven Gutachtens verhindern hätten müssen, nicht festgestellt. Die angeführten Mängel wären bei gehöriger Sorgfalt erkennbar und vermeidbar gewesen. Bei der Paragraph 57 a, KFG Überprüfung des LKW N2, MAN, mit dem Kennzeichen ***, Gutachten Nr.: ***, vom 30. April 2015, wurden seitens Beschwerdeführerin vorliegende schwere Mängel, welche die Ausstellung eines positiven Gutachtens verhindern hätten müssen, nicht festgestellt. Die angeführten Mängel wären bei gehöriger Sorgfalt erkennbar und vermeidbar gewesen.

Es konnte nicht festgestellt werden, dass das Landesverwaltungsgericht Burgenland, in einem gleichgelagerten Fall das Verwaltungsstrafverfahren mit Einstellungsbeschluss vom 22. Dezember 2014, eingestellt habe, da seitens der Beschwerdeführerin ein Mangel nicht festgestellt worden sei.

5.

Beweiswürdigung:

Zu diesen Feststellungen gelangte das LVwG auf Grund nachstehender Beweiswürdigung:

Grundsätzlich ergeben sich die Feststellungen nachvollziehbar in unbedenklicher Hinsicht aus dem behördlichen Verwaltungsakt sowie den vorliegenden Gutachten und den glaubwürdigen Aussagen der Zeugen GD und CT im Rahmen der mündlichen Verhandlung. Sie stimmen in den entscheidungsrelevanten Fragen überein. Es ist kein Grund ersichtlich bzw. hervorgekommen, an ihren Angabe zu zweifeln. Die Richtigkeit der Aussagen wird auch durch die langjährigen Erfahrungen beider Zeugen und die Ausbildung des Zeugen CT bei MAN untermauert. Die D GmbH betreibt am betreffenden Standort keine Reparaturwerkstätte, sodass auch unter diesem Aspekt keine Veranlassung zu einer „wohlwollenden“ Begutachtung abgeleitet werden könnte.

Auch die beiden weiteren oben erwähnten Überprüfungen, die von anderen Unternehmen durchgeführt wurden, erbrachten keine Mängel. Dies spricht dafür, dass auch zu diesen Zeitpunkten kein dritter Sitzes im Führerhaus montiert war, was ebenfalls für die Richtigkeit der Aussagen der beiden Zeugen spricht. Es wäre schon mehr als unwahrscheinlich, dass in allen Prüffällen ein vorhanden gewesener dritter Sitz aus welchen Gründen auch immer übersehen worden wäre.

Die Feststellungen bezüglich der aufgrund von Missständen erteilten Anordnungen im Jahr 2009 sowie 2013 wurden seitens der Beschwerdeführerin außer Streit gestellt.

Zu den Feststellungen, dass im Rahmen der Revision im Frühjahr 2016 keine Mängel hervorgetreten sind, gelangt das erkennende Gericht auf Grund des Revisionsergebnisses vom 26. April 2016.

Zu der Feststellung, dass bei der § 57a KFG Überprüfung vom 30. April 2015 des Fahrzeuges mit dem Kennzeichen *** schwere Mängel übersehen worden sind, gelangt das Landesverwaltungsgericht aufgrund des glaubwürdigen und nachvollziehbaren Gutachtens des Sachverständigen, DI. OB, vom 9. Mai 2017, indem schlüssig dargelegt wird, dass gewisse schwere Mängel, wie z.B. die Bremskraftdifferenz nicht innerhalb eines so kurzen Zeitraumes entstehen können. Auch konnte der Sachverständige mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausschließen, dass binnen 19 Tagen und lediglich 3.787 zurückgelegten Kilometern, Mängel, wie z.B. gleich drei Bremsscheiben, die jeweils auf der äußeren Reibfläche stark rissig bzw. bereits von außen beginnend nach innen verlaufend über ca. 60 % der Reibfläche

