

TE Lvwg Erkenntnis 2017/4/25 LVwG-AV-1337/001-2016

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 25.04.2017

Entscheidungsdatum

25.04.2017

Norm

KFG 1967 §57 Abs2a

KFG 1967 §57a Abs2

1. KFG 1967 § 57 heute
2. KFG 1967 § 57 gültig ab 20.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
3. KFG 1967 § 57 gültig von 09.06.2016 bis 19.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
4. KFG 1967 § 57 gültig von 01.07.2007 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
5. KFG 1967 § 57 gültig von 28.10.2005 bis 30.06.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
6. KFG 1967 § 57 gültig von 31.12.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
7. KFG 1967 § 57 gültig von 11.08.2004 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
8. KFG 1967 § 57 gültig von 01.03.1998 bis 10.08.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
9. KFG 1967 § 57 gültig von 20.08.1997 bis 28.02.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
10. KFG 1967 § 57 gültig von 28.07.1990 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990
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 erkennt durch Mag. Lindner als Einzelrichterin über die Beschwerde des AÖ, vertreten durch Donnerbauer & Hübner Rechtsanwälte GmbH, ***, ***, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 14. November 2016, RU6-M-256/049-2016, betreffend den Widerruf der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 Kraftfahrgesetz 1967 in der Begutachtungsstelle in ***, ***, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht: Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Lindner als Einzelrichterin über die Beschwerde des AÖ, vertreten durch Donnerbauer & Hübner Rechtsanwälte GmbH, ***, ***, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 14. November 2016, RU6-M-256/049-2016, betreffend den Widerruf der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß Paragraph 57 a, Absatz 2, Kraftfahrgesetz 1967 in der Begutachtungsstelle in ***, ***, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht:

1.

Gemäß § 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde Folge gegeben und der angefochtene Bescheid behoben. Gemäß Paragraph 28, Absatz eins, Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde Folge gegeben und der angefochtene Bescheid behoben.

2.

Gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967 wird folgende Anordnung erteilt: Wiederkehrende Begutachtungen gemäß § 57a KFG 1967 sind sorgfältig und gewissenhaft entsprechend den Vorgaben des Mängelkataloges durchzuführen, die gutachterliche Beurteilung des technischen Fahrzeugzustandes muss auf einer tatsächlich durchgeführten, umfassenden Prüfungsbefundung beruhen. Um dies zu gewährleisten, ist ein geeignetes, nachvollziehbares Qualitätssicherungssystem einzurichten. Gemäß Paragraph 57 a, Absatz 2 a, KFG 1967 wird folgende Anordnung erteilt: Wiederkehrende Begutachtungen gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 sind sorgfältig und gewissenhaft entsprechend den Vorgaben des Mängelkataloges durchzuführen, die gutachterliche Beurteilung des technischen Fahrzeugzustandes muss auf einer tatsächlich durchgeführten, umfassenden Prüfungsbefundung beruhen. Um dies zu gewährleisten, ist ein geeignetes, nachvollziehbares Qualitätssicherungssystem einzurichten.

3.

Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 16. März 2009, RU6-M-256/028-2009, wurde dem AÖ (***) die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung nachstehender Fahrzeugklassen in der Begutachtungsstelle in ***,

***, erteilt:

1 Kraftrad

Motorfahrrad L1e

dreirädrige Kleinkrafträder L2e FZ SZ

Motorrad L3e FZ SZ

Motorrad mit Beiwagen L4e FZ SZ

Motordreirad L5e FZ SZ

2 Kraftwagen

vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge L6e FZ SZ

vierrädrige Kraftfahrzeuge L7e FZ SZ

2.1 zur Personenbeförderung

PKW/Kombi bis 2800 kg M1 FZ SZ

PKW/Kombi > 2800 kg bis 3500 kg M1 FZ SZ

2.2 zur Güterbeförderung

LKW bis 2800 kg N1 FZ SZ

LKW > 2800 kg bis 3500 kg N1 FZ SZ

Kraftwagen, die nicht unter Punkt 2.1, Punkt 2.2 und Punkt 4 (Sonstige) fallen, über 50 km/h Bauartgeschwindigkeit (abgeleitete Fahrzeuge, Spezialkraftwagen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Sonderkraftfahrzeuge)

bis 2800 kg FZ SZ

> 2800 kg bis 3500 kg FZ SZ

3. Anhänger

bis 750 kg O1 ungebremst

bis 750 kg Einachsanhänger Mehrachsanhänger O1 gebremst

> 750 kg bis 3500 kg Einachsanhänger Mehrachsanhänger O2

Gemäß Spruchpunkt II. dieses Bescheides wurde der Begutachtungsstelle die Begutachtungsstellen-Nr. *** zugewiesen. Gemäß Spruchpunkt römisch zwei. dieses Bescheides wurde der Begutachtungsstelle die Begutachtungsstellen-Nr. *** zugewiesen.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 16. August 2013, RU6-M-256/036-2013, wurde die dem AÖ erteilte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung in der Begutachtungsstelle in ***, ***, um nachstehende Fahrzeugklassen erweitert:

1 Kraftrad

Motorfahrrad L1e

dreirädrige Kleinkrafträder L2e FZ SZ

Motorrad L3e FZ SZ

Motorrad mit Beiwagen L4e FZ SZ

Motordreirad L5e FZ SZ

2 Kraftwagen

vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge L6e FZ SZ

vierrädrige Kraftfahrzeuge L7e FZ SZ

2.1 Kraftwagen zur Personenbeförderung

PKW/Kombi bis 2800 kg	M1	FZ	SZ
PKW/Kombi > 2800 kg bis 3500 kg	M1	FZ	SZ
Omnibus bis 2800 kg	M2	FZ	SZ
Omnibus > 2800 kg bis 3500 kg	M2	FZ	SZ

2.2 Kraftwagen zur Güterbeförderung

LKW bis 2800 kg	N1	FZ	SZ
LKW > 2800 kg bis 3500 kg	N1	FZ	SZ

3. Anhänger

Anhänger O1 ungebremst bis 750 kg O1

Anhänger O1 gebremst bis 750 kg Einachsanhänger O1

Anhänger O1 gebremst bis 750 kg Mehrachsanhänger O1

Anhänger O2 > 750 kg bis 3500 kg Einachsanhänger O2

Anhänger O2 > 750 kg bis 3500 kg Mehrachsanhänger O2

Mit dem angefochtenen Bescheid vom 14. November 2016, RU6-M-256/049-2016, wurde die dem AÖ erteilte und erweiterte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, widerrufen. Weiters wurde der AÖ aufgefordert, unverzüglich nach Rechtskraft dieses Bescheides die vorhandenen Begutachtungsplaketten an die Bezirkshauptmannschaft Amstetten zurückzustellen, sowie die auf die Begutachtungsstelle verweisende Prüfstellentafel zu entfernen und den Begutachtungstempel dem Landeshauptmann von NÖ (p.A. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht) abzuliefern. Zudem wurde die der Begutachtungsstelle zugewiesene Begutachtungsstellennummer *** mit Rechtskraft dieses Bescheides für gegenstandslos erklärt.

In der Begründung wurde ausgeführt, dass am 17. Juni 2016 in der Prüfstelle des AÖ in ***, ***, für den PKW der Marke Jeep WG (Grand Cherokee), Fahrzeugidentifizierungsnummer: ***, ein positives Gutachten (Gutachten Nr. ***) ausgestellt worden sei. Es seien lediglich leichte Mängel festgestellt worden.

Dieses Fahrzeug sei am 25. August 2016 einem Kauftest unterzogen worden, dem Prüfbericht – ausgestellt vom AÖ Prüfzentrum in *** - ließen sich ein Mangel mit Gefahr im Verzug sowie zahlreiche schwere Mängel entnehmen.

Der Amtssachverständige für technische Kraftfahrzeugangelegenheiten des Amtes der NÖ Landesregierung habe dazu mit Gutachten vom 12. September 2016, WST8-D-1635/008-2016, ausgeführt, dass der Verdacht naheliege, dass aufgrund der geringen Laufleistung (357 km), der Zeitspanne zwischen den beiden Überprüfungen und der unterschiedlichen Gutachtensergebnisse die Überprüfung gemäß § 57a KFG 1967 nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sei. Aus technischer Sicht seien folgende Mängel bereits bei der Überprüfung gemäß § 57a Abs. 4 KFG vorhanden gewesen und hätten eine positive Überprüfung ausgeschlossen, da diese Mängel als Langzeitmängel anzusehen seien: Der Amtssachverständige für technische Kraftfahrzeugangelegenheiten des Amtes der NÖ Landesregierung habe dazu mit Gutachten vom 12. September 2016, WST8-D-1635/008-2016, ausgeführt, dass der Verdacht naheliege, dass aufgrund der geringen Laufleistung (357 km), der Zeitspanne zwischen den beiden Überprüfungen und der unterschiedlichen Gutachtensergebnisse die Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sei. Aus technischer Sicht seien folgende Mängel bereits bei der Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, Absatz 4, KFG vorhanden gewesen und hätten eine positive Überprüfung ausgeschlossen, da diese Mängel als Langzeitmängel anzusehen seien:

„Gefahr im Verzug:

Radlager: Radlager li. vo. locker

Schwere Mängel:

Servolenkung: Servopumpe Geräusch beim Lenken

Reifen: Reifen re vo. und hi. rissig

Sichtbare Karosserieschäden: Karosserie vermutlich unter Batterie durchgerostet, Holm li. und re. durchgerostet, Endspitzen durchgerostet li. und re. hi.“

Die unrichtige Ausstellung positiver Gutachten beeinträchtigte die nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 erforderliche Vertrauenswürdigkeit in hohem Maße, wobei unter besonderen Umständen bereits die Erstellung nur eines unrichtigen Gutachtens die Vertrauenswürdigkeit erschüttern könne. Die unrichtige Ausstellung positiver Gutachten beeinträchtigte die nach Paragraph 57 a, Absatz 2, KFG 1967 erforderliche Vertrauenswürdigkeit in hohem Maße, wobei unter besonderen Umständen bereits die Erstellung nur eines unrichtigen Gutachtens die Vertrauenswürdigkeit erschüttern könne.

Die besonderen Umstände seien im vorliegenden Fall darin zu sehen, dass der verfahrensgegenständliche PKW am 17. Juni 2016 neben drei schweren Mängeln auch Gefahr im Verzug aufgewiesen habe und die mit Bescheid vom 10. November 2010, RU6-M-765/042-2009, hinsichtlich der Prüfstelle in *** und mit Bescheid vom 19. März 2013, RU6-M-644/040-2012, hinsichtlich der Prüfstelle in *** jeweils wegen mangelnder Vertrauenswürdigkeit ausgesprochenen Widerrufe die Ausstellung eines (grob) unrichtigen Gutachtens nicht auszuschließen vermochten.

Die Kraftfahrbehörde könne sich daher derzeit nicht darauf verlassen, dass der AÖ die übertragene hoheitliche Tätigkeit entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes – nämlich zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachende Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen - ausüben werde, weshalb der Ermächtigte im öffentlichen Interesse von derartigen Tätigkeiten auszuschließen und die Ermächtigung zu widerrufen sei.

Dagegen hat der AÖ mit Schriftsatz vom 13. Dezember 2016 fristgerecht Beschwerde erhoben und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung und ersatzlose Behebung des angefochtenen Bescheides in eventu Aufhebung des Bescheides sowie Zurückverweisung der Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die belangte Behörde, in eventu Abänderung des angefochtenen Bescheides dahingehend, dass EL als geeignete Person von der Begutachtungstätigkeit in Zukunft ausgeschlossen werde, beantragt. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass sich der angefochtene Bescheid im Wesentlichen auf den AÖ-Kauftest des AÖ Prüfzentrums stütze, welcher jedoch keine öffentliche Urkunde darstelle und werde ein inhaltlicher Beweis für die in diesem Kauftest angeführten Mängel dadurch nicht begründet. Die Behörde habe es trotz zahlreicher Widersprüche nicht für notwendig befunden, das Fahrzeug und dessen tatsächlichen Zustand durch Augenschein unter Zuziehung eines Sachverständigen zu prüfen, was einen wesentlichen Verfahrensmangel darstelle.

Jene dem Beschwerdeführer vorgeworfenen Fahrzeugmängel seien bei der Überprüfung am 17.6.2016 nicht vorgelegen bzw. hätten keinen schweren Mangel gerechtfertigt:

Das Radlager habe nur ein leichtes Spiel am linken vorderen Radlager aufgewiesen, es sei kein Radlagergeräusch wahrnehmbar gewesen, weshalb dies richtigerweise als leichter Mangel zu beurteilen gewesen wäre.

Die Servolenkung sei voll funktionsfähig gewesen und habe es keinerlei Flüssigkeitsaustritt gegeben. Ein Lenkgelenk habe ein leichtes Spiel aufgewiesen, was als leichter Mangel zu beurteilen gewesen sei.

Der linke Scheinwerferrahmen sei zwar gebrochen gewesen, jedoch sachgemäß repariert und befestigt und habe auch die Scheinwerfereinstellung keinen Mangel aufgewiesen.

Der linke hintere Rückstrahler sei am Fahrzeug gewesen.

Die Reifen hätten nur eine geringe Porosität aufgewiesen, was nicht einmal als leichter Mangel zu bewerten gewesen sei.

Die Stoßdämpfer seien dicht und voll funktionsfähig gewesen. Auch sei das Luftfiltergehäuse dicht gewesen und sei dadurch keine Lärmentwicklung entstanden.

Die Batterie sei ordentlich befestigt gewesen und habe sich in einem guten Zustand befunden. Die Motorkontrolllampe habe nicht aufgeleuchtet, sei kurz davor die Lambdasonde erneuert worden und seien die Abgaswerte in Ordnung gewesen.

Der Auspuff sei zum Zeitpunkt der Begutachtung dicht gewesen und hätte keine überhöhte Lärmentwicklung

festgestellt werden können. Das Fahrzeug habe keinerlei Kühlfülligkeitsverlust aufgewiesen und sei der Boden des Fahrzeuges in keinem auffälligen Zustand gewesen. Bei der „Sicht- und Horschprüfung“, die für die § 57a Begutachtung ausreichend sei, hätten keine offensichtlichen Korrosionsstellen entdeckt werden können. Der Auspuff sei zum Zeitpunkt der Begutachtung dicht gewesen und hätte keine überhöhte Lärmentwicklung festgestellt werden können. Das Fahrzeug habe keinerlei Kühlfülligkeitsverlust aufgewiesen und sei der Boden des Fahrzeuges in keinem auffälligen Zustand gewesen. Bei der „Sicht- und Horschprüfung“, die für die Paragraph 57 a, Begutachtung ausreichend sei, hätten keine offensichtlichen Korrosionsstellen entdeckt werden können.

Bei der Besichtigung am 14.9.2016 sei hinsichtlich der angeführten Durchrostung im Holm links und rechts festgestellt worden, dass in diesem Bereich eine Bitumenmatte angebracht sei und sich dahinter ein konstruktionsbedingter Hohlraum befinde, weshalb das Vorleigen einer Durchrostung entkräftet werden konnte.

Insgesamt habe das Beweisverfahren weder mit ausreichender Sicherheit ergeben, dass die vom AÖ Prüfbüro in *** im AÖ-Kaufstest vom 25. August 2016 festgestellten Mängel tatsächlich vorgelegen seien, noch dass allenfalls am 25. August vorgelegene Mängel bereits am 17. Juni 2016 vorgelegen seien und seitens des Beschwerdeführers auch hätten festgestellt werden können bzw. müssen.

