

TE Lvwg Erkenntnis 2014/6/24 LVwG-ME-13-0104

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 24.06.2014

Entscheidungsdatum

24.06.2014

Norm

KFG 1967

Text

Geschäftszeichen:

LVwG-ME-13-0104

Datum:

24. Juni 2014

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat durch den Richter Mag. Schnabl über die als Beschwerde zu behandelnde Berufung der Frau ***, ***, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft X vom ***, GZ. ***, betreffend Bestrafung nach dem Kraftfahrgesetz 1967 (KFG), nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt: Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat durch den Richter Mag. Schnabl über die als Beschwerde zu behandelnde Berufung der Frau ***, ***, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft römisch zehn vom ***, GZ. ***, betreffend Bestrafung nach dem Kraftfahrgesetz 1967 (KFG), nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

1. Der Beschwerde wird gemäß § 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) Folge gegeben und das angefochtene Straferkenntnis aufgehoben.1. Der Beschwerde wird gemäß Paragraph 50, Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) Folge gegeben und das angefochtene Straferkenntnis aufgehoben.
2. Das Verwaltungsstrafverfahren wird gemäß § 45 Abs. 1 Z 2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) i.V.m.§ 38 VwGVG eingestellt.2. Das Verwaltungsstrafverfahren wird gemäß Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 2, Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) in Verbindung mit Paragraph 38, VwGVG eingestellt.
3. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.3. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Artikel 133, Absatz 4, Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

1. Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:

Mit dem Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft X (im Folgenden als Verwaltungsbehörde bezeichnet) vom ***, GZ. ***, wurde die Beschwerdeführerin *** für schuldig befunden, dass sie am ***, 10:55 Uhr, auf der ***, Gemeindegebiet ***, Strkm. ***, den Personenkraftwagen mit dem behördlichen Kennzeichen *** gelenkt hätte, ohne sich, obwohl dies zumutbar gewesen wäre, davon überzeugt zu haben, dass dieses von der Beschwerdeführerin zu lenkende Fahrzeug den gesetzlichen Vorschriften entspreche. Das Kraftfahrzeug hätte folgender kraftfahrrechtlicher Vorschrift nicht entsprochen: dem § 4 Abs. 2 KFG, da es nicht so gebaut oder ausgerüstet gewesen wäre, dass durch seinen sachgemäßen Betrieb keine Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenutzer entstehen, zumal das rechte hintere Rad auf Grund eines Achsdefektes auf der Innenseite des rechten hinteren Kotflügels gestreift hätte. Es sei dadurch ein Fahrzeug gelenkt worden, dessen technischer Zustand eine Gefährdung der Verkehrssicherheit dargestellt hätte und hätte der Beschwerdeführerin der technische Mangel vor Fahrtantritt auffallen müssen. Mit dem Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft römisch zehn (im Folgenden als Verwaltungsbehörde bezeichnet) vom ***, GZ. ***, wurde die Beschwerdeführerin *** für schuldig befunden, dass sie am ***, 10:55 Uhr, auf der ***, Gemeindegebiet ***, Strkm. ***, den Personenkraftwagen mit dem behördlichen Kennzeichen *** gelenkt hätte, ohne sich, obwohl dies zumutbar gewesen wäre, davon überzeugt zu haben, dass dieses von der Beschwerdeführerin zu lenkende Fahrzeug den gesetzlichen Vorschriften entspreche. Das Kraftfahrzeug hätte folgender kraftfahrrechtlicher Vorschrift nicht entsprochen: dem Paragraph 4, Absatz 2, KFG, da es nicht so gebaut oder ausgerüstet gewesen wäre, dass durch seinen sachgemäßen Betrieb keine Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenutzer entstehen, zumal das rechte hintere Rad auf Grund eines Achsdefektes auf der Innenseite des rechten hinteren Kotflügels gestreift hätte. Es sei dadurch ein Fahrzeug gelenkt worden, dessen technischer Zustand eine Gefährdung der Verkehrssicherheit dargestellt hätte und hätte der Beschwerdeführerin der technische Mangel vor Fahrtantritt auffallen müssen.