ist zur Innenbelüftung durchgerissen waren, entstehen könnten, zumal im Gutachten der Beschwerdeführerin hierzu nicht einmal ein leichter Mangel festgestellt wurde. Zu der Feststellung, dass bei der Paragraph 57 a, KFG Überprüfung vom 30. April 2015 des Fahrzeuges mit dem Kennzeichen *** schwere Mängel übersehen worden sind, gelangt das Landesverwaltungsgericht aufgrund des glaubwürdigen und nachvollziehbaren Gutachtens des Sachverständigen, DI. OB, vom 9. Mai 2017, indem schlüssig dargelegt wird, dass gewisse schwere Mängel, wie z.B. die Bremskraftdifferenz nicht innerhalb eines so kurzen Zeitraumes entstehen können. Auch konnte der Sachverständige mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausschließen, dass binnen 19 Tagen und lediglich 3.787 zurückgelegten Kilometern, Mängel, wie z.B. gleich drei Bremscheiben, die jeweils auf der äußeren Reibfläche stark rissig bzw. bereits von außen beginnend nach innen verlaufend über ca. 60 % der Reibfläche ist zur Innenbelüftung durchgerissen waren, entstehen könnten, zumal im Gutachten der Beschwerdeführerin hierzu nicht einmal ein leichter Mangel festgestellt wurde.

Das hierzu seitens der Beschwerdeführerin in Auftrag gegebene und dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich vorgelegte Gutachten des Sachverständigen AA, konnte das Gutachten des Sachverständigen, DI. OB nicht entkräften, dies u.a. auch deshalb, weil sich der Sachverständige AA in seinem Gutachten nicht konkret mit der Frage auseinandersetzt, in welchem Zeitraum derartige schwere Mängel entstehen können. Alleine die Aussage, dass es sich bei den aufgelisteten schweren Mängeln um Verschleißerscheinungen handle, welche je nach Fahrweise und Einsatz, bei einem Fahrzeug mit Zulassung 2001 und dementsprechender Kilometerleistung kurzfristig auftreten könnten, erscheint dem Gericht nicht schlüssig, zumal das Baujahr eines Fahrzeuges nicht unmittelbar damit zusammenhängt, wie schnell ein schwerer Mangel entstehen kann. Auf den doch sehr kurzen Zeitraum von lediglich neunzehn Tagen sowie der geringen Kilometerleistung von nur 3.787 gefahrenen Kilometern zwischen den Überprüfungen, ist der Sachverständige ASch hingegen nicht direkt eingegangen. Allgemein setzt sich der Sachverständige AA in seinem Gutachten, im Vergleich zum Sachverständigen, DI. OB, mit den aufgelisteten schweren Mängeln sehr oberflächlich auseinander.

Unabhängig davon, ob dem Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Burgenland entnommen werden könne, ob die D GmbH bei einer § 57a KFG Überprüfung schwere Mängel übersehen habe, ist diesem Erkenntnis jedenfalls nicht zu entnehmen, dass es sich um die Begutachtungsstelle der Beschwerdeführerin in *** gehandelt habe. Aus dem vorliegenden Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf vom 11. Mai 2017 geht vielmehr hervor, dass es sich um die Begutachtungsstelle in *** gehandelt habe. Eine Relevanz dieser Entscheidung zum gegenständlichen Verfahren kann nicht erkannt werden. Unabhängig davon, ob dem Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Burgenland entnommen werden könne, ob die D GmbH bei einer Paragraph 57 a, KFG Überprüfung schwere Mängel übersehen habe, ist diesem Erkenntnis jedenfalls nicht zu entnehmen, dass es sich um die Begutachtungsstelle der Beschwerdeführerin in *** gehandelt habe. Aus dem vorliegenden Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Oberpullendorf vom 11. Mai 2017 geht vielmehr hervor, dass es sich um die Begutachtungsstelle in *** gehandelt habe. Eine Relevanz dieser Entscheidung zum gegenständlichen Verfahren kann nicht erkannt werden.

