

TE Lvwg Beschluss 2016/9/14 LVwG 30.10-1798/2016

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 14.09.2016

Entscheidungsdatum

14.09.2016

Index

90/02 Kraftfahrgesetz

90/03 Sonstiges Verkehrsrecht

40/01 Verwaltungsverfahren

Norm

KFG 1967 §7 Abs1

KDV 1967 §4 Abs4

GGBG 1998 §13 Abs1a Z9

GGBG 1998 §6 Z1

VStG §22 Abs2

1. KFG 1967 § 7 heute
2. KFG 1967 § 7 gültig ab 25.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
3. KFG 1967 § 7 gültig von 16.07.1988 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988
1. KDV 1967 § 4 heute
2. KDV 1967 § 4 gültig ab 29.03.2024 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 91/2024
3. KDV 1967 § 4 gültig von 28.06.2019 bis 28.03.2024 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 172/2019
4. KDV 1967 § 4 gültig von 18.11.2014 bis 27.06.2019 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 290/2014
5. KDV 1967 § 4 gültig von 22.12.2012 bis 17.11.2014 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 471/2012
6. KDV 1967 § 4 gültig von 23.08.2012 bis 21.12.2012 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 278/2012
7. KDV 1967 § 4 gültig von 28.04.2010 bis 22.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 124/2010
8. KDV 1967 § 4 gültig von 26.06.2008 bis 27.04.2010 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 220/2008
9. KDV 1967 § 4 gültig von 12.10.2007 bis 25.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 275/2007
10. KDV 1967 § 4 gültig von 01.07.2007 bis 11.10.2007 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 334/2006
11. KDV 1967 § 4 gültig von 15.11.2006 bis 30.06.2007 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 334/2006
12. KDV 1967 § 4 gültig von 01.10.2006 bis 14.11.2006 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 334/2006
13. KDV 1967 § 4 gültig von 14.12.2005 bis 30.09.2006 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 412/2005
14. KDV 1967 § 4 gültig von 19.03.2004 bis 13.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 129/2004
1. VStG § 22 heute
2. VStG § 22 gültig ab 01.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013

Text

Das Landesverwaltungsgericht Steiermark hat durch die Richterin Dr. Clement über die Beschwerde des Herrn E H, geb. am xx, vertreten durch Mag. P A, Rechtsanwalt, Rgasse, W, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld vom 22.06.2015, GZ: BHHF-15.1-24205/2014, den Das Landesverwaltungsgericht Steiermark hat durch die Richterin Dr. Clement, über die Beschwerde des Herrn E H, geb. am xx, vertreten durch Mag. P A, Rechtsanwalt, Rgasse, W, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld vom 22.06.2015, GZ: BHHF-15.1-24205/2014, den

B E S C H L U S S

gefasst:

I. Gemäß §§ 31 Abs 1 und 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (im Folgenden VwGVG) wird der Beschwerde stattgegeben, das angefochtene Straferkenntnis behoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs 1 Z 3 VStG römisch eins. Gemäß Paragraphen 31, Absatz eins und 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (im Folgenden VwGVG) wird der Beschwerde stattgegeben, das angefochtene Straferkenntnis behoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 3, VStG

eingestellt.

II. Gegen diesen Beschluss ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz (im Folgenden VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs 4 B-VG zulässig. römisch zwei. Gegen diesen Beschluss ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz (im Folgenden VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, B-VG zulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Mit dem aus dem Spruch ersichtlichen Straferkenntnis datiert vom 22.06.2015 wurde dem Beschwerdeführer in seiner Funktion als handelsrechtlicher Geschäftsführer und daher als gemäß § 9 Abs 1 VStG Verantwortlicher der Firma Ing. H D, Holzhandel- und Transporte GesmbH in Wd, diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten LKW (A) X, nicht dafür Sorge getragen zu haben, dass der Zustand bzw. die Ladung des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht. Das Fahrzeug sei am 26.08.2014, um 10.35 Uhr, auf der A2, StrKm x, von A R gelenkt worden, wobei festgestellt worden sei, dass beim LKW der Reifen 3. Achse rechts verwendet worden sei, obwohl dieser stark beschädigt gewesen wäre. Die Verwendung von Reifen, die mit freiem Auge sichtbare, bis zum Unterbau des Reifens reichende Risse oder Ablösungen des Laufbandes oder der Seitenbänder aufweisen, sei verboten. Mit dem aus dem Spruch ersichtlichen Straferkenntnis datiert vom 22.06.2015 wurde dem Beschwerdeführer in seiner Funktion als handelsrechtlicher Geschäftsführer und daher als gemäß Paragraph 9, Absatz eins, VStG Verantwortlicher der Firma Ing. H D, Holzhandel- und Transporte GesmbH in Wd, diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten LKW (A) römisch zehn, nicht dafür Sorge getragen zu haben, dass der Zustand bzw. die Ladung des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht. Das Fahrzeug sei am 26.08.2014, um 10.35 Uhr, auf der A2, StrKm x, von A R gelenkt worden, wobei festgestellt worden sei, dass beim LKW der Reifen 3. Achse rechts verwendet worden sei, obwohl dieser stark beschädigt gewesen wäre. Die Verwendung von Reifen, die mit freiem Auge sichtbare, bis zum Unterbau des Reifens reichende Risse oder Ablösungen des Laufbandes oder der Seitenbänder aufweisen, sei verboten.