Die Beschwerdeführerin hätte dadurch die Rechtsvorschriften der §§ 102 Abs. 1, 134 Abs. 1 KFG 1967 verletzt und wurde über sie eine Geldstrafe in der Höhe von 110,-- Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 22 Stunden) verhängt. Die Beschwerdeführerin hätte dadurch die Rechtsvorschriften der Paragraphen 102, Absatz eins, 134, Absatz eins, KFG 1967 verletzt und wurde über sie eine Geldstrafe in der Höhe von 110,-- Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 22 Stunden) verhängt.

Begründend führte dazu die Verwaltungsbehörde zusammenfassend aus, dass sich das Straferkenntnis auf das Ergebnis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens sowie auf die Anzeige der Autobahnpolizeiinspektion ***, GZ-P: *** vom *** gründe. Da der Sachverhalt durch ein im Dienst befindliches Organ der Straßenaufsicht wahrgenommen worden wäre, könne die der Beschwerdeführerin zur Last gelegte Verwaltungsübertretung auch entgegen ihrer Rechtfertigungsangaben als erwiesen angenommen werden. So hätte der Beamte der Autobahnpolizei X festgestellt, dass das rechte hintere Rad auf Grund eines Achsdefektes auf der Innenseite des rechten hinteren Kotflügels gestreift hätte, wodurch es zu einer eingeschränkten Fahreigenschaft des gegenständlichen Fahrzeuges gekommen wäre. Im Rahmen der Begründung zur Strafbemessung führte die Verwaltungsbehörde zusammenfassend aus, dass die festgesetzte Strafhöhe auch dem Verschulden der Beschwerdeführerin angemessen sei. Strafmildernd und straferschwerend seien keine Umstände zu werten gewesen. Begründend führte dazu die Verwaltungsbehörde zusammenfassend aus, dass sich das Straferkenntnis auf das Ergebnis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens sowie auf die Anzeige der Autobahnpolizeiinspektion ***, GZ-P: *** vom *** gründe. Da der Sachverhalt durch ein im Dienst befindliches Organ der Straßenaufsicht wahrgenommen worden wäre, könne die der Beschwerdeführerin zur Last gelegte Verwaltungsübertretung auch entgegen ihrer Rechtfertigungsangaben als erwiesen angenommen werden. So hätte der Beamte der Autobahnpolizei römisch zehn festgestellt, dass das rechte hintere Rad auf Grund eines Achsdefektes auf der Innenseite des rechten hinteren Kotflügels gestreift hätte, wodurch es zu einer eingeschränkten Fahreigenschaft des gegenständlichen Fahrzeuges gekommen wäre. Im Rahmen der Begründung zur Strafbemessung führte die Verwaltungsbehörde zusammenfassend aus, dass die festgesetzte Strafhöhe auch dem Verschulden der Beschwerdeführerin angemessen sei. Strafmildernd und straferschwerend seien keine Umstände zu werten gewesen.

2. Zum Beschwerdevorbringen:

In ihrer per E-Mail vom *** eingebrachten Berufung, welche nunmehr als Beschwerde zu behandeln ist, beantragte die Beschwerdeführerin eindeutig erkennbar (und auch im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom *** bestätigend) die Aufhebung des Straferkenntnisses und die Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens. Sie führte dazu aus, dass laut Werkstätte kein Achsdefekt vorhanden gewesen wäre, sondern einer von vier Drehstäben

gebrochen gewesen wäre. Deshalb könne auch nicht der Reifen an der rechten Seite des Kotflügels gestreift haben. Vom (Mitarbeiter des) ÖAMTC sei der Beschwerdeführerin auch versichert worden, dass sie weiterfahren könne, weil nichts gestreift hätte. Sie sei gleich am Montag darauf in die Werkstatt gefahren und sei auch dort festgestellt worden, dass nur einer von vier Drehstäben gebrochen sei und nicht die Achse. Wenn die Achse wirklich gebrochen gewesen wäre, hätte man gar nicht mehr weiterfahren können, weil dann das gesamte Auto auf den Reifen gestreift wäre. Dies sei mit Sicherheit nicht der Fall gewesen, da der ÖAMTC sonst den PKW der Beschwerdeführerin abgeschleppt hätte.