Wenn die belangte Behörde auf die im Verwaltungsverfahren abgegebene Aussage des Zeugen SN verweist ist dem entgegenzuhalten, dass dieser hinsichtlich des Anbringungszeitpunkts des dritten Sitzes keine Glaubwürdigkeit zukommt. Abgesehen davon, dass er trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zur mündlichen Verhandlung vor dem LVwG erschien, erweist sich sein Verhalten als „nicht rechtskonform“. Stichworte abgelaufenes L Schild, Überschreiten der Begutachtungsfrist, Verantwortung anlässlich einer Polizeikontrolle (siehe Akt der Verwaltungsbehörde). Daraus ist u. a. zu erkennen, dass er seine Verantwortung wechselt und jeweils der Situation entsprechend anpasst.

6.

Rechtsgrundlage:

§ 57a (2) KFG: Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker oder technische Büros-Ingenieurbüros (§ 134 GewO) des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnete Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung aller oder einzelner Arten von Fahrzeugen gemäß Abs. 1 zu ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Bei der Ermächtigung ist auch auszusprechen, in welcher Weise die Prüfstellen erkennbar gemacht sein müssen. Der Ermächtigte hat Veränderungen hinsichtlich seines Personals und seiner Einrichtungen, soweit diese Voraussetzung für die Erteilung der Ermächtigung waren, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen. Die Ermächtigung ist ganz oder nur hinsichtlich einzelner Arten von Fahrzeugen zu widerrufen, wenn der Ermächtigte nicht

mehr vertrauenswürdig ist, nicht mehr über geeignetes Personal verfügt, seine Einrichtungen nicht den durch Verordnung festgesetzten Anforderungen entsprechen oder wenn eine der für die Erteilung der Ermächtigung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist. Erforderlichenfalls kann der Ausschluss bestimmter geeigneter Personen von dieser Tätigkeit angeordnet werden. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie ist festzusetzen, unter welchen Voraussetzungen eine Person als zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten geeignet zu gelten hat und welche Einrichtungen nach dem jeweiligen Stand der Technik zur wiederkehrenden Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten erforderlich sind. Paragraph 57 a, (2) KFG: Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker oder technische Büros-Ingenieurbüros (Paragraph 134, GewO) des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnigte Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung aller oder einzelner Arten von Fahrzeugen gemäß Absatz eins, zu ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Bei der Ermächtigung ist auch auszusprechen, in welcher Weise die Prüfstellen erkennbar gemacht sein müssen. Der Ermächtigte hat Veränderungen hinsichtlich seines Personals und seiner Einrichtungen, soweit diese Voraussetzung für die Erteilung der Ermächtigung waren, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen. Die Ermächtigung ist ganz oder nur hinsichtlich einzelner Arten von Fahrzeugen zu widerrufen, wenn der Ermächtigte nicht mehr vertrauenswürdig ist, nicht mehr über geeignetes Personal verfügt, seine Einrichtungen nicht den durch Verordnung festgesetzten Anforderungen entsprechen oder wenn eine der für die Erteilung der Ermächtigung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist. Erforderlichenfalls kann der Ausschluss bestimmter geeigneter Personen von dieser Tätigkeit angeordnet werden. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie ist festzusetzen, unter welchen Voraussetzungen eine Person als zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten geeignet zu gelten hat und welche Einrichtungen nach dem jeweiligen Stand der Technik zur wiederkehrenden Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten erforderlich sind.

§ 24 (1) VwGVG: Das Verwaltungsgericht hat auf Antrag oder, wenn es dies für erforderlich hält, von Amts wegen eine öffentliche mündliche Verhandlung durchzuführen. Paragraph 24, (1) VwGVG: Das Verwaltungsgericht hat auf Antrag oder, wenn es dies für erforderlich hält, von Amts wegen eine öffentliche mündliche Verhandlung durchzuführen.