Auch sei von der Behörde nicht auf die nach dem Ankaufstest durchgeführte Überprüfung gemäß § 57a KFG von *** eingegangen, mit welchem lediglich leichte Mängel festgestellt worden seien. Auch sei von der Behörde nicht auf die nach dem Ankaufstest durchgeführte Überprüfung gemäß Paragraph 57 a, KFG von *** eingegangen, mit welchem lediglich leichte Mängel festgestellt worden seien.

Der Sachverständige habe sich nur auf den Kaufstest vom 25.8.2016 gestützt und das Fahrzeug, obwohl dies möglich gewesen wäre, nicht selbst begutachtet. Ein pauschaler Verweis auf Langzeitmängel sei nicht ausreichend, sondern hätte geprüft werden müssen, ob die angeführten Mängel bei einer den Erfordernissen des Gesetzes entsprechenden Untersuchung auch schon für den Beschwerdeführers erkennbar gewesen sein mussten.

Doch selbst wenn – was bestritten werde – ein unrichtiges Gutachten vorliege, so reiche dies nicht aus, die Vertrauenswürdigkeit derart zu erschüttern, dass dies den Widerruf der Ermächtigung rechtfertige. Die Umstände des Widerrufs der Ermächtigung im November 2010 und März 2013 stellten jedenfalls nicht solche besonderen Umstände dar, die im nunmehrigen Verfahren zu berücksichtigen seien, zumal für die genannten Prüfstellen des Beschwerdeführers in *** und *** nachfolgend wieder die Ermächtigung erteilt worden sei, was die wieder erlangte Vertrauenswürdigkeit belege.

Der Beschwerdeführer habe im Zeitraum Jänner 2014 bis Oktober 2016 insgesamt 150.053 Begutachtungen durchgeführt und seien in sämtlichen Prüfstellen Revisionen durchgeführt worden. Bei diesen 17 Revisionen seien 13 ohne Bemängelung geblieben und bei 4 lediglich Formalfehler festgestellt worden. Es könne daher insgesamt nicht von einer mangelnden Vertrauenswürdigkeit des Beschwerdeführers ausgegangen werden. Es bestehe ein Rechtsanspruch darauf, dass nur das gelindeste Mittel herangezogen werde und sei der Widerruf der Ermächtigung überschießend, da keine strukturellen bzw. organisatorischen Defizite festgestellt worden seien, sondern lediglich vereinzelte und zahlenmäßig völlig untergeordnete Mängel bei einem individuellen Gutachten, die durch den Ausschluss einzelner Personen hintangehalten werden könnten.

Mit Schreiben vom 15. Dezember 2016 hat der Landeshauptmann von Niederösterreich die gegenständliche Beschwerde und den Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich mit dem Ersuchen um Entscheidung vorgelegt.

Mit Schreiben vom 2. Februar 2017 hat der Landeshauptmann von Niederösterreich ein Gutachten gemäß § 57a KFG 1967, Nr. ***, vom 24.10.2016, ausgestellt vom AÖ ***, Prüfbüro ***, ein Überprüfungsgutachten gemäß § 56 KFG 1967, Nr. ***, vom 26.1.2017, ausgestellt vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten sowie ein Gutachten des Ing. PH vom 1.2.2017, WSt8-D-1635/010-2016, vorgelegt. Mit Schreiben vom 2. Februar 2017 hat der Landeshauptmann von Niederösterreich ein Gutachten gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967, Nr. ***, vom 24.10.2016, ausgestellt vom AÖ ***, Prüfbüro ***, ein Überprüfungsgutachten gemäß Paragraph 56, KFG 1967, Nr. ***, vom 26.1.2017, ausgestellt vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten sowie ein Gutachten des Ing. PH vom 1.2.2017, WSt8-D-1635/010-2016, vorgelegt.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat am 15. Februar 2017 und am 19. April 2017 gemäß § 24 VwGVG

eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, in der Beweis aufgenommen wurde durch Vorbringen des Beschwerdeführervertreters, Einvernahme des FPr (AÖ), der Zeugen EL, DK, DW, HM, FHa, JWe, Ing. PH, MPr, PS sowie des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen DI TV und durch Einsichtnahme in den erst- und zweitinstanzlichen Verfahrensakt. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat am 15. Februar 2017 und am 19. April 2017 gemäß Paragraph 24, VwGVG eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, in der Beweis aufgenommen wurde durch Vorbringen des Beschwerdeführervertreters, Einvernahme des FPr (AÖ), der Zeugen EL, DK, DW, HM, FHa, JWe, Ing. PH, MPr, PS sowie des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen DI TV und durch Einsichtnahme in den erst- und zweitinstanzlichen Verfahrensakt.

Der Vertreter des AÖ, FP, gab an:

„Ich bin Landesgeschäftsführer der Landesorganisation Niederösterreich. Wir haben seit 1.4.2013 ein Qualitätssicherungssystem eingerichtet, welches neben weiteren Maßnahmen eine interne Nachüberprüfung der § 57a Gutachten vorsieht. Es ist vorgesehen, dass der technische Einsatzleiter der jeweiligen Prüfstelle, in diesem Fall Herr G, für die Prüfstelle *** stichprobenartig, ca. 4 Gutachten je Mitarbeiter je Woche mindestens nachüberprüft. Dazu lege ich die Dienstanweisung 32/2014 vom 1. April 2014 heute vor. Bei Auffälligkeiten ist der technische Betriebsleiter für Niederösterreich, Herr HM davon in Kenntnis zu setzen. In der Prüfstelle *** sind lediglich Formalfehler aufgetaucht. Es gibt dort 5 geeignete Personen. „Ich bin Landesgeschäftsführer der Landesorganisation Niederösterreich. Wir haben seit 1.4.2013 ein Qualitätssicherungssystem eingerichtet, welches neben weiteren Maßnahmen eine interne Nachüberprüfung der Paragraph 57 a, Gutachten vorsieht. Es ist vorgesehen, dass der technische Einsatzleiter der jeweiligen Prüfstelle, in diesem Fall Herr G, für die Prüfstelle *** stichprobenartig, ca. 4 Gutachten je Mitarbeiter je Woche mindestens nachüberprüft. Dazu lege ich die Dienstanweisung 32 aus 2014, vom 1. April 2014 heute vor. Bei Auffälligkeiten ist der technische Betriebsleiter für Niederösterreich, Herr HM davon in Kenntnis zu setzen. In der Prüfstelle *** sind lediglich Formalfehler aufgetaucht. Es gibt dort 5 geeignete Personen.

Weiters wird einmal pro Monat eine Nachbegutachtung (meist zeitverschoben) von 4 % der begutachteten Fahrzeuge, welche nach dem Zufallsprinzip ausgewählt werden, durchgeführt. Diese Nachbegutachtung wird wieder vom technischen Einsatzleiter, oftmals gemeinsam mit dem ursprünglichen Begutachter durchgeführt. Diesbezüglich gibt es auch Dokumentationen. Diese Dokumentation ist an den Betriebsleiter zu übermitteln. Auch hier sind keine wesentlichen negativen Vorkommnisse hervorgekommen.

Herr G ist selber § 57a Gutachter, die Kontrolle der Kollegen ist eine zusätzliche Aufgabe für ihn. Herr G ist selber Paragraph 57 a, Gutachter, die Kontrolle der Kollegen ist eine zusätzliche Aufgabe für ihn.

Einmal jährlich wird jeder Prüfer einem theoretischen Wissenstest unterzogen, welcher auf Basis des Mängelkataloges bzw. der PBStV erstellt wurde. Es müssen 80 % der Fragen richtig beantwortet werden, widrigenfalls gegen den Prüfer Maßnahmen gesetzt werden (Wiederholung des Tests, vorübergehender Ausschluss von der Begutachtungstätigkeit). Es gab derartige Maßnahmen auch schon in unserem Unternehmen, nicht jedoch in der Prüfstelle ***.

Ebenfalls jährlich findet ein internes Audit statt, wobei Kollegen aus anderen Prüfstellen und der Betriebsleiter aus Niederösterreich im Wesentlichen eine Überprüfung sämtlicher Dokumentationen vornehmen und auch wieder eine Nachbegutachtung stattfindet.

Parallelbegutachtungen in dem Sinne, dass zeitlich zu einer § 57a Begutachtung eine „Begutachtung“ durch einen anderen Prüfer stattfindet, kommen fallweise vor, sind aber nicht regelmäßig nach einem gewissen System vorgesehen. Die Mitarbeiter EL und FHa sind in der Vergangenheit nicht negativ aufgefallen. Parallelbegutachtungen in dem Sinne, dass zeitlich zu einer Paragraph 57 a, Begutachtung eine „Begutachtung“ durch einen anderen Prüfer stattfindet, kommen fallweise vor, sind aber nicht regelmäßig nach einem gewissen System vorgesehen. Die Mitarbeiter EL und FHa sind in der Vergangenheit nicht negativ aufgefallen.

Wir haben weiters zusätzlich zur EBV ein Auswertungstool angeschafft, welches im Zuge der Nachkontrolle der erstatteten Gutachten Auffälligkeiten bestimmter Werte aufzeigt. Beim Auftauchen von Auffälligkeiten wird das betreffende Fahrzeug noch einmal vorgeladen und eine weitere Begutachtung durchgeführt, für die Prüfstelle *** ist derartiges noch nicht vorgekommen.

Im Unternehmen werden die Schulungsmaßnahmen im gesetzlichen Ausmaß, das heißt, alle drei Jahre periodische Weiterbildung durchgeführt. Ab dem heurigen Jahr ist geplant, auf freiwilliger Basis bzw. auch auf dienstliche

Anordnung eine einmal jährliche Schulungsmaßnahme durchzuführen. Diese Schulungen werden unternehmensintern durchgeführt. Diese werden von entsprechend ermächtigten unternehmensinternen Trainern durchgeführt.“

Der Zeuge DW gab an:

„Ich habe das gegenständliche Fahrzeug Jeep Grand Cherokee glaublich Februar oder März 2016 von Herrn RSc aus *** von Privat gekauft. Dieses Fahrzeug war auf *** inseriert. Dieses Fahrzeug war damals nicht angemeldet, hatte aber ein Gutachten, nämlich vom 23.3.2016, ausgestellt von der Begutachtungsstelle EAR („***“). Es waren lediglich leichte Mängel verzeichnet, aus meiner Sicht altersbedingte Sachen, wie zB Rost. Mit diesem Gutachten bin ich dann zur Anmeldung gegangen. Ich hatte es eigentlich für meinen eigenen Gebrauch angeschafft, bin aber dann nach kurzer Zeit darauf gekommen, dass es mir vom Fahrverhalten doch nicht zusagt und hatte vor, es wieder zu verkaufen. Indem die nächste Begutachtung am 1.6.2016 fällig war, bin ich in die Werkstätte RN gefahren, welche das Fahrzeug zur Begutachtung in die Prüfstelle des AÖ in *** gebracht haben. Zu diesem Zeitpunkt wusste ich nur, dass die Lambdasonde ausgetauscht werden muss. Es wurde in der Folge das Gutachten vom 24. Mai 2016 ausgestellt. In diesem Gutachten wurden mehrere schwere Mängel festgestellt, keiner davon ist mir davor aufgefallen. Ich habe der Werkstätte RN den Auftrag gegeben, dieses alles herzurichten, damit es dann für das Pickerl alles passt. Es handelt sich um jene Reparaturen, welche sich in der Rechnung vom 27.6.2016 widerspiegeln. Es gibt auch noch eine Rechnung von einem früheren Zeitpunkt, mit dieser Rechnung wurde die ausgetauschte Lambdasonde berechnet. Ansonsten wurden in dem Zeitraum, in dem ich Eigentümer dieses Fahrzeuges war, keine Reparaturen durchgeführt, weder von mir noch von irgendeiner Werkstätte. Am Fahrzeug waren noch Winterreifen montiert, ich habe diese nicht ausgetauscht, diese waren bis zum Verkauf durch mich am Fahrzeug montiert. Ich hatte mit dem Fahrzeug keinen Unfall, es gab überhaupt keine besonderen Vorkommnisse. Lediglich ganz am Anfang hat die Motorkontrollleuchte aufgeleuchtet, dies war noch vor der negativen Begutachtung vom 24.5.2016 und habe ich ja dann die Lambdasonde austauschen lassen, wodurch dieses Problem behoben war. Die Motorkontrollleuchte hat in der Folge nicht mehr aufgeleuchtet.

Am 17. Juni 2016 wurde für das Fahrzeug ein positives Gutachten durch die Prüfstelle *** ausgestellt. Ich habe in weiterer Folge das Fahrzeug inseriert und sind Kaufinteressenten aus *** gekommen, glaublich ein Herr Le mit seinem Vater namens Sc. Letzterer ist auch im Kaufvertrag verzeichnet gewesen. Die beiden waren bei mir und haben gleich nach der Besichtigung und Probefahrt einen Kaufvertrag abgeschlossen, eine Anzahlung geleistet. Ich habe das Fahrzeug dann abgemeldet, Herr Sc angemeldet und haben sie mit diesen neuen Kennzeichen das Fahrzeug dann bei mir abgeholt. Der Kaufvertrag wurde im August 2016 abgeschlossen, wenige Tage danach an einem Mittwoch haben sie das Fahrzeug abgeholt. Am darauffolgenden Montag ist Herr Sc bereits wieder gekommen und hat den AÖ Kauftest vom 25.8.2016 mitgehabt. Er war verständlicher Weise erbost, das Auto hatte er in *** stehen gelassen, indem er ja mit den Mängeln (schwere Mängel und Gefahr im Verzug) ja gar nicht fahren konnte. Ich habe das Ergebnis des Kauftestes gar nicht glauben können, ich bin ja bis zum Schluss damit gefahren und hatte ich ja insbesondere das positive § 57a Gutachten. Ich habe von Autos ein bisschen Ahnung, aber nicht beruflich bzw. habe ich keine einschlägige Ausbildung. Am 17. Juni 2016 wurde für das Fahrzeug ein positives Gutachten durch die Prüfstelle *** ausgestellt. Ich habe in weiterer Folge das Fahrzeug inseriert und sind Kaufinteressenten aus *** gekommen, glaublich ein Herr Le mit seinem Vater namens Sc. Letzterer ist auch im Kaufvertrag verzeichnet gewesen. Die beiden waren bei mir und haben gleich nach der Besichtigung und Probefahrt einen Kaufvertrag abgeschlossen, eine Anzahlung geleistet. Ich habe das Fahrzeug dann abgemeldet, Herr Sc angemeldet und haben sie mit diesen neuen Kennzeichen das Fahrzeug dann bei mir abgeholt. Der Kaufvertrag wurde im August 2016 abgeschlossen, wenige Tage danach an einem Mittwoch haben sie das Fahrzeug abgeholt. Am darauffolgenden Montag ist Herr Sc bereits wieder gekommen und hat den AÖ Kauftest vom 25.8.2016 mitgehabt. Er war verständlicher Weise erbost, das Auto hatte er in *** stehen gelassen, indem er ja mit den Mängeln (schwere Mängel und Gefahr im Verzug) ja gar nicht fahren konnte. Ich habe das Ergebnis des Kauftestes gar nicht glauben können, ich bin ja bis zum Schluss damit gefahren und hatte ich ja insbesondere das positive Paragraph 57 a, Gutachten. Ich habe von Autos ein bisschen Ahnung, aber nicht beruflich bzw. habe ich keine einschlägige Ausbildung.