Er habe dadurch die Rechtsvorschriften des § 103 Abs 1 Z 1 KFG iVm § 7 Abs 1 KFG iVm § 4 Abs 4 KDV verletzt und wurde eine Geldstrafe von € 110,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit 22 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 134 Abs 1 KFG verhängt. Er habe dadurch die Rechtsvorschriften des Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 7, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz 4, KDV verletzt und wurde eine Geldstrafe von € 110,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit 22 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß Paragraph 134, Absatz eins, KFG verhängt.

Dagegen richtet sich die am 10.06.2016 rechtzeitig eingebrachte Beschwerde gegen das am 13.05.2016 zugestellte Straferkenntnis, mit welcher vorgebracht wurde, dass eine Doppelbestrafung dann, wenn nur Gefahrgut transportiert werde, unzulässig sei. Auf das Vorbringen in der Erstinstanz wird diesbezüglich verwiesen. Eine Bestrafung bei einem Transport nicht dem ADR unterliegender Güter nach dem KFG wäre zumindest Verwaltungspraxis, wenn auch aus Sicht des Beschwerdeführers ebenso rechtswidrig. Weiters sei der Lenker als Zeuge einzuvernehmen, ob und in

welcher Weise im Unternehmen Kontrollen, wie vorgebracht, durchgeführt worden seien, sodass normalerweise derartige Mängel nicht auftreten. Es wird beantragt eine mündliche Verhandlung durchzuführen, das Straferkenntnis aufzuheben und das Verwaltungsverfahren einzustellen.

Im erstinstanzlichen Verfahren brachte der Beschwerdeführer vor, dass eine Doppelbestrafung vorliege, weil bereits ein Verwaltungsstrafverfahren bei der Bezirkshauptmannschaft unter der GZ: 15.1.24357/2014 anhängig sei, wo das verfahrensgegenständliche Delikt in genau gleicher Weise vorgehalten werde. Das GGBG sei für den konkreten Transport die speziellere Norm, sodass eine Bestrafung nach der generellen Norm rechtswidrig sei. Die Beischaffung des Aktes wurde beantragt. Im erstinstanzlichen Verfahren brachte der Beschwerdeführer vor, dass eine Doppelbestrafung vorliege, weil bereits ein Verwaltungsstrafverfahren bei der Bezirkshauptmannschaft unter der GZ: 15.1.24357 aus 2014, anhängig sei, wo das verfahrensgegenständliche Delikt in genau gleicher Weise vorgehalten werde. Das GGBG sei für den konkreten Transport die speziellere Norm, sodass eine Bestrafung nach der generellen Norm rechtswidrig sei. Die Beischaffung des Aktes wurde beantragt.

Mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgericht vom 10.02.2015, GZ: LVwG 30.7-6109/2014-9 wurde der Beschwerdeführer rechtskräftig bestraft, weil er als handelsrechtlicher Geschäftsführer und somit gemäß § 9 VStG Verantwortlicher der Firma Ing. H D, Holzhandel- und Transporte GesmbH mit Sitz in Wd, diese war Beförderer von Gefahrgut, es unterlassen habe im Rahmen des § 7 Abs 1 GGBG dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß § 6 GGBG erfüllt sind. Mit der Beförderungseinheit wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort vom Lenker A R näher bezeichnetes Gefahrgut befördert, obwohl die Beförderungseinheit nicht den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften (KFG) entsprochen hätte, da die Reifen an der 3. Achse rechts hinten stark abgefahren waren. Der Mangel war entsprechend den Bestimmungen und unter Berücksichtigung der besonderen Umstände der Beförderung in die Gefahrenkategorie I einzustufen. Es wurde eine Geldstrafe in Höhe von € 880,00 gemäß § 37 Abs 2 Z 8 iVm § 7 Abs 1 und § 13 Abs 1a Z 9 GGBG verhängt. Mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgericht vom 10.02.2015, GZ: LVwG 30.7-6109/2014-9 wurde der Beschwerdeführer rechtskräftig bestraft, weil er als handelsrechtlicher Geschäftsführer und somit gemäß Paragraph 9, VStG Verantwortlicher der Firma Ing. H D, Holzhandel- und Transporte GesmbH mit Sitz in Wd, diese war Beförderer von Gefahrgut, es unterlassen habe im Rahmen des Paragraph 7, Absatz eins, GGBG dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß Paragraph 6, GGBG erfüllt sind. Mit der Beförderungseinheit wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort vom Lenker A R näher bezeichnetes Gefahrgut befördert, obwohl die Beförderungseinheit nicht den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften (KFG) entsprochen hätte, da die Reifen an der 3. Achse rechts hinten stark abgefahren waren. Der Mangel war entsprechend den Bestimmungen und unter Berücksichtigung der besonderen Umstände der Beförderung in die Gefahrenkategorie römisch eins einzustufen. Es wurde eine Geldstrafe in Höhe von € 880,00 gemäß Paragraph 37, Absatz 2, Ziffer 8, in Verbindung mit Paragraph 7, Absatz eins und Paragraph 13, Absatz eins a, Ziffer 9, GGBG verhängt.

Gemäß § 44 Abs 4 VwGVG kann das Verwaltungsgericht ungeachtet eines Parteienantrages von einer Verhandlung absehen, wenn es einen Beschluss zu fassen hat. Da im vorliegenden Fall ein Beschluss zu fassen war und die entscheidungsrelevanten Feststellungen bereits aufgrund der Aktenlage getroffen werden konnten, konnte von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung abgesehen werden. Gemäß Paragraph 44, Absatz 4, VwGVG kann das Verwaltungsgericht ungeachtet eines Parteienantrages von einer Verhandlung absehen, wenn es einen Beschluss zu fassen hat. Da im vorliegenden Fall ein Beschluss zu fassen war und die entscheidungsrelevanten Feststellungen bereits aufgrund der Aktenlage getroffen werden konnten, konnte von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung abgesehen werden.

Das Landesverwaltungsgericht Steiermark geht von nachfolgenden Feststellungen aus, wobei einerseits der Akteninhalt der Behörde zu GZ: BHHF-15.1-24205/2014 und andererseits das zu GZ: BHHF-15.1-24357/2014 geführte Verfahren und die hierzu ergangene Entscheidung des LVwG Steiermark vom 10.02.2015 zu 30.7-6109/2014 beigeschafft und einbezogen werden:

A R lenkte das auf die Firma Ing. H D, Holzhandel- und Transporte GesmbH in Wd zugelassene Fahrzeug LKW (A) X am 26.08.2014, um 10.35 Uhr mit stark abgefahrenen Reifen an der 3. Achse. Mit dem LKW wurden zu diesem Zeitpunkt die gefährlichen Güter UN 1006 ARGON, VERDICHET 2.2, (E) 2 Druckgefäße, 166kg, UN 1070 DISTICKSTOFFMONOXID

2.2,(5.1), (C/E) 2 Druckgefäße 206 kg und UN 1072 SAUERSTOFF, VERDICHET 2.2,(5.1), (E) 1 Flaschenbündel, 960 kg transportiert. Der Beschwerdeführer ist handelsrechtlicher Geschäftsführer der Firma Ing. H D, Holzhandel- und Transporte GesmbH und somit zur Vertretung nach außen berufen. Er hat es unterlassen dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug den Vorschriften des KFG entspricht und das Fahrzeug zum Tatzeitpunkt am Tatort gelenkt worden ist. A R lenkte das auf die Firma Ing. H D, Holzhandel- und Transporte GesmbH in Wd zugelassene Fahrzeug LKW (A) römisch zehn am 26.08.2014, um 10.35 Uhr mit stark abgefahrenen Reifen an der 3. Achse. Mit dem LKW wurden zu diesem Zeitpunkt die gefährlichen Güter UN 1006 ARGON, VERDICHET 2.2, (E) 2 Druckgefäße, 166kg, UN 1070 DISTICKSTOFFMONOXID 2.2,(5.1), (C/E) 2 Druckgefäße 206 kg und UN 1072 SAUERSTOFF, VERDICHET 2.2,(5.1), (E) 1 Flaschenbündel, 960 kg transportiert. Der Beschwerdeführer ist handelsrechtlicher Geschäftsführer der Firma Ing. H D, Holzhandel- und Transporte GesmbH und somit zur Vertretung nach außen berufen. Er hat es unterlassen dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug den Vorschriften des KFG entspricht und das Fahrzeug zum Tatzeitpunkt am Tatort gelenkt worden ist.