§ 28 (1) leg. cit.: Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen. Paragraph 28, (1) leg. cit.: Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

§ 25a (1) VwGG: Das Verwaltungsgericht hat im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen. Paragraph 25 a, (1) VwGG: Das Verwaltungsgericht hat im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Art. 133 (4) B-VG: Gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes ist die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Hat das Erkenntnis nur eine geringe Geldstrafe zum Gegenstand, kann durch Bundesgesetz vorgesehen werden, dass die Revision unzulässig ist. Artikel 133, (4) B-VG: Gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes ist die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Hat das Erkenntnis nur eine geringe Geldstrafe zum Gegenstand, kann durch Bundesgesetz vorgesehen werden, dass die Revision unzulässig ist.

7.

Erwägungen:

Nach der zuvor zitierten gesetzlichen Bestimmung hat der Landeshauptmann die Ermächtigung zur wiederkehrenden

Begutachtung von Kraftfahrzeugen unter anderem dann zu widerrufen, wenn der ermächtigte Gewerbetreibende nicht mehr vertrauenswürdig ist. Dies ist dann der Fall, wenn auf Grund seines Verhaltens die Annahme berechtigt ist, die Kraftfahrbehörde könne sich nicht mehr darauf verlassen, dass er die ihm übertragene Verwaltungsaufgabe entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes – der Gewährleistung, dass nur betriebstaugliche und verkehrssichere Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen – ausüben werde (vgl. VwGH vom 19.9.1984, Slg Nr. 11527/a). Nach der zuvor zitierten gesetzlichen Bestimmung hat der Landeshauptmann die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Kraftfahrzeugen unter anderem dann zu widerrufen, wenn der ermächtigte Gewerbetreibende nicht mehr vertrauenswürdig ist. Dies ist dann der Fall, wenn auf Grund seines Verhaltens die Annahme berechtigt ist, die Kraftfahrbehörde könne sich nicht mehr darauf verlassen, dass er die ihm übertragene Verwaltungsaufgabe entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes – der Gewährleistung, dass nur betriebstaugliche und verkehrssichere Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen – ausüben werde vergleiche VwGH vom 19.9.1984, Slg Nr. 11527/a).

Insbesondere die unrichtige Ausstellung positiver Gutachten beeinträchtigt die Vertrauenswürdigkeit in hohem Maß (vgl. VwGH vom 18.12.1985, 85/11/0077). Unter besonderen Umständen kann bereits die Erstellung eines unrichtigen Gutachtens die Vertrauenswürdigkeit des betreffenden Gewerbebetreibenden erschüttern (vgl. VwGH vom 2.7.1991, 91/11/0026 mit weiteren Judikaturhinweisen). Dies ist der Fall, wenn der Gewerbetreibende den Mangel bei einer gewissenhaften Überprüfung aller relevanten Faktoren zumindest hätte erkennen können. Insbesondere die unrichtige Ausstellung positiver Gutachten beeinträchtigt die Vertrauenswürdigkeit in hohem Maß vergleiche VwGH vom 18.12.1985, 85/11/0077). Unter besonderen Umständen kann bereits die Erstellung eines unrichtigen Gutachtens die Vertrauenswürdigkeit des betreffenden Gewerbebetreibenden erschüttern vergleiche VwGH vom 2.7.1991, 91/11/0026 mit weiteren Judikaturhinweisen). Dies ist der Fall, wenn der Gewerbetreibende den Mangel bei einer gewissenhaften Überprüfung aller relevanten Faktoren zumindest hätte erkennen können.