Was das Radlager betrifft, hat man nach dem negativen Gutachten, wo auch ein Spiel des Radlagers festgestellt wurde, das Radlager getauscht. Im Fahrverhalten habe ich zu keinem Zeitpunkt irgendeine Auffälligkeit beim Fahrverhalten bemerkt.

Das Geräusch beim Lenken der Servopumpe mag vorhanden gewesen sein, aus meiner Sicht haben das die meisten

amerikanischen Autos so.

Zu den Scheinwerfern wäre mir nichts aufgefallen.

Beim Rückstrahler links war ein Stück ausgebrochen und wurde nach dem Negativgutachten durch die RN Werkstätte repariert.

Schleifspuren im Radkasten waren vorhanden, dies resultierte von einer schlechten Befestigung des Innenkotflügels, welcher beim Einschlagen an den Reifen scheuerte. Ob diesbezüglich etwas gemacht wurde, kann ich nicht sagen.

Es waren wie bereits ausgeführt Winterreifen montiert, welche nicht mehr die Mindestprofiltiefe für Winterreifen aufwiesen und wollte ich sie über den Sommer oben lassen und „zusammenfahren“ und hätte, wenn ich das Fahrzeug behalten hätte, im Winter neue Reifen gekauft. Der Reifenzustand war nicht gut.

Die mangelhafte Befestigung der Stoßdämpfer habe ich nicht bemerkt.

Das Auspuffsystem habe ich nicht kontrolliert, meines Erachtens war der Auspuff dicht.

Es ist richtig, dass ein Riss beim Luftfiltergehäuse oben war, ich dachte, dass dies der Funktion keinen Abbruch tut und ist auch nichts meines Wissens nach daran repariert oder ausgetauscht worden.

Dass die Befestigung der Batterie mangelhaft gewesen sein soll, wäre mir nicht aufgefallen.

Was die Karoserieschäden, wie sie im AÖ Kauftest beschrieben sind, betrifft, habe ich das Fahrzeug nie von unten gesehen und kann daher dazu nichts sagen.

Was den undichten Kühler und die Beschädigung betrifft, war es so, dass die Klimaanlage nicht funktioniert hat, weil der Kompressor undicht war, dieser wurde jedoch zwischen dem negativen und dem positiven Gutachten des AÖ erneuert. Einen Flüssigkeitsaustritt habe ich jedenfalls in meiner Garage nicht bemerkt.

Die Motorkontrollleuchte hat nur – wie bereits ausgeführt – vor dem Austausch der Lambdasonde geleuchtet, danach nicht mehr, jedenfalls hat sie nicht geleuchtet, wie ich das Fahrzeug dem Herrn Sc übergeben habe, diesem wäre das doch auch bei der Probefahrt aufgefallen.

Ich habe das Auto von Herrn Sc dann zurückgekauft, um den selben Preis, um den er es gekauft hatte, er hat es abgemeldet und Herr RN hat es in weiterer Folge dann abgeholt, indem man ja damit nicht fahren durfte. Das Fahrzeug ist gleich bei Herrn RN stehen geblieben und habe ich ihn damit beauftragt, er solle Kontakt mit dem AÖ aufnehmen, das Gutachten § 57a sei ja neu und könne irgendetwas nicht stimmen. Ich wurde von Herrn RN nach einer Weile kontaktiert, dass das Auto jetzt wieder hergerichtet und repariert sei und ich es abholen könne. Er hat mir mitgeteilt, dass das Radlager getauscht worden sei, ein neuer Auspuff montiert sei und die Bodenplatte wieder zugeschweißt worden sei. Ich hatte nichts zu zahlen, außer der Abholung von ***. Die Reifen waren jene, mit denen ich das Fahrzeug gekauft hatte und auch wieder verkauft hatte. Ich habe von Herrn RN blaue Kennzeichen bekommen, um das Fahrzeug nach Hause stellen zu können, bin gleich unterwegs beim Autohaus *** in *** stehen geblieben, welches auf meinem Nachhauseweg liegt und haben diese ganz kurzfristig das Fahrzeug angekauft und habe ich es gleich dort stehen lassen. Der Verkauf des Fahrzeuges war schlussendlich mit einem Verlust für mich verbunden. Diesen Verlust habe ich zur Kenntnis genommen und habe nicht versucht, den Fehlbetrag von irgendjemandem zurückzubekommen. Es wurde mehrmals mit dem AÖ telefoniert und zwar mit Herrn HM. Indem mir keine Kosten für die letzten Reparaturen entstanden sind, war das von meiner Seite aus in Ordnung und habe ich das so zur Kenntnis genommen. Das Ziel der Gespräche mit Herrn HM war nur, dass ich über die Geschehnisse auf dem Laufenden gehalten werde. Abschließend habe ich Herrn HM noch einmal angerufen und ihm mitgeteilt, dass das Auto jetzt beim Händler steht. Ich habe das Auto von Herrn Sc dann zurückgekauft, um den selben Preis, um den er es gekauft hatte, er hat es abgemeldet und Herr RN hat es in weiterer Folge dann abgeholt, indem man ja damit nicht fahren durfte. Das Fahrzeug ist gleich bei Herrn RN stehen geblieben und habe ich ihn damit beauftragt, er solle Kontakt mit dem AÖ aufnehmen, das Gutachten Paragraph 57 a, sei ja neu und könne irgendetwas nicht stimmen. Ich wurde von Herrn RN nach einer Weile kontaktiert, dass das Auto jetzt wieder hergerichtet und repariert sei und ich es abholen könne. Er hat mir mitgeteilt, dass das Radlager getauscht worden sei, ein neuer Auspuff montiert sei und die Bodenplatte wieder zugeschweißt worden sei. Ich hatte nichts zu zahlen, außer der Abholung von ***. Die Reifen waren jene, mit denen ich das Fahrzeug gekauft hatte und auch wieder verkauft hatte. Ich habe von Herrn RN blaue Kennzeichen bekommen, um das Fahrzeug nach Hause stellen zu können, bin gleich unterwegs beim Autohaus *** in *** stehen geblieben,

welches auf meinem Nachhauseweg liegt und haben diese ganz kurzfristig das Fahrzeug angekauft und habe ich es gleich dort stehen lassen. Der Verkauf des Fahrzeuges war schlussendlich mit einem Verlust für mich verbunden. Diesen Verlust habe ich zur Kenntnis genommen und habe nicht versucht, den Fehlbetrag von irgendjemandem zurückzubekommen. Es wurde mehrmals mit dem AÖ telefoniert und zwar mit Herrn HM. Indem mir keine Kosten für die letzten Reparaturen entstanden sind, war das von meiner Seite aus in Ordnung und habe ich das so zur Kenntnis genommen. Das Ziel der Gespräche mit Herrn HM war nur, dass ich über die Geschehnisse auf dem Laufenden gehalten werde. Abschließend habe ich Herrn HM noch einmal angerufen und ihm mitgeteilt, dass das Auto jetzt beim Händler steht.

Was die Schleifspuren im rechten Radkasten betrifft, waren diese bereits vorhanden, wie ich das Fahrzeug gekauft habe. Ich habe dies notdürftig repariert und wurde die Innenkotflügelverkleidung in der Werkstätte zwischen negativem und positivem Gutachten mit Schrauben befestigt.

Zu den Reifen gebe ich an, dass sie nicht mehr die Mindestprofiltiefe für Winterreifen, aber noch für Sommerreifen hatten, Risse oder ähnliches sind mir nicht aufgefallen.

Unterm Strich habe ich mit dem Auto einen gewaltigen Verlust gemacht. Dieser Verlust ergibt sich aus dem Ankaufspreis und den von mir getätigten Investitionen und dem schlussendlichen Verkaufspreis.

Zwischen negativem und positivem Gutachten habe ich das Fahrzeug nicht zurückbekommen. Ich habe von Herrn RN einen Kostenvoranschlag bekommen, welcher betragsmäßig ungefähr mit der Rechnung vom 27.6.2016 übereinstimmt. Es ist lediglich das Traggelenk dazugekommen, was zuvor noch nicht Thema war. Das Radlager wurde links vorne komplett ausgetauscht, obwohl es im Gutachten nur als leichter Mangel verzeichnet war, weil es geheißen hat, dass man es nicht reparieren könne und über kurz oder lang ohnehin ausgetauscht werden muss.

Ich habe die Rechnung bei Herrn RN bei der Abholung beglichen, möglich, dass dies am 27.6.2016 (Rechnungsdatum) war. Es ist das Radlager bei Herrn RN ein weiteres Mal getauscht worden, dieses war ja als Gefahr im Verzug im Ankaufstest beschrieben worden. Dazu ist weiter nichts gesprochen worden. Der Auspufftopf wurde scheinbar vom AÖ getauscht, es war im Ankaufstest ja die Rede von einem manipulierten Mitteltopf. Herr RN hat zumindest nichts von einer Manipulation des Mitteltopfes gesagt. Wer schlussendlich das Auto repariert hat, ob dies Herr RN war oder der AÖ, kann ich nicht sagen, es war mir auch egal, wichtig war nur, dass es schlussendlich passt. Das Auto ist etwa 3 bis 4 Wochen bei RN gestanden, wann genau der Kaufvertrag mit dem Autohaus *** geschlossen wurde, kann ich heute nicht angeben, den Kaufvertrag habe ich aber noch. Ich habe sogar weniger für den Verkauf an *** bekommen, als ich ursprünglich bezahlt habe.

Herr RN hat gesagt, dass vom Ankaufstest Löcher in der Bodenplatte seien, welche wieder zugeschweißt wurden. Ich war ja beim Ankaufstest nicht dabei, ich weiß nicht, ob diese Löcher anlässlich dieses Tests entstanden sind oder bereits vorhanden waren. Ich habe glaublich zwei Mal mit Herrn HM gesprochen, er hat sich nicht dazu geäußert, ob der Ankaufstest aus seiner Sicht falsch sei oder ob das Pickerlgutachten damals falsch gewesen sei. Er hat mir mitgeteilt, dass bei einer anderen Werkstätte (Anmerkung: *** in ***) neuerlich ein Gutachten eingeholt worden sei, damals war ich noch Zulassungsbesitzer. Wenn mir vorgehalten wird, dass im Gutachten *** als Besitzer ein WH steht, so sagt mir dieser Name und auch die angeführte Adresse nichts. Ich war jedenfalls zu diesem Zeitpunkt noch Besitzer dieses Fahrzeuges, indem ich es ja erst verkauft habe, nachdem ich es von Nussbaum Müller wieder abgeholt habe. Ich habe Herrn RN zwar gesagt, dass ich das Fahrzeug verkaufen möchte, dieser hat mir jedoch keinen konkreten Kaufinteressenten nennen können. Was nach dem Verkauf an das Autohaus *** passiert ist, weiß ich nicht.“

Der Zeuge EL gab an:

„Ich bin Mechaniker und geeignete Person für die Durchführung von § 57a Begutachtungen in der Prüfstelle des AÖ ***. Ich habe sowohl das Gutachten vom 24.5.2016, welches negativ war, als auch das Gutachten vom 17.6.2016, in welchem lediglich leichte Mängel verzeichnet wurden, erstattet. Bei beiden Gutachten habe ich ein geringes Spiel beim Radlager erste Achse links festgestellt, bei der Probefahrt war keine Geräuschentwicklung zu hören, und habe ich diesen Mangel daher als leichten Mangel eingestuft. Ich könnte mir den Umstand, dass 9 Wochen und nicht einmal 400 km nach meiner positiven Begutachtung das Radlager als links vorne locker beschrieben wurde, nur damit erklären, dass das Radlager getauscht wurde und vielleicht schon defekt war oder schlecht eingebaut war. „Ich bin Mechaniker und geeignete Person für die Durchführung von Paragraph 57 a, Begutachtungen in der Prüfstelle des AÖ ***. Ich habe sowohl das Gutachten vom 24.5.2016, welches negativ war, als auch das Gutachten vom 17.6.2016, in welchem

lediglich leichte Mängel verzeichnet wurden, erstattet. Bei beiden Gutachten habe ich ein geringes Spiel beim Radlager erste Achse links festgestellt, bei der Probefahrt war keine Geräuscentwicklung zu hören, und habe ich diesen Mangel daher als leichten Mangel eingestuft. Ich könnte mir den Umstand, dass 9 Wochen und nicht einmal 400 km nach meiner positiven Begutachtung das Radlager als links vorne locker beschrieben wurde, nur damit erklären, dass das Radlager getauscht wurde und vielleicht schon defekt war oder schlecht eingebaut war.

Bei der Servopumpe habe ich lediglich ein geringes Hydraulikgeräusch beim Lenken vernommen, beim Lenkansschlag ist dies jedoch normal und habe ich diesbezüglich gar keinen Mangel festgestellt. Einen gebrochenen Scheinwerferrahmen habe ich nicht gesehen, die Befestigung beim Scheinwerfer rechts war ein Schnappverschluss, welcher jedoch gehalten hat und daher aus meiner Sicht nicht mangelhaft befestigt war. Der Rückstrahler links hat bei der ersten Begutachtung gefehlt, wurde dann montiert, und war beim zweiten Gutachten daher vorhanden.

Es war der Innenkotflügel mit älteren Schleifspuren versehen, der Reifen hatte jedoch keine Schleifspuren und gehe ich davon aus, dass diese Schleifspuren im Zuge eines früheren Vorfalles entstanden sind, indem auch die Stoßstange repariert war.

Hinsichtlich der als rissig beschriebenen Reifen habe ich erst bei der Reparatur ganz besonders genau geschaut, und habe ganz außen „Mikrorisse“ gesehen, welche aus meiner Sicht jedoch keinen Einfluss auf die Sicherheit der Reifen hatte und daher auch beim § 57a Gutachten nicht zu beanstanden waren. Hinsichtlich der als rissig beschriebenen Reifen habe ich erst bei der Reparatur ganz besonders genau geschaut, und habe ganz außen „Mikrorisse“ gesehen, welche aus meiner Sicht jedoch keinen Einfluss auf die Sicherheit der Reifen hatte und daher auch beim Paragraph 57 a, Gutachten nicht zu beanstanden waren.

Bei meiner Begutachtung war der Stoßdämpfer befestigt, bei der letztendlichen Reparatur des Fahrzeuges wurde festgestellt, dass keine Bundschraube wie üblich sondern eine Gewindeschraube montiert war, welche eventuell ein leichtes Spiel verursacht haben kann. Es wurde dann die Gewindeschraube gegen eine Bundschraube ausgetauscht. Die Auspuffanlage war damals dicht und nicht zu laut, es waren lediglich einige nicht originale Rohrverbinder eingebaut, was jedoch erlaubt ist.

Das Luftfiltergehäuse war dicht, hatte lediglich einen kleinen Sprung im Kunststoffgehäuse, was zu keiner Geräuscentwicklung geführt hat, und ist dies aus meiner Sicht nicht § 57a relevant. Bei mir war die Batterie fest montiert. Das Luftfiltergehäuse war dicht, hatte lediglich einen kleinen Sprung im Kunststoffgehäuse, was zu keiner Geräuscentwicklung geführt hat, und ist dies aus meiner Sicht nicht Paragraph 57 a, relevant. Bei mir war die Batterie fest montiert.