Beweiswürdigung:

Die getroffenen Feststellungen ergeben sich, wie bereits ausgeführt aus dem Akteninhalt, welcher einerseits sowohl der belangten Behörde bekannt sein muss, ebenso wie das Straferkenntnis vom 20.11.2014. Der Beschwerdeführer selbst hat sowohl in seiner Stellungnahme im erstinstanzlichen Verfahren als auch in der Beschwerde auf diesen Umstand hingewiesen, dass bereits ein Straferkenntnis erlassen worden sei.

Rechtliche Beurteilung:

Der Beschwerdeführer wurde, wie bereits ausgeführt, wegen Übertretung des § 7 Abs 1 und § 13 Abs 1a Z 9 iVm § 37 Abs 2 Z 8 GGBG als Beförderer rechtskräftig am 10.02.2015 bestraft, weil die Beförderungseinheit nicht den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften (KFG) entsprochen habe. Der Beschwerdeführer wurde, wie bereits ausgeführt, wegen Übertretung des Paragraph 7, Absatz eins und Paragraph 13, Absatz eins a, Ziffer 9, in Verbindung mit Paragraph 37, Absatz 2, Ziffer 8, GGBG als Beförderer rechtskräftig am 10.02.2015 bestraft, weil die Beförderungseinheit nicht den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften (KFG) entsprochen habe.

Mit dem nunmehr bekämpften Straferkenntnis vom 22.06.2015 wurde dem Beschwerdeführer die Übertretung nach den Bestimmungen des § 7 Abs 1 KFG iVm

§ 4 Abs 4 KDV als Zulassungsbesitzer zur Last gelegt. Mit dem nunmehr bekämpften Straferkenntnis vom 22.06.2015 wurde dem Beschwerdeführer die Übertretung nach den Bestimmungen des Paragraph 7, Absatz eins, KFG in Verbindung mit , Paragraph 4, Absatz 4, KDV als Zulassungsbesitzer zur Last gelegt.

Es ist daher zu prüfen, ob die in der Beschwerde erhobene Rüge der Doppelbestrafung zu Recht erhoben wurde.

Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen lauten wie folgt:

§ 7 Abs 1 KFG: Paragraph 7, Absatz eins, KFG:

Reifen, Radabdeckungen, Gleisketten, Gleitschutzvorrichtungen

(1) Kraftfahrzeuge und die mit ihnen gezogenen Anhänger außer Anhängeschlitten müssen mit Reifen oder Gleisketten versehen sein, die nach ihrer Bauart, ihren Abmessungen und ihrem Zustand auch bei den höchsten für das Fahrzeug zulässigen Achslasten und bei der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges verkehrs- und betriebssicher sind, und durch die die Fahrbahn bei üblicher Benützung nicht in einem unzulässigen Ausmaß abgenützt werden kann; Räder von Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Räder von Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, müssen mit ausreichenden Radabdeckungen wie Kotflügeln und dergleichen versehen sein.

§ 103 Abs 1 Z 1 KFG: Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG:

Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers

(1) Der Zulassungsbesitzer

1. 1. Ziffer eins

hat dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung – unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen – den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht;

§ 4 Abs 4 KDV: Paragraph 4, Absatz 4, KDV:

Reifen und Schneeketten

(4) Die Tiefe der für die Ableitung des Wassers von der Lauffläche des Reifens erforderlichen Vertiefungen des Laufstreifens (Profiltiefe) muss im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa drei Viertel der Laufflächenbreite einnimmt,

1. 1.Ziffer eins

bei Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, ausgenommen Motorfahräder, und bei Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, am gesamten Umfang mindestens 1,6 mm,

2. 2.Ziffer 2

bei Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg mindestens 2 mm,

3. 3.Ziffer 3

bei Motorfahrrädern mindestens 1 mm,

4. 4.Ziffer 4

bei Reifen, die für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmt sind, sofern sie gemäß einer straßenpolizeilichen Anordnung oder gemäß § 102 Abs. 8a KFG 1967 verwendet werden, mindestens 5 mm bei Reifen in Diagonalbauart oder mindestens 4 mm bei Reifen in Radialbauart und bei Reifen, die für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmt sind, sofern sie gemäß einer straßenpolizeilichen Anordnung oder gemäß Paragraph 102, Absatz 8 a, KFG 1967 verwendet werden, mindestens 5 mm bei Reifen in Diagonalbauart oder mindestens 4 mm bei Reifen in Radialbauart und