Trotz einer nachträglichen eingetretenen Vertrauensunwürdigkeit eines nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 Ermächtigten darf ein Widerruf nur ausgesprochen (bestätigt) werden, wenn – entsprechend den Grundsätzen im Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 28.11.1983, 82/11/0270 – die Vertrauensunwürdigkeit noch im Zeitpunkt der Erlassung des Berufungsbescheides gegeben ist oder, sofern die Berufungsbehörde im Rahmen ihrer Kontrollfunktion tätig wird, im Zeitpunkt der Erlassung des erstinstanzlichen Bescheides gegeben war (vgl. VwGH 19.9.1984, 83/11/0167). Trotz einer nachträglichen eingetretenen Vertrauensunwürdigkeit eines nach Paragraph 57 a, Absatz 2, KFG 1967 Ermächtigten darf ein Widerruf nur ausgesprochen (bestätigt) werden, wenn – entsprechend den Grundsätzen im Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 28.11.1983, 82/11/0270 – die Vertrauensunwürdigkeit noch im Zeitpunkt der Erlassung des Berufungsbescheides gegeben ist oder, sofern die Berufungsbehörde im Rahmen ihrer Kontrollfunktion tätig wird, im Zeitpunkt der Erlassung des erstinstanzlichen Bescheides gegeben war vergleiche VwGH 19.9.1984, 83/11/0167).

Der VwGH hat auch betont, dass bei der Beurteilung der Ermächtigungsvoraussetzungen, insbesondere bei der Einschätzung der Vertrauenswürdigkeit des Betriebsinhabers, jedenfalls ein strenger Maßstab anzulegen ist (vgl. VwGH vom 18.12.1985, 85/11/0077). Der VwGH hat auch betont, dass bei der Beurteilung der Ermächtigungsvoraussetzungen, insbesondere bei der Einschätzung der Vertrauenswürdigkeit des Betriebsinhabers, jedenfalls ein strenger Maßstab anzulegen ist vergleiche VwGH vom 18.12.1985, 85/11/0077).

Bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit macht es dabei keinen Unterschied, ob die Behörde über eine erstmalige Erteilung einer Ermächtigung oder über den Widerruf einer bereits erteilten Ermächtigung zu entscheiden hat. Aus der gesetzlichen Formulierung, die sich sowohl hinsichtlich der Erteilung der Ermächtigung als auch hinsichtlich deren Widerrufs des Begriffes „vertrauenswürdig“ bedient, folgt, dass in beiden Fällen von der Behörde derselbe Maßstab an die Vertrauenswürdigkeit anzulegen ist.

Nach der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist ein Gewerbetreibender dann als vertrauenswürdig im Sinne des § 57a Abs. 2 KFG 1967 anzusehen, wenn ausreichend Anhaltspunkte für die Annahme bestehen, die Kraftfahrbehörde könne sich darauf verlassen, dass er die ihm übertragene Verwaltungsaufgabe entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes – der Gewährleistung, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachende Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen – ausüben werde (vgl. VwGH vom 22.11.1994, 94/11/0221). Nach der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist ein Gewerbetreibender dann als vertrauenswürdig im Sinne des Paragraph 57 a, Absatz 2, KFG 1967 anzusehen, wenn ausreichend Anhaltspunkte für die Annahme bestehen, die Kraftfahrbehörde könne sich darauf verlassen, dass er die

ihm übertragene Verwaltungsaufgabe entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes – der Gewährleistung, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachende Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen – ausüben werde (vergleiche VwGH vom 22.11.1994, 94/11/0221).

Seit der Beschwerdeführerin die Anordnungen erteilt wurden, sind bereits etwa vier Jahre vergangen und rund 18.000 Gutachten erstellt worden. Es konnte nun auch nicht festgestellt werden, dass der LKW der Marke MAN mit dem Kennzeichen ***, im Zeitpunkt der Überprüfung gemäß § 57a KFG am 15. Oktober 2015 sowie am 4. November 2016 in der Prüfstelle in ***, mit drei Sitzen vorgeführt wurde. Seit der Beschwerdeführerin die Anordnungen erteilt wurden, sind bereits etwa vier Jahre vergangen und rund 18.000 Gutachten erstellt worden. Es konnte nun auch nicht festgestellt werden, dass der LKW der Marke MAN mit dem Kennzeichen ***, im Zeitpunkt der Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG am 15. Oktober 2015 sowie am 4. November 2016 in der Prüfstelle in ***, mit drei Sitzen vorgeführt wurde.