Ich habe damals weder bei § 57a Begutachtung noch bei der Reparatur des Fahrzeuges Rost unter der Batterie vorgefunden, habe auch den Holm abgeklopft und keine Durchrostungen vorfinden können. Der Unterboden war nicht einfach zu begutachten, indem ein Bitumenunterbodenschutz aufgebracht war, doch habe ich mit einem stumpfen Gegenstand geklopft und keine Durchrostungen vorgefunden. Bei der letztendlichen Reparatur habe ich jedoch gesehen, dass – offenbar beim Ankaufstest – mit einem spitzen Gegenstand hineingestochen wurde und waren solcher Maßen Löcher im Unterboden im Bereich vom Holm dann vorhanden. Was die Durchrostung der Endspitzen betrifft, so ist es so, dass dort konstruktionsbedingt ein Hohlraum vorhanden ist, wenn also das Material durchgestochen wurde, so handelte es sich um eine Verkleidung des Hohlraumes mit einer Art Klebestreifen, welche dort angebracht ist, damit kein Schmutz hineingelangt. Dies ist serienmäßig so verbaut und hat ein Durchstoßen dieses Materials nichts mit einer Durchrostung zu tun. Ich habe damals weder bei Paragraph 57 a, Begutachtung noch bei der Reparatur des Fahrzeuges Rost unter der Batterie vorgefunden, habe auch den Holm abgeklopft und keine Durchrostungen vorfinden können. Der Unterboden war nicht einfach zu begutachten, indem ein Bitumenunterbodenschutz aufgebracht war, doch habe ich mit einem stumpfen Gegenstand geklopft und keine Durchrostungen vorgefunden. Bei der letztendlichen Reparatur habe ich jedoch gesehen, dass – offenbar beim Ankaufstest – mit einem spitzen Gegenstand hineingestochen wurde und waren solcher Maßen Löcher im Unterboden im Bereich vom Holm dann vorhanden. Was die Durchrostung der Endspitzen betrifft, so ist es so, dass dort konstruktionsbedingt ein Hohlraum vorhanden ist, wenn also das Material durchgestochen wurde, so handelte es sich um eine Verkleidung des Hohlraumes mit einer Art Klebestreifen, welche dort angebracht ist, damit kein Schmutz hineingelangt. Dies ist serienmäßig so verbaut und hat ein Durchstoßen dieses Materials nichts mit einer Durchrostung zu tun.

Der Kühler war dicht, es war genug Wasser im Motor. Der Klimakühler selbst hat mit der § 57a Begutachtung nichts zu tun. Die Motorkontrollleuchte leuchtete zu keinem Zeitpunkt, die Abgaswerte waren in Ordnung. Der Kühler war dicht, es war genug Wasser im Motor. Der Klimakühler selbst hat mit der Paragraph 57 a, Begutachtung nichts zu tun. Die Motorkontrollleuchte leuchtete zu keinem Zeitpunkt, die Abgaswerte waren in Ordnung.

Es handelte sich beim Gutachten vom 17.6.2016 um eine Nachbegutachtung nach dem negativen Gutachten vom 24.5.2016 und wurde lediglich überprüft, ob die damals festgestellten schweren Mängel mittlerweile behoben sind bzw. wie der Verlauf der damals festgestellten leichten Mängel war. Eine Komplettbegutachtung fand nicht statt. Ich habe das Radlagerspiel mittels Probefahrt, mittels Rüttelplatte und mit händischer Überprüfung festgestellt. Die Stoßdämpfer habe ich mittels Probefahrt und händischer Prüfung mit Montierhebel geprüft. Dabei waren sie fest. Die Stoßdämpferbefestigung wurde anlässlich der Reparatur festgestellt und zwar mittels Ausbau der Schraube, welcher Vorgang bei der § 57a Begutachtung nicht vorgesehen ist. Es handelte sich beim Gutachten vom 17.6.2016 um eine Nachbegutachtung nach dem negativen Gutachten vom 24.5.2016 und wurde lediglich überprüft, ob die damals festgestellten schweren Mängel mittlerweile behoben sind bzw. wie der Verlauf der damals festgestellten leichten Mängel war. Eine Komplettbegutachtung fand nicht statt. Ich habe das Radlagerspiel mittels Probefahrt, mittels Rüttelplatte und mit händischer Überprüfung festgestellt. Die Stoßdämpfer habe ich mittels Probefahrt und händischer Prüfung mit Montierhebel geprüft. Dabei waren sie fest. Die Stoßdämpferbefestigung wurde anlässlich der Reparatur festgestellt und zwar mittels Ausbau der Schraube, welcher Vorgang bei der Paragraph 57 a, Begutachtung nicht vorgesehen ist.

Die Gitter bei den Scheinwerfern waren bei der Begutachtung am 24.5.2016 oben, am 17.6.2016 nicht mehr.

Zu den Durchrostungen gebe ich an, dass die bei der Reparatur ersichtlichen Löcher in der Bodenplatte bei der § 57a Überprüfung sicher nicht vorhanden waren, man hat gesehen, dass jemand mit größerer Krafteinwirkung diese Löcher durchstoßen haben muss. Mit einem stumpfen Gegenstand kann man die Bodenplatte solcher Maßen nicht durchstechen. Es heißt in der PBStV „Bleche, die mühelos durchstoßen werden können“, die vorhandenen Löcher sahen nicht danach aus, als ob sie mühelos durchstoßen worden wären. Diese durchstoßenen Löcher wurden bei der Reparatur dann repariert, das alte Blech in diesem Bereich ausgeschnitten und ein neues eingeschweißt, darüber hinaus wurden keine Rostreparaturen durchgeführt. Zu den Durchrostungen gebe ich an, dass die bei der Reparatur ersichtlichen Löcher in der Bodenplatte bei der Paragraph 57 a, Überprüfung sicher nicht vorhanden waren, man hat gesehen, dass jemand mit größerer Krafteinwirkung diese Löcher durchstoßen haben muss. Mit einem stumpfen Gegenstand kann man die Bodenplatte solcher Maßen nicht durchstechen. Es heißt in der PBStV „Bleche, die mühelos durchstoßen werden können“, die vorhandenen Löcher sahen nicht danach aus, als ob sie mühelos durchstoßen worden wären. Diese durchstoßenen Löcher wurden bei der Reparatur dann repariert, das alte Blech in diesem Bereich ausgeschnitten und ein neues eingeschweißt, darüber hinaus wurden keine Rostreparaturen durchgeführt.

Es war nur mehr die Rückstrahlerfassung vorhanden, der rückstrahlende Teil hat zur Gänze gefehlt, der Rückstrahler wurde komplett erneuert.

Die Begutachtung wurde im Auftrag der Firma *** aus *** durchgeführt, wer das Fahrzeug damals vorgeführt hat, weiß ich nicht. Ich weiß nicht, wer das Fahrzeug repariert hat, ich habe auch mit niemandem das Prüfergebnis besprochen.

Ich bin in weiterer Folge von unserem Betriebsleiter, Herrn HM, telefonisch informiert worden, dass es Probleme mit dem Fahrzeug gegeben hat. Wie ich das nächste Mal in Dienst gekommen bin, war das Fahrzeug bereits hier, ich weiß nicht, wer es gebracht hat. Wir sind den Ankaufstest dann gemeinsam durchgegangen, Mangel für Mangel. Bei uns im Betrieb wurde das Fahrzeug dann zum Schluss repariert. Es wurde wie beschrieben an der Bodenplatte geschweißt, der Auspuff komplett erneuert, das Material stellte unsere Firma zur Verfügung, beim Stoßdämpfer wurde die Schraube getauscht und ein neuer Rückstrahler montiert. Bei der Durchsicht des Fahrzeuges nach dem Kauftest hatte das Radlager ein erhebliches Spiel, wesentlich mehr als bei § 57a. Glaublich wurde das Radlager von der Firma *** ausgetauscht. Was in weiterer Folge mit dem Fahrzeug passiert ist, weiß ich nicht. Ich bin in weiterer Folge von unserem Betriebsleiter, Herrn HM, telefonisch informiert worden, dass es Probleme mit dem Fahrzeug gegeben hat. Wie ich das nächste Mal in Dienst gekommen bin, war das Fahrzeug bereits hier, ich weiß nicht, wer es gebracht hat. Wir sind den Ankaufstest dann gemeinsam durchgegangen, Mangel für Mangel. Bei uns im Betrieb wurde das Fahrzeug dann zum Schluss repariert. Es wurde wie beschrieben an der Bodenplatte geschweißt, der Auspuff komplett erneuert,

das Material stellte unsere Firma zur Verfügung, beim Stoßdämpfer wurde die Schraube getauscht und ein neuer Rückstrahler montiert. Bei der Durchsicht des Fahrzeuges nach dem Kauftest hatte das Radlager ein erhebliches Spiel, wesentlich mehr als bei Paragraph 57 a, Glaublich wurde das Radlager von der Firma *** ausgetauscht. Was in weiterer Folge mit dem Fahrzeug passiert ist, weiß ich nicht.

Ich weiß gar nicht, wie oft eine stichprobenartige Nachkontrolle eines von mir begutachteten Fahrzeuges stattfindet, dies passiert ja oft in meiner Abwesenheit, ich bekomme nur Feedback, wenn Fehler aufgedeckt wurden.

Ich führe auch Ankaufstests durch, aus meiner Sicht sind diese strenger als § 57a Begutachtungen, indem ich nicht nur den momentanen Fahrzeugzustand zu prüfen habe, sondern gleichsam einen Blick in die Zukunft machen muss. Dieser Ankaufstest unterliegt nicht den Regelungen der PBStV, sondern der ÖNORM 5080 und ist sohin „strenger“. Die Bezeichnung „schwerer Mangel“ im Ankaufstest ist nicht deckungsgleich mit dem Begriff „schwerer Mangel“ der PBStV. Der Austausch des Auspuffs war nicht etwa, weil dieser tatsächlich einen schweren Mangel darstellte, sondern aus „Kulanz“ dem Kunden gegenüber. Ich führe auch Ankaufstests durch, aus meiner Sicht sind diese strenger als Paragraph 57 a, Begutachtungen, indem ich nicht nur den momentanen Fahrzeugzustand zu prüfen habe, sondern gleichsam einen Blick in die Zukunft machen muss. Dieser Ankaufstest unterliegt nicht den Regelungen der PBStV, sondern der ÖNORM 5080 und ist sohin „strenger“. Die Bezeichnung „schwerer Mangel“ im Ankaufstest ist nicht deckungsgleich mit dem Begriff „schwerer Mangel“ der PBStV. Der Austausch des Auspuffs war nicht etwa, weil dieser tatsächlich einen schweren Mangel darstellte, sondern aus „Kulanz“ dem Kunden gegenüber.

Ich persönlich verwende zur Korrosionskontrolle immer einen stumpfen Gegenstand, auch beim Ankaufstest und steche nie mit Kraft hinein. Ein Blech, welches in Ordnung ist, kann man sicher nicht durchstechen. Der Stoßdämpfer war fest, ich habe den Schrauben gar nicht gesehen.“

Der Zeuge DK gab an:

„Es ist richtig, dass ich am 25.8.2016 den AÖ Kauftest (Auftraggeber Le) durchgeführt habe. Ich bin auch geeignete Person der Prüfstelle und darf auch § 57a Begutachtungen durchführen. Der Auftraggeber war glaublich der Kaufinteressent für das Fahrzeug. Es war damals das angegebene Kennzeichen montiert, ob es auf diese Person zugelassen war, welche als Auftraggeber aufscheint, weiß ich nicht. „Es ist richtig, dass ich am 25.8.2016 den AÖ Kauftest (Auftraggeber Le) durchgeführt habe. Ich bin auch geeignete Person der Prüfstelle und darf auch Paragraph 57 a, Begutachtungen durchführen. Der Auftraggeber war glaublich der Kaufinteressent für das Fahrzeug. Es war damals das angegebene Kennzeichen montiert, ob es auf diese Person zugelassen war, welche als Auftraggeber aufscheint, weiß ich nicht.

Wenn ich befragt werde, ob dieselben Regeln für die Prüfung beim Kauftest bzw. bei der Begutachtung nach § 57a heranzuziehen sind, so gebe ich an, dass zwar systematisch wie bei der PBStV vorgegangen wird, die Einstufung der Mängel jedoch beim Kauftest sozusagen strenger ist. Es sollen dem Kunden auch Mängel, die sich erst ankündigen, und noch nicht stark ausgeprägt sind, als schwere Mängel angezeigt werden, damit der Kunde weiß, dass über kurz oder lang eine Reparatur oder ein Austausch bei diesem Fahrzeugteil vorzunehmen ist. Wenn ich befragt werde, wie ich das Radlager geprüft habe, so habe ich sowohl händisch als auch mit Rüttelplatte dies festgestellt, dass das Radlager links vorne locker war und zwar in einem solchen Ausmaß, dass ich es auch bei einer § 57a Begutachtung als schweren Mangel deklariert hätte. Ich kann nicht sagen, ob das Radlager damals neu war. Das Geräusch beim Lenken der Servopumpe hätte ich bei einer Prüfung nach § 57a nur als leichten Mangel eingestuft, indem die Lenkung in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt war. Beim Scheinwerfer links war der Rahmen gebrochen. Beim Scheinwerfer rechts war die Befestigung mangelhaft dahingehend, dass ich glaublich festgestellt habe, dass er etwas gewackelt hat. Ich glaube, dass ich die Scheinwerfermängel bei einer § 57a Begutachtung als leichten Mangel eingestuft hätte. Beim Rückstrahler links war der Reflektorteil weg, dies wäre nach § 57a ein schwerer Mangel gewesen. Wenn ich befragt werde, ob dieselben Regeln für die Prüfung beim Kauftest bzw. bei der Begutachtung nach Paragraph 57 a, heranzuziehen sind, so gebe ich an, dass zwar systematisch wie bei der PBStV vorgegangen wird, die Einstufung der Mängel jedoch beim Kauftest sozusagen strenger ist. Es sollen dem Kunden auch Mängel, die sich erst ankündigen, und noch nicht stark ausgeprägt sind, als schwere Mängel angezeigt werden, damit der Kunde weiß, dass über kurz oder lang eine Reparatur oder ein Austausch bei diesem Fahrzeugteil vorzunehmen ist. Wenn ich befragt werde, wie ich das Radlager geprüft habe, so habe ich sowohl händisch als auch mit Rüttelplatte dies festgestellt, dass das Radlager links vorne locker war und zwar in einem solchen Ausmaß, dass ich es auch bei einer Paragraph 57 a, Begutachtung als schweren

Mangel deklariert hätte. Ich kann nicht sagen, ob das Radlager damals neu war. Das Geräusch beim Lenken der Servopumpe hätte ich bei einer Prüfung nach Paragraph 57 a, nur als leichten Mangel eingestuft, indem die Lenkung in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt war. Beim Scheinwerfer links war der Rahmen gebrochen. Beim Scheinwerfer rechts war die Befestigung mangelhaft dahingehend, dass ich glaublich festgestellt habe, dass er etwas gewackelt hat. Ich glaube, dass ich die Scheinwerfermängel bei einer Paragraph 57 a, Begutachtung als leichten Mangel eingestuft hätte. Beim Rückstrahler links war der Reflektorteil weg, dies wäre nach Paragraph 57 a, ein schwerer Mangel gewesen.