3. Zum durchgeführten Ermittlungsverfahren:

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich führte am *** eine öffentliche mündliche Verhandlung durch, die von der Verwaltungsbehörde unbesucht blieb.

In dieser Verhandlung brachte die Beschwerdeführerin ergänzend vor – dies bezugnehmend auf die vom erkennenden Gericht an sie ergangene Aufforderung, entweder den Namen sowie die ladungsfähige Adresse des in der Beschwerde genannten ÖAMTC-Mitarbeiters bekannt zu geben oder eine schriftliche Bestätigung des ÖAMTC über die vorgebrachte erteilte Auskunft vorzulegen -, dass nach Rücksprache beim bezughabenden ÖAMTC-Stützpunkt dort keine schriftliche Dokumentation über den gegenständlichen Vorfall vorliege, da zum gleichen Zeitpunkt der betreffende ÖAMTC-Mitarbeiter gerade eine dringendere Begutachtung bzw. Reparatur anderwärtig durchgeführt hätte und der Beschwerdeführerin nur nach Vorzeigen der Clubkarte die Auskunft mündlich erteilt worden wäre.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat in dieser Verhandlung Beweis aufgenommen durch Einsichtnahme in den Akt der Verwaltungsbehörde GZ. ***, auf dessen Verlesung seitens der Beschwerdeführerin verzichtet wurde, sowie durch Einvernahme der Beschwerdeführerin und Einholung eines kraftfahrtechnischen Gutachtens des dem Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen ***. Eine Einvernahme des ebenso zu dieser Verhandlung geladenen Zeugen ***, des Anzeigelegers, konnte nicht erfolgen, da dieser laut Zustellnachweis verstorben ist.

4. Feststellungen:

Am *** lenkte die Beschwerdeführerin *** den PKW mit dem behördlichen Kennzeichen *** von ihrem damaligen Wohnort in *** in Fahrtrichtung ***. Kurz vor *** hielt die Beschwerdeführerin auf einem Parkplatz an und stellte dabei fest, dass das Fahrzeug nach rechts hängt.

Die Beschwerdeführerin ersuchte daraufhin einen zufällig auf diesem Parkplatz im Einsatz befindlichen ÖAMTC-Mitarbeiter, ihren PKW zu begutachten. Dieser stellte nach optischer Kontrolle des Fahrzeuges fest, dass wahrscheinlich von einem gebrochenen Drehstab auszugehen sei. Da jedoch der Reifen nicht am Kotflügel streife, könne die Beschwerdeführerin ihre Fahrt mit einer Geschwindigkeit von maximal 100 km/h nach *** und sodann wieder zurück nach *** fortsetzen, müsse jedoch am nächsten Werktag sofort eine Werkstatt zum Zwecke der Reparatur des Fahrzeuges aufsuchen.

Entsprechend dieser Auskunft fuhr die Beschwerdeführerin nach *** weiter und am *** wieder zurück in Fahrtrichtung ***. Im Rahmen dessen wurde um 10:55 Uhr die Beschwerdeführerin auf der *** im Gemeindegebiet *** bei Strkm. *** von Beamten der Autobahnpolizeiinspektion *** angehalten und ihr die Weiterfahrt mit diesem Fahrzeug auf Grund eben dieses Mangels untersagt.

Im Zuge der am nächsten Werktag durchgeführten Reparatur des Fahrzeuges wurde festgestellt, dass tatsächlich ein Drehstab gebrochen war.

Es kann nicht festgestellt werden, wann es zum Bruch dieses Drehstabes kam. Es kann weiters nicht festgestellt werden, dass tatsächlich auf Grund dieses Defektes der Reifen am rechten Kotflügel des Fahrzeuges streifte.

Die Fahreigenschaft des Fahrzeuges ändert sich grundsätzlich bei einem gebrochenen Drehstab so, dass dies für den Lenker lediglich bei Kurvenfahrten oder höheren Geschwindigkeiten bemerkbar ist. Es wird jedoch durch einen gebrochenen Drehstab jedenfalls die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges stark herabgesetzt bzw. gefährdet.