Auch das im Jahr 2015, im Rahmen der Überprüfung des Fahrzeuges mit dem Kennzeichen *** unrichtig erstellte Gutachten, liegt bereits über zwei Jahre zurück und konnten seither keinerlei Mängel in der gegenständlichen Prüfstelle festgestellt werden.

Der unangemeldeten Revision vom 26. April 2016, für den Revisionszeitraum 1. April 2016 bis 26. April 2016, sind keinerlei Beanstandungen zu entnehmen. Auch wenn es sich hierbei um einen relativ kurzen Revisionszeitraum handelt, weist dieses Ergebnis eindeutig darauf hin, dass die Beschwerdeführerin die ihr übertragene Verwaltungsaufgabe entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes ausübt.

Auch dem Einstellungsbeschluss vom 22. Dezember 2014 des LVwG Burgenland, ist nicht zu entnehmen, dass in der Prüfstelle *** eine mangelhafte Überprüfung durchgeführt wurde. Vielmehr handelt es sich um eine Prüfstelle in ***.

Die belangte Behörde hat zwar den angefochtenen Bescheid auf die Annahme gestützt, dass es der Beschwerdeführerin an Vertrauenswürdigkeit mangle, jedoch nicht nachvollziehbar dargelegt, aus welchen Gründen diese angenommene Vertrauensunwürdigkeit im Zeitpunkt der Entscheidung über den Widerruf vorgelegen sei. Vor allem wurde das positive Revisionsergebnis aus dem Jahr 2016, welches eindeutig auf eine vorliegende Vertrauenswürdigkeit hinweist, gänzlich außer Acht gelassen.

Dieses Revisionsergebnis ist bei der Beurteilung der aktuellen Vertrauenswürdigkeit im Hinblick auf die von der Behörde zu treffende Prognoseentscheidung zu berücksichtigen und gibt Grund zur Annahme, dass die Beschwerdeführerin die ihr übertragenen Aufgaben entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes ausüben wird. Es kann sohin nicht von einer vorliegenden Vertrauensunwürdigkeit der Beschwerdeführerin ausgegangen werden. Dies insbesondere auch unter Berücksichtigung des neuen verschärften Qualitätssicherungskonzeptes, welches kurz vor der Verhandlung des LVwG vorgelegt wurde. So wurden auch schon Konsequenzen gezogen, wenn Mitarbeiter fehlerhafte Begutachtungen durchführten und es kam aus diesem Grund zu Entlassungen.

Das LVwG gelangt daher zusammenfassend zur Ansicht, dass die Beschwerdeführerin die ihr übertragenen Verwaltungsaufgaben entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes, nämlich der Gewährleistung, dass nur betriebstaugliche und verkehrssichere Fahrzeuge am Verkehr teilnehmen, ausübt.

Ein eigenständiger Abspruch über den Antrag auf Aufhebung oder Abänderung des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde erübrigt sich daher.

Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

8.

Zur Zulässigkeit der ordentlichen Revision

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig, da im gegenständlichen Verfahren keine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil die Entscheidung nicht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Die ordentliche Revision ist nicht zulässig, da im gegenständlichen Verfahren keine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil die Entscheidung nicht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

Schlagworte

Kraftfahrrecht; wiederkehrende Begutachtung; Entziehung; Vertrauenswürdigkeit;

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGNl:2017:LVwG.AV.605.001.2017

Zuletzt aktualisiert am

20.09.2017

Quelle: Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwG Niederösterreich, <http://www.lvwg.noe.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at