Wenn mir vorgehalten wird, dass auf dem Kauftestformular geschrieben steht, dass sich der beschriebene Zustand auf den Zeitpunkt der Prüfung bezieht und keine Voraussage über den Zustand des Fahrzeuges nach diesem Zeitpunkt beinhaltet, so gebe ich an, dass im Endeffekt der Kauftest für den Kunden gemacht wird, damit dieser den Preis drücken kann. Das § 57a Gutachten war mir beim Ankaufstest nicht bekannt. Wenn mir vorgehalten wird, dass auf dem Kauftestformular geschrieben steht, dass sich der beschriebene Zustand auf den Zeitpunkt der Prüfung bezieht und keine Voraussage über den Zustand des Fahrzeuges nach diesem Zeitpunkt beinhaltet, so gebe ich an, dass im Endeffekt der Kauftest für den Kunden gemacht wird, damit dieser den Preis drücken kann. Das Paragraph 57 a, Gutachten war mir beim Ankaufstest nicht bekannt.

Zu den Schleifspuren im Radkasten gebe ich an, dass ich heute nicht mehr sagen kann, ob die Schleifspuren aktuell oder älter gewesen sind. Aktuelle Schleifspuren wären ein schwerer Mangel bei § 57a Begutachtungen gewesen. Zu den Schleifspuren im Radkasten gebe ich an, dass ich heute nicht mehr sagen kann, ob die Schleifspuren aktuell oder älter gewesen sind. Aktuelle Schleifspuren wären ein schwerer Mangel bei Paragraph 57 a, Begutachtungen gewesen.

Zum Zustand der Reifen kann ich heute nicht mehr sagen, wie stark die Intensität der damals festgestellten Risse war, wären die Risse bis zum Gewebe gegangen, wäre dies auf jeden Fall ein schwerer Mangel nach der PBStV gewesen.

Glaublich wurde die mangelhafte Befestigung des Stoßdämpfers durch ein Geräusch am Stoßdämpferprüfstand festgestellt, was die Ursache war, weiß ich nicht.

Wenn „Mitteltopf manipuliert“ geschrieben steht, so gebe ich an, dass damals Schweißspuren am Auspufftopf vorhanden waren, dies wäre auch ein schwerer Mangel nach § 57a gewesen. Wenn „Mitteltopf manipuliert“ geschrieben steht, so gebe ich an, dass damals Schweißspuren am Auspufftopf vorhanden waren, dies wäre auch ein schwerer Mangel nach Paragraph 57 a, gewesen.

Das Luftfiltergehäuse hatte einen Sprung im Kunststoff, indem dieser jedoch dicht war, wäre dies bei einer § 57a Begutachtung ein leichter Mangel gewesen. Das Luftfiltergehäuse hatte einen Sprung im Kunststoff, indem dieser jedoch dicht war, wäre dies bei einer Paragraph 57 a, Begutachtung ein leichter Mangel gewesen.

Die Befestigung der Batterie wurde mit mangelhaft beschrieben, das heißt, sie war nicht lose, aber hat wohl gewackelt, dies wäre wenn sie nicht ganz locker war, ein leichter Mangel nach PBStV.

Wenn ich befragt werde, was die Angabe Karosserie „vermutlich“ unter Batterie durchgerostet bedeutet, so gebe ich an, dass ich es nicht mehr 100%ig sagen kann, wahrscheinlich hat es verdächtig ausgeschaut, aber war nicht eindeutig zu beurteilen, sonst hätte ich das Wort vermutlich nicht verwendet.

Die Durchrostung des Holms wurde festgestellt, indem der Holm mit einem Montiereisen abgeklopft wurde und zumindest an einer Stelle links und einer Stelle rechts durch dieses Klopfen ein Loch entstanden ist. Daraus ist zu schließen, dass das Blech an dieser Stelle durchgerostet war. Ich gebe ergänzend an, dass es auch bauartbedingt Hohlräume gibt, welche mit einem anderen Material als Blech verkleidet sind und überspritzt wurden, welche man leichter durchstoßen kann als Blech. Ich kann mich heute nicht mehr 100%ig daran erinnern, ob ich damals in einen solchen Hohlraum hineingestoßen habe, oder das Blech durchstoßen habe.

Das Gesagte gilt auch für die Endspitzen. Wenn es so gewesen ist, wie es im AÖ Kauftest wortwörtlich angeführt ist, nämlich eine Durchrostung, wäre es nach der PBStV ein schwerer Mangel.

Ob der angeführte undichte Kühler der Motorkühler oder der Klimakühler war, kann ich nicht mehr sagen. Ob es damals feuchte Stellen oder gar eine Tropfenbildung gab, kann ich nicht mehr sagen. Eine Tropfenbildung (als Folge des Austrittes von Flüssigkeiten) wäre sowohl beim Motor- als auch Klimakühler ein schwerer Mangel nach der PBStV.

Die Motorkontrollleuchte hat damals geleuchtet, welches Problem die elektronische Auslesediagnose ergeben hat, kann ich nicht sagen, diesen Ausdruck bekommt lediglich der Kunde mit. Ich kann jetzt auf Antrieb nicht sagen, ob das Leuchten der Motorkontrollleuchte nach der PBStV ein schwerer Mangel wäre.

Warum ich den Punkt „Motorhaube nahe Durchrostung“ bloß als leichten Mangel angeführt habe und nicht nach der Systematik des Vorgesagten als schweren Mangel, kann ich heute nicht mehr sagen, weil ich mich an das Ausmaß dieser Korrosion heute nicht mehr erinnern kann.

Das System für den Ankaufstest ist vorgegeben, ich kann Mängel nur entweder als schwer oder leicht einstufen aber nicht hinzufügen, ob diese auch § 57a relevant wären. Das System für den Ankaufstest ist vorgegeben, ich kann Mängel nur entweder als schwer oder leicht einstufen aber nicht hinzufügen, ob diese auch Paragraph 57 a, relevant wären.

Ich war einmal mit einem Kollegen bei der Prüfstelle in ***, weil ich von dort kontaktiert wurde und eingeladen wurde, dort zu erscheinen. Es wurde über den Ankaufstest gesprochen. Ich habe auch bei diesem Termin das Fahrzeug dort noch einmal angesehen und bin auch rückblickend der Meinung, dass der von mir erstattete Ankaufstest richtig und vertretbar und nachvollziehbar war.

Die Mangelhaftigkeit des Stoßdämpfers infolge der Geräuschentwicklung habe ich mittels Stoßdämpferprüfstand festgestellt, welcher für § 57a Begutachtungen nicht vorgesehen ist. Die Mangelhaftigkeit des Stoßdämpfers infolge der Geräuschentwicklung habe ich mittels Stoßdämpferprüfstand festgestellt, welcher für Paragraph 57 a, Begutachtungen nicht vorgesehen ist.

Der Ursache für dieses Geräusch bin ich damals nicht nachgegangen, die Lokalisierung des Geräusches erfolgte durch eine getrennte Stoßdämpferprüfung.

Schweißspuren am Auspuffsystem sind normaler Weise ein leichter Mangel nach PBStV, wäre das Auspuffsystem undicht gewesen, hätte ich es als undicht vermerkt.

Die Motorkontrollleuchte hat damals definitiv geleuchtet. Ob diese bereits einmal in der Vergangenheit geleuchtet hat, kann ich mit dem Auslesegerät nicht feststellen.“

Der Zeuge Ing. PH gab an:

„Es war damals so, dass der Zulassungsbesitzer zur Überprüfung gemäß § 56 KFG 1967 vorgeladen wurde. Ich habe das Gutachten Nr. *** vom 26.1.2017 erstattet. Dieses entspricht der Richtigkeit und habe ich damals zahlreiche leichte sowie schwere Mängel festgestellt. Ich habe in weiterer Folge den behördlichen Auftrag bekommen, ein Gutachten dahingehend zu erstatten, ob, zutreffendenfalls welche der festgestellten schweren Mängel bereits bei der wiederkehrenden Begutachtung am 24.10.2016 vorgelegen haben müssen. Ich habe mit Gutachten vom 1.2.2017 festgestellt, dass die Rad-/Achsaufhängung der Achse 1 links (hinten – Dreieckslenkerlagerung) und die Achsaufhängungen der Achse 2 links und rechts stark verschlissen waren, was einen schweren Mangel darstellt. Weiters habe ich festgestellt, dass diese Mängel bereits bei der wiederkehrenden Begutachtung am 24.10.2016 vorgelegen sein mussten, indem an den Achskörpern jeweils Gummisillendblöcke montiert sind, welche zwar altern und verschleifen, jedoch keinesfalls in so kurzer Zeit. Ich habe damals das übermäßige Spiel unter Verwendung eines Spieldetektors festgestellt und habe auch ausgeführt, dass bei der wiederkehrenden Begutachtung diese Mängel ebenfalls hätten erkannt werden müssen. Aus fachlicher Sicht gebe ich an, dass man ein derartiges Spiel, wie es im Gegenstand vorgelegen hat, auch mit einer händischen Überprüfung hätte feststellen müssen. Mir ist bekannt, dass AÖ-Prüfstellen über Spieldetektoren verfügen, ob im Gegenstand einer verwendet wurde, weiß ich natürlich nicht. „Es war damals so, dass der Zulassungsbesitzer zur Überprüfung gemäß Paragraph 56, KFG 1967 vorgeladen wurde. Ich habe das Gutachten Nr. *** vom 26.1.2017 erstattet. Dieses entspricht der Richtigkeit und habe ich damals zahlreiche leichte sowie schwere Mängel festgestellt. Ich habe in weiterer Folge den behördlichen Auftrag bekommen, ein Gutachten dahingehend zu erstatten, ob, zutreffendenfalls welche der festgestellten schweren Mängel bereits bei der wiederkehrenden Begutachtung am 24.10.2016 vorgelegen haben müssen. Ich habe mit Gutachten vom 1.2.2017 festgestellt, dass die Rad-/Achsaufhängung der Achse 1 links (hinten – Dreieckslenkerlagerung) und die Achsaufhängungen der Achse 2 links und rechts stark verschlissen waren, was einen schweren Mangel darstellt. Weiters habe ich festgestellt, dass diese Mängel bereits bei der wiederkehrenden Begutachtung am 24.10.2016 vorgelegen sein mussten, indem an den Achskörpern jeweils Gummisillendblöcke montiert sind, welche zwar altern und verschleifen, jedoch keinesfalls in so kurzer Zeit. Ich habe damals das übermäßige Spiel unter Verwendung eines

Spieldetektors festgestellt und habe auch ausgeführt, dass bei der wiederkehrenden Begutachtung diese Mängel ebenfalls hätten erkannt werden müssen. Aus fachlicher Sicht gebe ich an, dass man ein derartiges Spiel, wie es im Gegenstand vorgelegen hat, auch mit einer händischen Überprüfung hätte feststellen müssen. Mir ist bekannt, dass AÖ-Prüfstellen über Spieldetektoren verfügen, ob im Gegenstand einer verwendet wurde, weiß ich natürlich nicht.

Ich habe den Auftrag zur Gutachtenserstellung von der Abteilung RU6 des Amtes der NÖ Landesregierung erhalten, der Grund dafür ist mir nicht bekannt, automatisch hebe ich nicht anlässlich einer § 56 KFG Überprüfung die dazugehörigen § 57a Gutachten aus. Die Daten im Kopf des Überprüfungsgutachtens gemäß § 56 KFG werden erst zum Schluss, beim Ausdruck desselben hinzugefügt, zB die Daten des letztgültigen Gutachtens. Ich habe den Auftrag zur Gutachtenserstellung von der Abteilung RU6 des Amtes der NÖ Landesregierung erhalten, der Grund dafür ist mir nicht bekannt, automatisch hebe ich nicht anlässlich einer Paragraph 56, KFG Überprüfung die dazugehörigen Paragraph 57 a, Gutachten aus. Die Daten im Kopf des Überprüfungsgutachtens gemäß Paragraph 56, KFG werden erst zum Schluss, beim Ausdruck desselben hinzugefügt, zB die Daten des letztgültigen Gutachtens.

Ich habe damals eine massive Schadhafteigkeit der Aufhängung festgestellt. Erfahrungsgemäß ist es so, dass ein derartig großes Spiel nicht in so kurzer Zeit so übermäßig wird. Ich habe dabei alle Faktoren (Zeitspanne, km-Leistung und Beanspruchung) berücksichtigt und führe nochmals aus, dass es sich bei den Gummisillendblöcken um sehr zähe Teile handelt, die aus meiner Sicht keinesfalls in so kurzer Zeit derartig verschleissen konnten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im § 57a Gutachten diesbezüglich ja nicht einmal ein leichter Mangel verzeichnet war, und es völlig auszuschließen ist, dass von „keinem Mangel“ daraus ein „schwerer Mangel“ wurde. Aus sachverständiger Sicht gebe ich an, dass bei normaler betrieblicher Beanspruchung jedenfalls bereits bei der § 57a Begutachtung ein schwerer Mangel der Achsaufhängungen vorgelegen sein muss. Die Art der Beanspruchung des Fahrzeuges in der Zwischenzeit habe ich nicht hinterfragt.“ Ich habe damals eine massive Schadhafteigkeit der Aufhängung festgestellt. Erfahrungsgemäß ist es so, dass ein derartig großes Spiel nicht in so kurzer Zeit so übermäßig wird. Ich habe dabei alle Faktoren (Zeitspanne, km-Leistung und Beanspruchung) berücksichtigt und führe nochmals aus, dass es sich bei den Gummisillendblöcken um sehr zähe Teile handelt, die aus meiner Sicht keinesfalls in so kurzer Zeit derartig verschleissen konnten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Paragraph 57 a, Gutachten diesbezüglich ja nicht einmal ein leichter Mangel verzeichnet war, und es völlig auszuschließen ist, dass von „keinem Mangel“ daraus ein „schwerer Mangel“ wurde. Aus sachverständiger Sicht gebe ich an, dass bei normaler betrieblicher Beanspruchung jedenfalls bereits bei der Paragraph 57 a, Begutachtung ein schwerer Mangel der Achsaufhängungen vorgelegen sein muss. Die Art der Beanspruchung des Fahrzeuges in der Zwischenzeit habe ich nicht hinterfragt.“

Der Zeuge FHa gab an:

„Ich bin seit 13 Jahren KFZ-Techniker beim AÖ, Prüfstelle ***. Ich habe das verfahrensgegenständliche Fahrzeug bereits davor, nämlich am 27.9.2016, begutachtet und dabei leichte sowie schwere Mängel festgestellt. Bei dieser Begutachtung war von mir kein Spiel feststellbar, auch kein Verschleiß der Sillendblöcke. Geprüft wurde mittels Montiereisen auf der Hebebühne. Es war damals nicht einmal ein leichter Mangel vorhanden. Herr JWe war am 27.9.2016 das erste Mal bei uns. Es wurde dann zwischenzeitig das Fahrzeug repariert, ich weiß nicht, von wem bzw. in welchem Umfang. Ich habe dann beim zweiten Mal eine Nachüberprüfung gemacht, nämlich dahingehend, indem ich ausschließlich die damaligen schweren Mängel noch einmal überprüft habe. Wenn mir das Gutachten vom 1.2.2017 vorgehalten wird, so gebe ich an, dass es bei 5.000 gefahrenen Kilometern, wenn das Fahrzeug schwer beladen wurde bzw. viel auf Schotterstraßen gefahren wurde, aus meiner Sicht durchaus möglich ist, dass der Mangel zuerst gar nicht vorhanden war und sich dann zu einem schweren Mangel entwickelt. Spieldetektoren sind in der Prüfstelle vorhanden, bei einem derartigen Fahrzeug ist die Verwendung aber nicht notwendig im Sinne von gesetzlich vorgeschrieben und habe ich daher nur händisch geprüft.