5. Beweismwürdigung:

Dem erkennenden Gericht stand als Beweismittel zunächst die Aussage der Beschwerdeführerin zur Verfügung, welche einen glaubwürdigen Eindruck hinterließ. Insbesondere konnte das erkennende Gericht zu keinem Zeitpunkt den Eindruck gewinnen, dass die Beschwerdeführerin versucht hätte, Schutzbehauptungen aufzustellen.

So wurde von der Beschwerdeführerin zusammenfassend ausgeführt, dass sie sich sicher sei, dass der verfahrensgegenständliche Mangel vor Antritt der Fahrt nach *** nicht vorhanden gewesen wäre und sie auch während der Fahrt bis zum Parkplatz kurz vor *** keine Änderungen der Fahreigenschaften festgestellt hätte. Im Rahmen des Betankens des Fahrzeuges hätte sie sofort optisch diesen Schaden festgestellt und einen zufällig am Parkplatz befindlichen ÖAMTC-Mitarbeiter ersucht, dass er sich das Auto ansehe. Er wäre dem Ersuchen auch nachgekommen und auch unter das Fahrzeug gekrochen. Dabei hätte er festgestellt, dass der Reifen am Kotflügel nicht schleifen würde und wahrscheinlich Drehstäbe gebrochen seien. Die Beschwerdeführerin hätte ausdrücklich gefragt, ob sie die Strecke nach *** und wieder zurück nach *** trotzdem mit dem PKW zurücklegen könne, was vom ÖAMTC-Mitarbeiter bejaht worden wäre, wenn sie eine Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h einhalte. Sie müsse jedoch jedenfalls so rasch wie möglich die nächste Werkstätte sodann aufsuchen. Auch im Rahmen der Weiterfahrt hätte sie keine anderen Fahreigenschaften des Fahrzeuges wahrgenommen, jedoch auch eine Geschwindigkeit von 90 bis 95 km/h nicht überschritten. Es hätte sich sodann im Rahmen der Reparatur am ersten darauffolgenden Werktag bestätigt, dass tatsächlich nur ein Drehstab gebrochen gewesen wäre. Auch dort sei jedoch bestätigt worden, dass der Reifen nicht am Kotflügel gestreift hätte. Insgesamt hätte sie somit der Auskunft des ÖAMTC-Mitarbeiters vertraut.

Diese Angaben der Beschwerdeführerin sind nachvollziehbar und glaubwürdig, sodass das erkennende Gericht diesen im Wesentlichen folgte, insbesondere was die von der Beschwerdeführerin angegebene Rückfrage der Beschwerdeführerin beim ÖAMTC-Mitarbeiter betrifft, bevor sie den PKW wieder bzw. am nächsten Tag vor der Anhaltung und somit dem Tatzeitpunkt in Betrieb nahm. Wenngleich es der Beschwerdeführerin in diesem Zusammenhang nicht gelang, aufforderungsgemäß entweder den Namen und die Adresse dieses Mitarbeiters zum Zwecke der Einvernahme dessen als Zeugen oder eine schriftliche Bestätigung des ÖAMTC beizubringen, gab es für das erkennende Gericht keinen Grund, dieser Aussage nicht Glauben zu schenken. Unter Berücksichtigung der konkreten dargelegten Situation ist es amtsbekannt, dass vom ÖAMTC keine schriftliche Dokumentation über diese Auskunft erfolgte, zumal seitens des ÖAMTC-Mitarbeiters ja auch keine weiteren Veranlassungen gesetzt wurden.

Im Übrigen wurde die Aussage der Beschwerdeführerin auch durch den dem Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen in den wesentlichen Punkten bestätigt. So führte der Amtssachverständige in seinem Gutachten zusammenfassend aus, dass eine andere Schadensursache als ein gebrochener Drehstab nicht nachvollziehbar wäre. In der konkreten Situation sei zudem sogar zu erwarten, dass es zu keiner Streifung des Reifens mit dem Kotflügel kam, da normalerweise derartige Fahrzeuge auch mit einem Achsaufschlaggummi versehen seien. Die Fahreigenschaft des Fahrzeuges ändere sich tatsächlich bei einem gebrochenen Drehstab nicht bei Geradeaus-Fahrten oder Geschwindigkeiten unter 120 bis 130 km/h. Wenngleich in rein technischer Hinsicht die erteilte Auskunft des ÖAMTC-Mitarbeiters nicht vertretbar und nachvollziehbar sei, wäre für den Lenker des Fahrzeuges diese technische Einordnung selbst nicht möglich.

Die Einvernahme des Anzeigelegers selbst war nicht mehr möglich. Die wesentliche Diskrepanz des Inhaltes der Anzeige zur Aussage der Beschwerdeführerin liegt aber ohnehin nur darin, dass in der Anzeige von einer Streifung des Reifens am Kotflügel ausgegangen wird. Eine derartige Streifung wurde aber eben vom Amtssachverständigen in seinem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten ausgeschlossen, sodass in diesem Punkt eine Negativfeststellung getroffen wurde.

Nicht zuletzt war auch den Ausführungen des Amtssachverständigen dahingehend zu folgen, dass es sich hier um einen Mangel grundsätzlich handelt, der die Betriebs- und Verkehrssicherheit des Fahrzeuges stark herabsetzt bzw. gefährdet. Dass sich dadurch jedoch erkennbar für den Lenker die Fahreigenschaften des Fahrzeuges nur bei Kurvenfahrten oder höheren Geschwindigkeiten ändern, wurde ebenso vom Amtssachverständigen schlüssig dargelegt.

6. Rechtslage:

Gemäß Art. 151 Abs. 51 Z 8 B-VG wurde mit 1. Jänner 2014 u.a. der Unabhängige Verwaltungssenat im Land Niederösterreich aufgelöst. Die Zuständigkeit zur Weiterführung der mit Ablauf des 31. Dezember 2013 bei diesem anhängigen Verfahren ging auf das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich über. Gemäß Artikel 151, Absatz 51,

Ziffer 8, B-VG wurde mit 1. Jänner 2014 u.a. der Unabhängige Verwaltungssenat im Land Niederösterreich aufgelöst. Die Zuständigkeit zur Weiterführung der mit Ablauf des 31. Dezember 2013 bei diesem anhängigen Verfahren ging auf das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich über.

§ 4 Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) lautet: Paragraph 4, Absatz 2, Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) lautet:

„Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenützer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Verschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenützer bei Verkehrsunfällen möglichst geschützt sind. Sie dürfen innen und außen keine vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen aufweisen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen. Unvermeidbare vorspringende Teile, Kanten oder zusätzliche Vorrichtungen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen, müssen durch geeignete Schutzvorrichtungen entsprechend abgedeckt oder, wenn dies nicht ohne schwere Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung durchführbar ist, entsprechend gekennzeichnet sein.“

§ 102 Abs. 1 KFG lautet: Paragraph 102, Absatz eins, KFG lautet:

„Der Kraftfahrzeuglenker darf ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hierfür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen; die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen darf jedoch nur erfolgen, sofern nicht ein Verbot gemäß § 43 Abs. 2 lit. a StVO 1960 besteht. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeugen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht.“ „Der Kraftfahrzeuglenker darf ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hierfür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen; die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen darf jedoch nur erfolgen, sofern nicht ein Verbot gemäß Paragraph 43, Absatz 2, Litera a, StVO 1960 besteht. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeugen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht.“

§ 134 Abs. 1 KFG lautet: Paragraph 134, Absatz eins, KFG lautet:

„Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder den Artikeln 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975 in der Fassung BGBl. Nr. 203/1993, zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind solche Zuwiderhandlungen auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe Arrest bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Arreststrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.“ „Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Absatz 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006,, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder den Artikeln 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), Bundesgesetzblatt Nr. 518 aus 1975, in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 203 aus 1993,, zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das

Bundesgebiet sind solche Zuwiderhandlungen auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe Arrest bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Arreststrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.“