Im Normalfall verwenden wird die Spieldetektoren zur Prüfung, hin und wieder ist es aus Platzgründen nicht möglich und wird daher bei Fahrzeugen, wo dies gesetzlich nicht vorgeschrieben ist, darauf verzichtet. Ich gestehe aber zu, dass eine Prüfung mit Spieldetektoren besser ist. Wenn die Möglichkeit besteht und der Platz da ist, werden relativ viele Fahrzeuge auch bis 2.800 kg höchstzulässiges Gesamtgewicht mit Spieldetektor geprüft. Es gibt auch Fahrzeuge bzw. Achsaufhängungen, die händisch nicht eindeutig geprüft werden können.

Wenn mir der Mangel 1.1.11 vorgehalten wird, nämlich dass eine der Bremsleitungen stark rostig war und ich dies als schwerer Mangel deklariert habe, so weiß ich nicht, ob diese Bremsleitung in weiterer Folge dann ausgetauscht wurde.

Es kann auch sein, dass diese lediglich abgeschliffen wurde, dies im Fall, dass es sich lediglich um Flugrost handelte, im Gegenstand weiß ich dies nicht mehr. Man kann erst nach dem Abschleifen feststellen, ob es nur Flugrost war oder so stark rostig, dass nur mehr ein Austausch der Leitungen in Frage kommt. Wenn bei beiden Gutachten gemäß § 57a der Siedepunkt bei 181 Grad Celsius lag, ist daraus zu schließen, dass die Bremsleitung nicht ausgetauscht wurde. Ich habe Herrn JW zuvor nicht gekannt. Glaublich im März 2017 habe ich das Fahrzeug noch einmal gesehen, dieses war in der AÖ-Prüfstelle *** abgestellt und hat Herr FP veranlasst, dass ich das Fahrzeug gemeinsam mit ihm und Herrn G noch einmal anschauen soll. Bei den vorderen Achsaufhängungen wurde händisch kein Spiel festgestellt, mit dem Spieldetektor wurde festgestellt, dass die Traggelenke ein großes Spiel aufwiesen, welches einen schweren Mangel darstellt. Bei den hinteren Achsaufhängungen wurde bereits mit dem Montiereisen festgestellt, dass ein großes Spiel ist gleich schwerer Mangel vorlag. Gleiches gilt für die Traggelenke. Wir haben Fotos und Videos dazu angefertigt. Glaublich ist vor dieser Besichtigung im März 2017 am Fahrzeug nichts verändert bzw. repariert worden. Ich weiß nicht, ob zwischen § 57a und § 56 Begutachtung die Bremsflüssigkeit getauscht wurde. Wir waren einhellig der Meinung, dass es durchaus sein kann, dass das Fahrzeug bei der wiederkehrenden Begutachtung hinsichtlich dieses Mangels noch in Ordnung war, zumal Herr JW mir beim Warten anlässlich der Verhandlung am 15. Februar 2017, wo wir beide seitens des Beschwerdeführers stellig gemacht worden waren, erzählt hat, dass er in der Zwischenzeit, zwischen § 57a und § 56 oft schwer beladen gefahren ist. Er hat mir erzählt, dass Verwandte von ihm gebaut hätten und er dafür viel transportiert hätte. Bei der Prüfung war das Fahrzeug leer. Einbauten waren keine im Fahrzeug. Ich weiß nicht, wer zwischen negativem und positivem Gutachten das Fahrzeug repariert hat.“ Wenn mir der Mangel 1.1.11 vorgehalten wird, nämlich dass eine der Bremsleitungen stark rostig war und ich dies als schwerer Mangel deklariert habe, so weiß ich nicht, ob diese Bremsleitung in weiterer Folge dann ausgetauscht wurde. Es kann auch sein, dass diese lediglich abgeschliffen wurde, dies im Fall, dass es sich lediglich um Flugrost handelte, im Gegenstand weiß ich dies nicht mehr. Man kann erst nach dem Abschleifen feststellen, ob es nur Flugrost war oder so stark rostig, dass nur mehr ein Austausch der Leitungen in Frage kommt. Wenn bei beiden Gutachten gemäß Paragraph 57 a, der Siedepunkt bei 181 Grad Celsius lag, ist daraus zu schließen, dass die Bremsleitung nicht ausgetauscht wurde. Ich habe Herrn JW zuvor nicht gekannt. Glaublich im März 2017 habe ich das Fahrzeug noch einmal gesehen, dieses war in der AÖ-Prüfstelle *** abgestellt und hat Herr FP veranlasst, dass ich das Fahrzeug gemeinsam mit ihm und Herrn G noch einmal anschauen soll. Bei den vorderen Achsaufhängungen wurde händisch kein Spiel festgestellt, mit dem Spieldetektor wurde festgestellt, dass die Traggelenke ein großes Spiel aufwiesen, welches einen schweren Mangel darstellt. Bei den hinteren Achsaufhängungen wurde bereits mit dem Montiereisen festgestellt, dass ein großes Spiel ist gleich schwerer Mangel vorlag. Gleiches gilt für die Traggelenke. Wir haben Fotos und Videos dazu angefertigt. Glaublich ist vor dieser Besichtigung im März 2017 am Fahrzeug nichts verändert bzw. repariert worden. Ich weiß nicht, ob zwischen Paragraph 57 a und Paragraph 56, Begutachtung die Bremsflüssigkeit getauscht wurde. Wir waren einhellig der Meinung, dass es durchaus sein kann, dass das Fahrzeug bei der wiederkehrenden Begutachtung hinsichtlich dieses Mangels noch in Ordnung war, zumal Herr JW mir beim Warten anlässlich der Verhandlung am 15. Februar 2017, wo wir beide seitens des Beschwerdeführers stellig gemacht worden waren, erzählt hat, dass er in der Zwischenzeit, zwischen Paragraph 57 a und Paragraph 56, oft schwer beladen gefahren ist. Er hat mir erzählt, dass Verwandte von ihm gebaut hätten und er dafür viel transportiert hätte. Bei der Prüfung war das Fahrzeug leer. Einbauten waren keine im Fahrzeug. Ich weiß nicht, wer zwischen negativem und positivem Gutachten das Fahrzeug repariert hat.“

Der Zeuge JWe gab an:

„Ich bin Zulassungsbesitzer des Citroen Jumpy mit dem Kennzeichen ***. Ich kann mich nicht mehr genau an die Vorfälle erinnern, erst über Vorhalt kann ich mich daran erinnern, dass ich für dieses Fahrzeug, den Bus, bereits ein negatives Gutachten gemäß § 57a vom *** ausgestellt bekommen habe. Ich habe danach dann selber verschiedene Reparaturarbeiten am Fahrzeug durchgeführt, ich kann mich jedoch nicht mehr daran erinnern, welche dies waren. Ich bin selber kein gelernter KFZ-Techniker, das Fahrzeug war jedoch nicht in einer Werkstätte. Ich habe dann in der Folge ein positives Gutachten vom AÖ bekommen. Ich bin dann zur Überprüfung gemäß § 56 KFG vorgeladen worden, dabei wurden schwere Mängel festgestellt. Ich schließe, dass das Fahrzeug in einem so schlechten Zustand war, weil ich im Zeitraum zwischen positivem Gutachten und § 56 KFG so viel gefahren bin, mein Bruder ist beim Hausbau und habe ich viele Lasten für ihn transportiert. Ich habe schwere Sachen transportiert, auch so „halbwegs überladen“. Ich habe nach dem § 56 Gutachten das Fahrzeug abgemeldet. Ich habe glaublich im Jänner 2017 das Fahrzeug abgemeldet und es einem Freund geschenkt, der es glaublich in die Tschechei gebracht hat. Ich habe das Fahrzeug bereits vor der Vorladung gemäß § 56 KFG, ich glaube es war im Jänner 2017, meinem Freund RC, *** (Hausnummer unbekannt), ***,

geschenkt, obwohl es noch auf mich angemeldet war und ist dieser bereits mit meinen Kennzeichen herumgefahren. Ich bin ab diesem Zeitpunkt nicht mehr damit gefahren. Als ich die Vorladung zur Überprüfung gemäß § 56 KFG bekommen habe, habe ich mir schon gedacht, dass da nichts Gutes dabei herauskommen kann, weil ich es so „hergearbeitet“ hatte und habe ich ihm deshalb das Fahrzeug geschenkt. Für mich war die Sache erledigt, weil mein Freund sagte, das Auto geht in die Tschechei. Ich habe gar nicht gewusst, dass Herr RC mit dem Fahrzeug zur Überprüfung gemäß § 56 KFG nach *** gefahren ist. Ich habe nachher Strafe bezahlen müssen, ich korrigiere dies dahingehend, ich musste das Gutachten (60 oder 80 Euro) bezahlen. Ich habe diesbezüglich einen Erlagschein bekommen, den ich eingezahlt habe. Herr RC hat mir im Nachhinein erklärt, dass er eben in die Landesprüfstelle in *** gefahren ist, den Grund dafür hat er mir nicht genannt. „Ich bin Zulassungsbesitzer des Citroen Jumpy mit dem Kennzeichen ***. Ich kann mich nicht mehr genau an die Vorfälle erinnern, erst über Vorhalt kann ich mich daran erinnern, dass ich für dieses Fahrzeug, den Bus, bereits ein negatives Gutachten gemäß Paragraph 57 a, vom *** ausgestellt bekommen habe. Ich habe danach dann selber verschiedene Reparaturarbeiten am Fahrzeug durchgeführt, ich kann mich jedoch nicht mehr daran erinnern, welche dies waren. Ich bin selber kein gelernter KFZ-Techniker, das Fahrzeug war jedoch nicht in einer Werkstätte. Ich habe dann in der Folge ein positives Gutachten vom AÖ bekommen. Ich bin dann zur Überprüfung gemäß Paragraph 56, KFG vorgeladen worden, dabei wurden schwere Mängel festgestellt. Ich schließe, dass das Fahrzeug in einem so schlechten Zustand war, weil ich im Zeitraum zwischen positivem Gutachten und Paragraph 56, KFG so viel gefahren bin, mein Bruder ist beim Hausbau und habe ich viele Lasten für ihn transportiert. Ich habe schwere Sachen transportiert, auch so „halbwegs überladen“. Ich habe nach dem Paragraph 56, Gutachten das Fahrzeug abgemeldet. Ich habe glaublich im Jänner 2017 das Fahrzeug abgemeldet und es einem Freund geschenkt, der es glaublich in die Tschechei gebracht hat. Ich habe das Fahrzeug bereits vor der Vorladung gemäß Paragraph 56, KFG, ich glaube es war im Jänner 2017, meinem Freund RC, *** (Hausnummer unbekannt), ***, geschenkt, obwohl es noch auf mich angemeldet war und ist dieser bereits mit meinen Kennzeichen herumgefahren. Ich bin ab diesem Zeitpunkt nicht mehr damit gefahren. Als ich die Vorladung zur Überprüfung gemäß Paragraph 56, KFG bekommen habe, habe ich mir schon gedacht, dass da nichts Gutes dabei herauskommen kann, weil ich es so „hergearbeitet“ hatte und habe ich ihm deshalb das Fahrzeug geschenkt. Für mich war die Sache erledigt, weil mein Freund sagte, das Auto geht in die Tschechei. Ich habe gar nicht gewusst, dass Herr RC mit dem Fahrzeug zur Überprüfung gemäß Paragraph 56, KFG nach *** gefahren ist. Ich habe nachher Strafe bezahlen müssen, ich korrigiere dies dahingehend, ich musste das Gutachten (60 oder 80 Euro) bezahlen. Ich habe diesbezüglich einen Erlagschein bekommen, den ich eingezahlt habe. Herr RC hat mir im Nachhinein erklärt, dass er eben in die Landesprüfstelle in *** gefahren ist, den Grund dafür hat er mir nicht genannt.

Ich habe anlässlich der Baustelle meines Bruders Erdaushub von ***, ***, ca. 500 bis 600 m auf ein Feld geführt, welches meinen Eltern gehört. Ich bin dorthin über einen nicht befestigten Feldweg gefahren.

Ich bin glaublich im Dezember 2016 gefahren, wenn ich Zeit hatte, habe ich meinem Bruder geholfen.

Ich habe glaublich im Jänner 2017 das Fahrzeug zum letzten Mal gesehen, mein Freund RC hat mir gesagt, dass er ca. 5.000 km gefahren sei, er sei immer in die Tschechei gefahren. Heuer bin ich an den Wochenende gefahren, unter der Woche hatte mein Freund CR das Fahrzeug. Im Dezember und im Jänner habe ich das mit dem Erdaushub erledigt.

Wenn mir vorgehalten wird, dass ich zwischen 27.9.2016 und 24.10.2016 nur 29 km gefahren bin, so kann ich mich daran nicht mehr erinnern, ich muss wohl gestanden sein. Wenn ich jetzt dezidiert danach befragt werde, so habe ich die Bremsleitungen geputzt, abgebürstet. Scheinwerfer und Blinker habe ich selber ausgetauscht. Ich habe die Durchrostungen Bodengruppe Endrohr selber ausgeschweißt, ich bin Installateur, ich kann das. Ich weiß nicht, ob jemand anderer etwas repariert hat oder etwas reparieren hat lassen, ich habe danach nichts mehr am Fahrzeug gemacht. Glaublich im Jänner hatte ich einen Unfall, da hatte ich einen Blechschaden auf der Seite, das war meine Entscheidung, das Fahrzeug herzuschenken.

Wenn ich gesagt habe, dass ich überladen gefahren bin, so gebe ich an, dass ich zwei, drei Scheibtruhen voll mit Erdaushub befördert habe, auch habe ich Zement befördert, dies aber auf befestigten Straßen.

Ich wurde glaublich Anfang Februar von einem Mitarbeiter des AÖ angerufen, der mir gesagt hat, es gäbe mit dem Auto Probleme, man hat mich gefragt, warum das Auto in *** war, das habe ich aber nicht gewusst. Mir wurde gesagt, dass ich nach *** fahren soll, dem habe ich zugestimmt und hat man mich dann hierher chauffiert. Im Detail wurde nichts besprochen, nur dass es um mein Auto geht.

Ich weiß es nicht, wieviel ich gefahren bin, sollen es 100 km gewesen sein, die überwiegende Fahrleistung hatte mein Freund mit seinen Tschechien-Fahrten. Ich weiß nur, dass mein Freund zu seiner Tochter gefahren ist, die in Tschechien wohnt. Ich hatte den Typenschein bis Jänner, als ich das Fahrzeug abgemeldet und mein aktuelles Fahrzeug angemeldet hatte. Das hat mein Versicherungsvertreter gemacht.“

Der Zeuge MPr gab an:

„Ich bin Karosseriebautechniker bei der St GmbH, Bauwesen, ***, ***. Ich bin zur heutigen Verhandlung gekommen, weil ich von Seiten des AÖ darum ersucht worden bin. Es kommt gelegentlich vor, dass unsere Werkstatt von der Firma RN Fahrzeuge bekommt mit diversen Reparaturaufträgen, weil dieser nur einen Mitarbeiter hat und zu viel Arbeit. Im Gegenstand wurde das Fahrzeug gebracht mit einem negativen Gutachten der AÖ-Prüfstelle ***. Es war der Auftrag, das Fahrzeug ordentlich herzurichten. Mir hat nur der Chef gesagt, ich solle alle schweren Mängel beheben und zusätzlich das Radlager, dies deshalb, weil es eh schon zerlegt war und das leichte Spiel ja sowieso nicht besser wird und man daher gleich das Radlager austauschen kann. Ich weiß auch nicht, welche Firma dann welche Rechnungen ausgestellt hat bzw. an wen.