7. Erwägungen:

Aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt sich zunächst, dass von der Beschwerdeführerin zum Tatzeitpunkt das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug in Betrieb genommen wurde, obgleich dieses einen Mangel aufwies, der bei sachgemäßen Gebrauch des Fahrzeuges zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führte. Das Fahrzeug entsprach somit nicht den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes, konkret jener des § 4 Abs. 2 KFG. Aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt sich zunächst, dass von der Beschwerdeführerin zum Tatzeitpunkt das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug in Betrieb genommen wurde, obgleich dieses einen Mangel aufwies, der bei sachgemäßen Gebrauch des Fahrzeuges zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führte. Das Fahrzeug entsprach somit nicht den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes, konkret jener des Paragraph 4, Absatz 2, KFG.

Unter zusätzlicher Berücksichtigung dessen, dass sich nicht nur derjenige einer Übertretung der Bestimmung des § 102 Abs. 1 KFG schuldig macht, der sich vor der Inbetriebnahme des KFZ von dessen rechtmäßigen Zustand nicht überzeugt hat, sondern jeder, der ein den in Betracht kommenden Vorschrift nicht entsprechendes KFZ in Betrieb nimmt und in der Folge lenkt (siehe VwGH 30.03.2007, 2007/02/0062), geht sohin auch das Beschwerdevorbringen zunächst ins Leere, dass sehr wohl seitens der Beschwerdeführerin vor der (Wieder)Inbetriebnahme des Fahrzeuges ein „sich Überzeugen“ durch Rücksprache bei einem ÖAMTC-Mitarbeiter erfolgte. Unter zusätzlicher Berücksichtigung dessen, dass sich nicht nur derjenige einer Übertretung der Bestimmung des Paragraph 102, Absatz eins, KFG schuldig macht, der sich vor der Inbetriebnahme des KFZ von dessen rechtmäßigen Zustand nicht überzeugt hat, sondern jeder, der ein den in Betracht kommenden Vorschrift nicht entsprechendes KFZ in Betrieb nimmt und in der Folge lenkt (siehe VwGH 30.03.2007, 2007/02/0062), geht sohin auch das Beschwerdevorbringen zunächst ins Leere, dass sehr wohl seitens der Beschwerdeführerin vor der (Wieder)Inbetriebnahme des Fahrzeuges ein „sich Überzeugen“ durch Rücksprache bei einem ÖAMTC-Mitarbeiter erfolgte.

Unter Zugrundelegung dessen ergibt sich sohin, dass von der Beschwerdeführerin das objektive Tatbild des § 102 Abs. 1 KFG erfüllt wurde. Unter Zugrundelegung dessen ergibt sich sohin, dass von der Beschwerdeführerin das objektive Tatbild des Paragraph 102, Absatz eins, KFG erfüllt wurde.

Beim vorliegenden Delikt handelt es sich um ein Ungehorsamsdelikt, bei dem somit gemäß § 5 Abs. 1 VStG Fahrlässigkeit anzunehmen ist, es sei denn, der Beschuldigte macht glaubhaft, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Beim vorliegenden Delikt handelt es sich um ein Ungehorsamsdelikt, bei dem somit gemäß Paragraph 5, Absatz eins, VStG Fahrlässigkeit anzunehmen ist, es sei denn, der Beschuldigte macht glaubhaft, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt sich diesbezüglich, dass die Beschwerdeführerin von einem von ihr als solchen anzusehenden Fachmann in Person eines ÖAMTC-Mitarbeiters die Auskunft erhielt, dass sie auch mit diesem Mangel des Fahrzeuges dieses unter Einhaltung einer bestimmten Höchstgeschwindigkeit in Betrieb nehmen könnte. Von der Beschwerdeführerin wurde dazu glaubhaft angegeben, dass sie auf diese Auskunft des ÖAMTC-Mitarbeiters vertraute und in weiterer Folge sich auch dieser Auskunft entsprechend verhielt, so insbesondere auch mit keiner höheren Geschwindigkeit als vom ÖAMTC-Mitarbeiter angegeben, fuhr.