Die Firma Sta hat eine Filiale in ***, diese liegt auf meinem Weg und nehme ich fallweise Artikel von dort gleich in die Firma mit, dann ersparen wir uns die Zustellgebühr. Ich weiß noch, dass ich das Radlager damals mitgenommen habe, gleich nach der Abholung habe ich dieses montiert.

Wer das Fahrzeug vorgeführt oder abgeholt hat, kann ich nicht sagen. Es handelte sich um ein geschlossenes, fixes Radlager. Ich habe in diesem Zuge auch die Tragellenke erneuert (deshalb war ja das Fahrzeug zerlegt), glaublich noch den Klimakompressor, die Querlängslenker, die Scheinwerferhöhenverstellung.

Wenn ich gefragt werde, warum in der Rechnung Überprüfung § 57a steht, so weiß ich das nicht, wir machen keine § 57a Begutachtungen, wir stellen die Fahrzeuge zum AÖ. Wenn mir das Foto vom Radlager vorgehalten wird, so kann es dieses gewesen sein. Es wurde der komplette Radlagersatz eingebaut, dazu sind nur 4 Schrauben plus Steckachse zu befestigen. Wenn ich gefragt werde, warum in der Rechnung Überprüfung Paragraph 57 a, steht, so weiß ich das nicht, wir machen keine Paragraph 57 a, Begutachtungen, wir stellen die Fahrzeuge zum AÖ. Wenn mir das Foto vom Radlager vorgehalten wird, so kann es dieses gewesen sein. Es wurde der komplette Radlagersatz eingebaut, dazu sind nur 4 Schrauben plus Steckachse zu befestigen.

Mir wurde später gesagt, dass das Radlager defekt gewesen sei, es hab ein Spiel gehabt, ich habe es ausgebaut, ohne Probleme beim Lieferanten Sta Ersatz bekommen und dieses wieder eingebaut.“

Der Zeuge PS gab an:

„Ich bin damals von Herrn HM angerufen worden, dass es Probleme gäbe mit einem Ankaufstest, den Kollege DK durchgeführt hatte, bzw. mit einem § 57a Prüfgutachten der Prüfstelle ***. Es ist zwar so, dass die Einstufung der Mängel beim Ankaufstest anders ist als bei § 57a, wenn jedoch im Ankaufstest steht: Durchrostung, dann liegt eine solche auch vor, dabei gibt es keinerlei Interpretationsspielraum. Es kann zB so sein, dass Reifen noch einer § 57a Begutachtung stangehalten hätten, bei einem Ankaufstest jedoch als schwerer Mangel eingestuft werden, um den Kunden zu signalisieren, dass er sie in der nächsten Saison nicht mehr fahren kann. Zum Zeitpunkt meiner Besichtigung, es war glaublich noch im Jahr 2016, waren Reifen am Fahrzeug angebracht, die aus meiner Sicht überhaupt keinen Mangel aufgewiesen haben. Sie waren zwar nicht neu, aber jedenfalls waren keinerlei Risse vorhanden. Ich weiß heute nicht mehr, wie sich Kollege DK zu den Reifen geäußert hat. „Ich bin damals von Herrn HM angerufen worden, dass es Probleme gäbe mit einem Ankaufstest, den Kollege DK durchgeführt hatte, bzw. mit einem Paragraph 57 a, Prüfgutachten der Prüfstelle ***. Es ist zwar so, dass die Einstufung der Mängel beim Ankaufstest anders ist als bei Paragraph 57 a,, wenn jedoch im Ankaufstest steht: Durchrostung, dann liegt eine solche auch vor, dabei gibt es keinerlei Interpretationsspielraum. Es kann zB so sein, dass Reifen noch einer Paragraph 57 a, Begutachtung stangehalten hätten, bei einem Ankaufstest jedoch als schwerer Mangel eingestuft werden, um den Kunden zu signalisieren, dass er sie in der nächsten Saison nicht mehr fahren kann. Zum Zeitpunkt meiner Besichtigung, es war glaublich noch im Jahr 2016, waren Reifen am Fahrzeug angebracht, die aus meiner Sicht überhaupt keinen Mangel aufgewiesen haben. Sie waren zwar nicht neu, aber jedenfalls waren keinerlei Risse vorhanden. Ich weiß heute nicht mehr, wie sich Kollege DK zu den Reifen geäußert hat.

Das Fahrzeug war auf der Montagegrube, wir haben auch die Karosserie besichtigt, dabei habe ich kleine Durchrostungen im Bereich des Einstiegs gesehen, es war zwar kein tragender Teil, aber offenbar war mit einem Schraubenzieher das Blech durchstoßen. Ich selbst würde dies als schweren Mangel nach der PBStV beurteilen.

Ich habe mit einem Schraubenziehergriff den Unterboden an mehreren Stellen abgeklopft und war der Rest in Ordnung, es war möglicher Weise ein Zufall, dass der Kollege just in jene Stellen beim Ankaufstest hineingestochen hat, die derart verrostet waren, dass er durchstechen konnte.

Was die Einstufung „Mitteltopf manipuliert“ betrifft, so habe ich mich mit Kollege DK darüber unterhalten, er hatte beim Ankaufstest Schweißnähte festgestellt und wollte mit seiner unglücklichen Wortwahl „manipuliert“ lediglich darauf hinweisen, dass etwas daran gemacht sei, ohne natürlich zu wissen, was. Für mich war dies kein Mangel gemäß § 57a. Was die Einstufung „Mitteltopf manipuliert“ betrifft, so habe ich mich mit Kollege DK darüber unterhalten, er hatte beim Ankaufstest Schweißnähte festgestellt und wollte mit seiner unglücklichen Wortwahl „manipuliert“ lediglich darauf hinweisen, dass etwas daran gemacht sei, ohne natürlich zu wissen, was. Für mich war dies kein Mangel gemäß Paragraph 57 a,

Im Bereich der Endspitzen habe ich eine starke Korrosion gesehen, für mich wäre dies ein leichter Mangel nach der PBStV gewesen. Wenn der Kollege angegeben hat, Schweißspuren am Auspufftopf wären ein schwerer Mangel nach der PBStV, so widerspreche ich dem.

Soweit ich mich erinnern kann, kann ich mich an eine mangelhafte Befestigung der Batterie nicht entsinnen, der Kollege wird wohl einen Grund gehabt haben, dies so zu vermerken. Ich habe den Punkt „Karosserie vermutlich unter Batterie durchgerostet“ nicht überprüft.

Wir haben das Fahrzeug nicht gefahren, ich kann dazu daher nicht sagen, was die Servolenkung betrifft.

Ich kann mich äußerlich an keine Ersichtlichkeiten der Motorhaube erinnern. Wenn ich die Besichtigung Revue passieren lasse, so ist es zwar so, dass der Kollege wahrscheinlich einige Punkte überzeichnet hat bzw. übertrieben formuliert und diese gar nicht § 57a relevant gewesen wären, jedenfalls war aber das Radlagerspiel ein schwerer Mangel und auch die vorhin bereits angesprochene Durchrostung. Ich ergänze, dass ich nicht weiß, ob ich bei einer § 57a Begutachtung jene Stellen beim Abklopfen auch gefunden hätte, die offenbar durchgerostet waren, wenn sie bei einer § 57a Begutachtung noch nicht durchstoßen gewesen wären. Was die Halterung der Scheinwerfer bzw. deren unfachmännische Reparatur betrifft, so hätte ich dies wahrscheinlich ebenfalls als schweren Mangel beurteilt. Die Funktion war jedenfalls gegeben. Einige Dinge blieben mysteriös, so zB die Reifen, die mein Kollege als rissig bezeichnet hat, die aber bei der Besichtigung überhaupt nicht rissig waren. Dazu muss ich sagen, dass Daniel Kagerer KFZ-Technikermeister ist und auch bereits seit geraumer Zeit im Betrieb und keine Veranlassung hätte, dass er wahrheitswidrige Angaben macht. Ich kann mich äußerlich an keine Ersichtlichkeiten der Motorhaube erinnern. Wenn ich die Besichtigung Revue passieren lasse, so ist es zwar so, dass der Kollege wahrscheinlich einige Punkte überzeichnet hat bzw. übertrieben formuliert und diese gar nicht Paragraph 57 a, relevant gewesen wären, jedenfalls war aber das Radlagerspiel ein schwerer Mangel und auch die vorhin bereits angesprochene Durchrostung. Ich ergänze, dass ich nicht weiß, ob ich bei einer Paragraph 57 a, Begutachtung jene Stellen beim Abklopfen auch gefunden hätte, die offenbar durchgerostet waren, wenn sie bei einer Paragraph 57 a, Begutachtung noch nicht durchstoßen gewesen wären. Was die Halterung der Scheinwerfer bzw. deren unfachmännische Reparatur betrifft, so hätte ich dies wahrscheinlich ebenfalls als schweren Mangel beurteilt. Die Funktion war jedenfalls gegeben. Einige Dinge blieben mysteriös, so zB die Reifen, die mein Kollege als rissig bezeichnet hat, die aber bei der Besichtigung überhaupt nicht rissig waren. Dazu muss ich sagen, dass Daniel Kagerer KFZ-Technikermeister ist und auch bereits seit geraumer Zeit im Betrieb und keine Veranlassung hätte, dass er wahrheitswidrige Angaben macht.

Ich bin geeignete Person, die Löcher in der Karosserie waren erzeugt, Durchrostungen sind aber immer schwere Mängel. Ob man diese findet, ist eine andere Sache. Im Gegenstand hat sich der Unterboden beim Abklopfen „gesund“ angehört bzw. angefühlt, bloß die eine Stelle war offen. Dies war glaublich links und rechts der Fall. Ich nehme nicht an, dass mein Kollege mit Gewalt Löcher in ein gesundes Blech gestoßen hat, er wird wohl einen Verdacht gehabt haben, an diesen Stellen genauer nachzuprüfen.

Eine Manipulation des Auspufftopfs dahingehend, dass die Schalldämpfer entfernt wurden, kann man nur auf Grund der Schweißnähte nicht beweisen. Wir haben allerdings das Fahrzeug angestartet, der Klang war nicht außergewöhnlich.“

Der Zeuge HM gab an:

„Ich bin Betriebsleiter beim AÖ *** in der Zentrale *** und für die technischen Belange in ganz Niederösterreich zuständig. Am 14. September 2016 habe ich den verfahrensgegenständlichen Jeep nachbesichtigt, dieser war damals in der Prüfstelle *** abgestellt. Ich habe bei dieser Besichtigung eine Begutachtung nach jenen Maßstäben, wie sie auch für § 57a relevant sind, durchgeführt. Ich habe festgestellt, dass das Radlager ein Spiel aufwies, was als schwerer Mangel nach der PBStV zu beurteilen wäre. Bei der Demontage des Rads war festzustellen, dass die Befestigungsmutter aber fest war und war auch kein Laufgeräusch zu hören. „Ich bin Betriebsleiter beim AÖ *** in der Zentrale *** und für die technischen Belange in ganz Niederösterreich zuständig. Am 14. September 2016 habe ich den verfahrensgegenständlichen Jeep nachbesichtigt, dieser war damals in der Prüfstelle *** abgestellt. Ich habe bei dieser Besichtigung eine Begutachtung nach jenen Maßstäben, wie sie auch für Paragraph 57 a, relevant sind, durchgeführt. Ich habe festgestellt, dass das Radlager ein Spiel aufwies, was als schwerer Mangel nach der PBStV zu beurteilen wäre. Bei der Demontage des Rads war festzustellen, dass die Befestigungsmutter aber fest war und war auch kein Laufgeräusch zu hören.“

Was die Servolenkung betrifft, war kein Geräusch zu hören. Beim kompletten Einschlag der Lenkung war ein leichtes Pfeifgeräusch zu hören, was insgesamt gesehen jedoch keinerlei Mangel darstellte. Der Scheinwerferrahmen war gebrochen, aber geklebt, er hat ordnungsgemäß geleuchtet, die Einstellung war in Ordnung und damit war dieser für mich nicht mangelhaft. Der linke Rückstrahler fehlte, auf der Stoßstange waren Schleifspuren vorhanden, vielleicht wurde dieser bei einer Kollision verloren. Im Radkasten waren Schleifspuren vorhanden, indem das Rad aber freigängig war, hat es sich möglicher Weise um einen Vorschaden gehandelt. Die Reifen, die zu dieser Zeit montiert waren, wiesen feine Haarrisse auf, welche bei Reifen schon nach drei Jahren auftreten können und stellt dies keinen Mangel dar. Zu den Stoßdämpfern: wir haben das Fahrzeug eingefedert und seitlich bewegt, dabei war festzustellen, dass nur bei der seitlichen Bewegung der Stoßdämpfer ein Spiel vorhanden war und sind draufgekommen, dass eine Gewindeschraube montiert war. Nach Austausch dieser Schraube auf eine Bundschraube war dann auch das Spiel weg. Dies ist kein Mangel. Der Mitteltopf wies zwei Rohrverbinder auf, war aber dicht und in Ordnung und daher kein Mangel. Auch der Abgastest war in Ordnung. Ich habe dennoch angeordnet, den Auspuff zu tauschen, um diese Formulierung der Manipulation aus dem Weg zu räumen und „eine Ruhe zu haben“. Herr DW, der damalige Zulassungsbesitzer, war damit einverstanden, solange er keine Kosten habe.

Das Luftfiltergehäuse wies einen Sprung auf, war aber dicht und wies keine Lärmentwicklung auf, dies war kein Mangel.

Zum Zeitpunkt meiner Besichtigung war die Batterie befestigt.

Was die Karoserieschäden betrifft, war unter der Batterie von Motorraum von unten her nichts zu sehen, die Vermutung einer Durchrostung war durch nichts bestätigt. Ich habe die Batterie allerdings nicht demontiert, eben weil man von unten nichts gesehen hat.

Beim Holm, bei den Innenholmen waren links und rechts insgesamt drei Durchrostungen vorhanden, eine Daumennagel groß, und noch zwei weitere, diese waren offensichtlich mit größerer Krafteinwirkung durchstoßen, indem der Unterbodenschutz in diesem Bereich gesprungen war und das ersichtliche Blech blank war. Diese Durchrostungen hatten keinen Einfluss auf die Tragfähigkeit und hätte ich diese als leichten Mangel gewertet.

In den vorderen Radkästen habe ich gesehen, dass eine Bitumenmatte angebracht war, diese entfernt war und dazu dient, konstruktionsbedingte Hohlräume abzudecken. Ich habe die Reparatur dieser drei Stellen veranlasst, weil der Aufwand gering war und es danach bei diesem Fahrzeug überhaupt keinen Rostmangel mehr gegeben hat.

Der Kühlmittelstand war in Ordnung, es war kein Kühlmittelverlust feststellbar.

Die Motorkontrollleuchte hat nicht geleuchtet, der Abgastest war in Ordnung.

Die im Akt befindlichen Lichtbilder habe ich bei dieser Besichtigung angefertigt.

Was die Qualitätssicherung betrifft, so verweise ich auf den Inhalt jenes Dokumentes, welches bereits dem Gericht vorgelegt wurde, die darin beschriebenen Maßnahmen werden in der Realität auch durchgeführt und überprüfe ich persönlich, dass die darin beschriebenen Maßnahmen eingehalten werden. Dieses Qualitätssicherungssystem ist der Behörde bekannt und gab es bisher keine Einwendungen dagegen.