Vom Verwaltungsgerichtshof wurde in diesem Zusammenhang bereits mehrfach ausgesprochen, dass vom betreffenden Lenker vor Inbetriebnahme des Fahrzeuges alles zumutbare zu veranlassen ist, um sich die Überzeugung zu verschaffen, dass das Kraftfahrzeug den gesetzlichen Bestimmungen entspricht. Das erkennende Gericht vertritt dieser Rechtsansicht entsprechend nun die Auffassung, dass die Beschwerdeführerin jedenfalls durch die Einholung einer Auskunft eines ÖAMTC-Mitarbeiters, der eben für sie als entsprechender verlässlicher Fachmann eingeschätzt werden konnte und durfte, diesem Erfordernis der Zumutbarkeit in ausreichendem Maße nachgekommen wurde. So ist dieser Fall mit jenem vergleichbar, dass es keinen Verstoß gegen die Sorgfaltspflicht darstellt, wenn sich ein

Kraftfahrer auf die Dauerhaftigkeit der Behebung eines Defektes durch eine Fachwerkstätte verlässt, soweit nicht besondere Umstände des Einzelfalles auf ein Fehlschlagen der Arbeit hinweisen (OGH 03.07.1986, 12OS94, 95/86). Auch im konkreten Fall gab es für die Beschwerdeführerin nicht die geringsten Hinweise dafür, dass es sich bei dieser Auskunft nicht um eine technisch nachvollziehbare handeln würde. Im Gegenteil wurde vom dem Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen darauf verwiesen, dass diese von einem Fachmann vorzunehmende technische Einordnung für die Beschwerdeführerin als technischen Laien nicht möglich ist.

Auch wenn einem Lenker eines Kraftfahrzeuges ein gewisses Mindestmaß an technischem Verständnis zugemutet werden muss, war gerade im Hinblick auf diese Ausführung des Amtssachverständigen von der Beschwerdeführerin nicht zu verlangen, trotzdem von einer Weiterfahrt mit dem PKW Abstand zu nehmen. Würde man nun die Beschwerdeführerin trotz dieser eingeholten Auskunft die Verpflichtung auferlegen, eine weitere Auskunft einholen zu müssen oder entgegen dieser Auskunft für ein Abschleppen des Fahrzeuges Sorge zu tragen, würde dies ein Überspannen der Sorgfaltspflicht bedeuten und jedenfalls über das „Zumutbare“ im Sinne des § 102 Abs. 1 KFG hinausgehen. Auch wenn einem Lenker eines Kraftfahrzeuges ein gewisses Mindestmaß an technischem Verständnis zugemutet werden muss, war gerade im Hinblick auf diese Ausführung des Amtssachverständigen von der Beschwerdeführerin nicht zu verlangen, trotzdem von einer Weiterfahrt mit dem PKW Abstand zu nehmen. Würde man nun die Beschwerdeführerin trotz dieser eingeholten Auskunft die Verpflichtung auferlegen, eine weitere Auskunft einholen zu müssen oder entgegen dieser Auskunft für ein Abschleppen des Fahrzeuges Sorge zu tragen, würde dies ein Überspannen der Sorgfaltspflicht bedeuten und jedenfalls über das „Zumutbare“ im Sinne des Paragraph 102, Absatz eins, KFG hinausgehen.

Von der Beschwerdeführerin wurde somit gemäß § 5 Abs. 1 VStG das fehlende Verschulden glaubhaft gemacht. Mangels Erfüllens der subjektiven Tatseite war somit mit einer Aufhebung des Straferkenntnisses und der Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens vorzugehen. Von der Beschwerdeführerin wurde somit gemäß Paragraph 5, Absatz eins, VStG das fehlende Verschulden glaubhaft gemacht. Mangels Erfüllens der subjektiven Tatseite war somit mit einer Aufhebung des Straferkenntnisses und der Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens vorzugehen.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

8. Zur Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

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

Schlagworte

Zustand des Kraftfahrzeuges -Zumutbare Veranlassungen des Lenkers; ÖAMTC-Mitarbeiter;

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGNI:2014:LVwG.ME.13.0104

Zuletzt aktualisiert am

26.08.2014

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