Ich habe am 22.9.2016 das Fahrzeug mit unseren Probefahrerkennzeichen bei der Firma *** zur wiederkehrenden Begutachtung vorgeführt, indem mein Vorhaben, eine Begutachtung bei einer Landesprüfstelle innerhalb der gesetzten Stellungnahmefrist aus Termingründen scheiterte. Das Fahrzeug war zu diesem Zeitpunkt bereits abgemeldet, ich wollte daher ein Anmeldegutachten und auf die Frage der Werkstätte, wer als Besitzer einzutragen sei, habe ich den letzten Zulassungsbesitzer genannt und Herrn WH, welcher damals Kaufinteressent war.

Vom AÖ wurde der Auspuff erneuert, die drei angesprochenen Löcher repariert und glaublich ein Ölwechsel durchgeführt. Auch das Radlager wurde repariert, dieses war aber ein Garantiefall.

Ich hätte die gegenständlichen Durchrostungen als leichten Mangel qualifiziert, weil das Umfeld tragfähig war, es war rundherum blankes Blech vorhanden. Ich gehe daher nicht von einer Durchrostung aus, sondern von einem unfachmännischen Durchstoßen. Ich habe den Unterboden gewissenhaft abgeklopft und keine weiteren Korrosionsstellen vorfinden können. Auch die Begutachtung bei der Firma *** war sehr umfassend und genau. Ich weiß nicht, ob ich damals den Zulassungsschein oder den Typenschein vorgewiesen habe. Ich weiß nur, dass es geheißen hat, das Fahrzeug steht wieder in der Prüfstelle des AÖ in ***, ich habe keine Ahnung, wie es dort hingekommen ist (nach dem Ankaufstest). Ich weiß nur, dass Herr DW das Fahrzeug von den zwischenzeitigen Käufern wieder zurückgenommen hat. Glaublich war beim Anmeldegutachten *** Herr DW Besitzer des Fahrzeuges, wofür ich jedoch keine Dokumente hatte. Trotzdem weiß ich nicht, ob ich damals Typenschein/Einzelgenehmigung oder Zulassungsschein damals vorgewiesen habe.“

Der kraftfahrzeugtechnische Amtssachverständige führte zur Fragestellung, ob, zutreffendenfalls welche Mängel aus technischer Sicht mit überwiegender Wahrscheinlichkeit bereits zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Begutachtung vorhanden, bei gehöriger Sorgfalt erkennbar waren und einer positiven Begutachtung entgegen gestanden wären, gutachtlich aus, dass bezüglich des Fahrzeuges Jeep, Typ WG (Fahrgestellnummer ***) nicht mehr eindeutig festgestellt werden könne, ob und inwieweit der Mangel des Radlagers bei der im Gegenstand beanstandeten Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 bereits bestanden habe. Hinsichtlich der Durchrostungen der Karosserie sei aus technischer Sicht davon auszugehen, dass diese zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Begutachtung am 17.6.2016 bereits vorhanden gewesen seien und eine positive Begutachtung ausgeschlossen hätten, sehr schwer ersichtlich gewesen seien, bei einer sorgfältigen Prüfung des Unterbodens und des Schwellerbereiches jedoch festgestellt werden hätten können. Zu den weiteren Mängeln könne keine eindeutige Aussage getroffen werden, da dazu von den Zeugen sehr differierende bzw. nicht nachvollziehbare Aussagen getroffen worden seien. Der kraftfahrzeugtechnische Amtssachverständige führte zur Fragestellung, ob, zutreffendenfalls welche Mängel aus technischer Sicht mit überwiegender Wahrscheinlichkeit bereits zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Begutachtung vorhanden, bei gehöriger Sorgfalt erkennbar waren und einer positiven Begutachtung entgegen gestanden wären, gutachtlich aus, dass bezüglich des Fahrzeuges Jeep, Typ WG (Fahrgestellnummer ***) nicht mehr eindeutig festgestellt werden könne, ob und inwieweit der Mangel des Radlagers bei der im Gegenstand beanstandeten Begutachtung gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 bereits bestanden habe. Hinsichtlich der Durchrostungen der Karosserie sei aus technischer Sicht davon auszugehen, dass diese zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Begutachtung am 17.6.2016 bereits vorhanden gewesen seien und eine positive Begutachtung ausgeschlossen hätten, sehr schwer ersichtlich gewesen seien, bei einer sorgfältigen Prüfung des Unterbodens und des Schwellerbereiches jedoch festgestellt werden hätten können. Zu den weiteren Mängeln könne keine eindeutige Aussage getroffen werden, da dazu von den Zeugen sehr differierende bzw. nicht nachvollziehbare Aussagen getroffen worden seien.

Bezüglich des Fahrzeuges Citroen, Typ O64 (Fahrgestellnummer ***) führte er aus, dass den gutachtlichen Ausführungen des Gutachtens des Ing. PH vom 1.2.2017 gefolgt werden könne, wonach jedenfalls die Mängel der Achsaufhängung der Achse 1 (Dreieckslenkerlagerung) sowie der Achsaufhängung der zweiten Achse bereits bei der beanstandeten Begutachtung am 24.10.2016 vorhanden waren, wobei aus technischer Sicht nicht ausgeschlossen werden könne, dass der Mangel sich damals vielleicht nur als leichter Mangel, das heißt als beginnendes Spiel gezeigt habe, unter Zugrundelegung einer übermäßigen Beanspruchung in der Zeit zwischen § 57a-Begutachtung und § 56-Überprüfung. Bezüglich des Fahrzeuges Citroen, Typ O64 (Fahrgestellnummer ***) führte er aus, dass den gutachtlichen Ausführungen des Gutachtens des Ing. PH vom 1.2.2017 gefolgt werden könne, wonach jedenfalls die Mängel der Achsaufhängung der Achse 1 (Dreieckslenkerlagerung) sowie der Achsaufhängung der zweiten Achse bereits bei der beanstandeten Begutachtung am 24.10.2016 vorhanden waren, wobei aus technischer Sicht nicht

ausgeschlossen werden könne, dass der Mangel sich damals vielleicht nur als leichter Mangel, das heißt als beginnendes Spiel gezeigt habe, unter Zugrundelegung einer übermäßigen Beanspruchung in der Zeit zwischen Paragraph 57 a, -, B, e, g, u, t, a, c, h, t, u, n, g und Paragraph 56 -, Ü, b, e, r, p, r, ü, f, u, n, g,

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat hiezu wie folgt erwogen:

Folgende Feststellungen werden der Entscheidung zu Grunde gelegt:

Am 17. Juni 2016 wurde vom AÖ, Prüfzentrum ***, für den PKW der Marke Jeep WG (Grand Cherokee), Fahrzeugidentifizierungsnummer: ***, ein positives Gutachten (Gutachten Nr. ***) ausgestellt, obwohl bei diesem Fahrzeug (zumindest) ein schwerer Mangel vorlag (Durchrostungen im Bereich des Unterbodens und im Bereich der Schweller rechts und links), welche eine negative Begutachtung zur Folge haben hätten müssen.

Wenn beschwerdeführerseits dazu ausgeführt wird, dass bei der wiederkehrenden Begutachtung bei der „Sicht- und Horschprüfung“ keine offensichtlichen Korrosionsstellen entdeckt werden hätten können, welche Angabe auch der Zeuge EL bestätigte, der angab, er habe mit einem stumpfen Gegenstand den Unterboden abgeklopft, aber keine Durchrostungen vorgefunden, es sei aber ein Bitumenunterbodenschutz angebracht gewesen, welcher die Begutachtung nicht einfach machte, so sind diesem Vorbringen die nachvollziehbaren gutachtlichen Ausführungen des kraftfahrtechnischen Sachverständigen entgegen zu halten. Demnach kann aus technischer Sicht davon ausgegangen werden kann, dass (zumindest) die Durchrostungen Langfristmängel sind, die bereits zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Begutachtung durch den Beschwerdeführer vorhanden, bei gehöriger Sorgfalt erkennbar waren und einer positiven Begutachtung entgegen gestanden wären und ist der Beschwerdeführer diesen sachverständigen Ausführungen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten. Was die übrigen – seitens des AÖ-Technikers anlässlich eines Kauftests festgestellten schweren Fahrzeugmängel betrifft – hätten auch diese eine positive Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 ausgeschlossen, doch ist nicht mit der erforderlichen Sicherheit nachweisbar, dass sämtliche dieser Mängel bereits zum Zeitpunkt der Begutachtung durch den Beschwerdeführer vorhanden waren, ist es doch (theoretisch) denkbar, dass diese weiteren Mängel erst zwischen wiederkehrender Begutachtung durch den Beschwerdeführer am 17.6.2016 und Kaufüberprüfung durch den AÖ am 25.8.2016 aufgetreten sind. Auch ist nicht mit der erforderlichen Sicherheit erweislich, dass die Einstufung der Mängel in „schwer“ und „leicht“ nach den Maßstäben der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung erfolgte, hat doch der Zeuge DK angegeben, dass die Einstufung der Mängel beim Kauftest sozusagen strenger sei, indem dem Kunden auch Mängel, die sich erst abzeichneten, aber noch nicht stark ausgeprägt seien, als schwere Mängel angezeigt würden, damit dieser wisse, dass über kurz oder lang eine Reparatur oder ein Austausch bei diesem Fahrzeugteil vorzunehmen sei. Wenn beschwerdeführerseits dazu ausgeführt wird, dass bei der wiederkehrenden Begutachtung bei der „Sicht- und Horschprüfung“ keine offensichtlichen Korrosionsstellen entdeckt werden hätten können, welche Angabe auch der Zeuge EL bestätigte, der angab, er habe mit einem stumpfen Gegenstand den Unterboden abgeklopft, aber keine Durchrostungen vorgefunden, es sei aber ein Bitumenunterbodenschutz angebracht gewesen, welcher die Begutachtung nicht einfach machte, so sind diesem Vorbringen die nachvollziehbaren gutachtlichen Ausführungen des kraftfahrtechnischen Sachverständigen entgegen zu halten. Demnach kann aus technischer Sicht davon ausgegangen werden kann, dass (zumindest) die Durchrostungen Langfristmängel sind, die bereits zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Begutachtung durch den Beschwerdeführer vorhanden, bei gehöriger Sorgfalt erkennbar waren und einer positiven Begutachtung entgegen gestanden wären und ist der Beschwerdeführer diesen sachverständigen Ausführungen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten. Was die übrigen – seitens des AÖ-Technikers anlässlich eines Kauftests festgestellten schweren Fahrzeugmängel betrifft – hätten auch diese eine positive Begutachtung gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 ausgeschlossen, doch ist nicht mit der erforderlichen Sicherheit nachweisbar, dass sämtliche dieser Mängel bereits zum Zeitpunkt der Begutachtung durch den Beschwerdeführer vorhanden waren, ist es doch (theoretisch) denkbar, dass diese weiteren Mängel erst zwischen wiederkehrender Begutachtung durch den Beschwerdeführer am 17.6.2016 und Kaufüberprüfung durch den AÖ am 25.8.2016 aufgetreten sind. Auch ist nicht mit der erforderlichen Sicherheit erweislich, dass die Einstufung der Mängel in „schwer“ und „leicht“ nach den Maßstäben der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung erfolgte, hat doch der Zeuge DK angegeben, dass die Einstufung der Mängel beim Kauftest sozusagen strenger sei, indem dem Kunden auch Mängel, die sich erst abzeichneten, aber noch nicht stark ausgeprägt seien, als schwere Mängel angezeigt würden, damit dieser wisse, dass über kurz oder lang eine Reparatur oder ein Austausch bei diesem Fahrzeugteil vorzunehmen sei.

Anlässlich einer am 13.12.2016 durchgeführten unangemeldeten Revision durch einen Beamten der Abteilung

Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten des Amtes der NÖ Landesregierung wurden keine Mängel festgestellt.

Diese Feststellungen ergeben sich aus dem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen in der Verhandlung vom 15. Februar 2017 sowie 19. April 2017 im Zusammenhang mit dem Ergebnis der Revision vom 13. Dezember 2016 und der glaubwürdigen Zeugenaussage des Zeugen DK.

In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

§ 57a Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) lautet: Paragraph 57 a, Absatz 2, Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) lautet:

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 berechnigte 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 oder seine Einrichtungen nicht den durch Verordnung festgesetzten Anforderungen entsprechen. 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. 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 oder seine Einrichtungen nicht den durch Verordnung festgesetzten Anforderungen entsprechen. 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.

§ 57 Abs. 2a KFG 1967 lautet: Paragraph 57, Absatz 2 a, KFG 1967 lautet:

Der Landeshauptmann hat regelmäßig zu überprüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Ermächtigung noch gegeben sind und ob die Begutachtungen ordnungsgemäß durchgeführt werden. Insbesondere bei zur Reparatur von Fahrzeugen berechnigten Gewerbetreibenden hat er auf die Objektivität der Begutachtung zu achten. Er kann Anordnungen zur Behebung von Mängeln treffen. Den Anordnungen des Landeshauptmannes ist unverzüglich zu entsprechen.

Nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 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 berechnigt 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 17. Dezember 2002, 2001/11/0061, u.a.). Nach Paragraph 57 a, Absatz 2, KFG 1967 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 17. Dezember 2002, 2001/11/0061, u.a.).

Ein Widerruf einer nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 erteilten Ermächtigung darf nur dann ausgesprochen (bestätigt) werden, wenn – entsprechend den Grundsätzen im Erkenntnis 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). Ein Widerruf einer nach Paragraph 57 a, Absatz 2, KFG 1967 erteilten Ermächtigung darf nur dann ausgesprochen (bestätigt) werden, wenn – entsprechend den Grundsätzen im Erkenntnis 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).

Das erkennende Gericht übersieht nicht, dass hinsichtlich des PKW mit der Fahrgestellnummer *** am 17. Juni 2016 ein unrichtiges (positives) Gutachten seitens des AÖ, Prüfbüro *** ausgestellt wurde, obwohl das Fahrzeug nicht verkehrs- und betriebssicher war, daher ein negatives Gutachten hätte ausgestellt werden müssen. In dieser Hinsicht wurde sachverständigenseits jedoch ausgeführt, dass lediglich bezüglich eines einzigen Mangels (Durchrostungen) mit der erforderlichen Sicherheit davon auszugehen sei, dass dieser bereits bei der wiederkehrenden Begutachtung vorhanden gewesen ist, dieser Mangel jedoch schwer ersichtlich gewesen sei. Ein grob fahrlässiges oder gar vorsätzliches Fehlverhalten der geeigneten Person EL ist daher nicht erweislich.

Nach Auffassung des erkennenden Gerichts rechtfertigt dieses – als einziges nachweisbare – Fehlverhalten nicht die Annahme, die Behörde könne sich nicht darauf verlassen, dass der Ermächtigungsinhaber die übertragene Verwaltungsaufgabe entsprechend dem Schutzzweck, nämlich zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen, ausüben werde, zumal auch die Revision vom 13. Dezember 2016 ohne Beanstandung geblieben ist.

Vielmehr konnte mit der spruchgemäßen Anordnung zur Behebung von Mängeln das Auslangen gefunden werden.

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 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. 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 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.

Schlagworte

Kraftfahrrecht; wiederkehrende Begutachtung; Widerruf; Vertrauenswürdigkeit;

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGNI:2017:LVwG.AV.1337.001.2016

Zuletzt aktualisiert am

02.08.2017

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at