5. 5.Ziffer 5

bei Reifen, die für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmt sind, bei Kraftfahrzeugen und Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, sofern sie gemäß einer straßenpolizeilichen Anordnung oder gemäß § 102 Abs. 8a KFG 1967 verwendet werden, mindestens 6 mm bei Reifen in Diagonalbauart oder mindestens 5 mm bei Reifen in Radialbauart betragen. bei Reifen, die für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmt sind, bei Kraftfahrzeugen und Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, sofern sie gemäß einer straßenpolizeilichen Anordnung oder gemäß Paragraph 102, Absatz 8 a, KFG 1967 verwendet werden, mindestens 6 mm bei Reifen in Diagonalbauart oder mindestens 5 mm bei Reifen in Radialbauart betragen.

Reifen von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen müssen mit Indikatoren versehen sein. Diese müssen an mindestens vier gleichmäßig über den Umfang des Reifens verteilten Stellen so angeordnet sein, dass sie dauerhaft und deutlich erkennbar machen, ob die Mindestdiefe der Hauptprofilrillen von 1,6 mm erreicht oder unterschritten ist. Die Reifen dürfen keine mit freiem Auge sichtbaren bis zum Unterbau des Reifens reichenden Risse oder Ablösungen der Lauffläche oder der Seitenwände aufweisen.

§ 7 Abs 1 GGBG: Paragraph 7, Absatz eins, GGBG:

Pflichten von Beteiligten:

Die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten. Sie haben jedenfalls die für sie jeweils geltenden Bestimmungen der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften einzuhalten. Die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten. Sie haben jedenfalls die für sie jeweils geltenden Bestimmungen der gemäß Paragraph 2, in Betracht kommenden Vorschriften einzuhalten.

Die Beteiligten haben im Fall einer möglichen unmittelbaren Gefahr für die öffentliche Sicherheit unverzüglich die Einsatz- und Sicherheitskräfte zu verständigen und mit den für den Einsatz notwendigen Informationen zu versehen.

§ 13 Abs 1a Z 9 GGBG: Paragraph 13, Absatz eins a, Ziffer 9, GGBG:

Besondere Pflichten von Beteiligten

(1a) Der Beförderer hat im Rahmen des § 7 Abs. 1 (1a) Der Beförderer hat im Rahmen des Paragraph 7, Absatz eins

...

9.

dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß § 6 erfüllt sind und...dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß Paragraph 6, erfüllt sind und...

Mit Novelle BGBl I Nr. 118/2005 wurde § 13 Abs 5 GGBG aufgehoben. Mit Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 118 aus 2005, wurde Paragraph 13, Absatz 5, GGBG aufgehoben.

§ 13 Abs 5 GGBG lautete wie folgt: Paragraph 13, Absatz 5, GGBG lautete wie folgt:

„Der Zulassungsbesitzer

1.

hat dafür zu sorgen, dass ein auf ihn zugelassenes Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß § 6 selbst erfüllt sind und hat dafür zu sorgen, dass ein auf ihn zugelassenes Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß Paragraph 6, selbst erfüllt sind und

2.

darf das Lenken einer Beförderungseinheit, mit der gefährliche Güter befördert werden nur Personen überlassen, die im Sinne des § 14 besonders ausgebildet sind.“ darf das Lenken einer Beförderungseinheit, mit der gefährliche Güter befördert werden nur Personen überlassen, die im Sinne des Paragraph 14, besonders ausgebildet sind.“

Die erläuternden Bemerkungen zu § 13 Abs 1a und § 13 Abs 5 zur Novelle BGBl I Nr. 118/2005 (Beilagen XXII GP) lauten wie folgt: Die erläuternden Bemerkungen zu Paragraph 13, Absatz eins a und Paragraph 13, Absatz 5, zur Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 118 aus 2005, (Beilagen römisch 22 Gesetzgebungsperiode lauten wie folgt:

„Diese beim Beförderer hinzugefügten Pflichten sind bislang dem Zulassungsbesitzer (Abs. 5) zugeordnet gewesen. Sie sollten sich jedoch, unter Beibehaltung ihrer ausdrücklichen Erwähnung, an den Beförderer richten, zumal in den gemäß § 2 Z 1 in Betracht kommenden Bestimmungen weder eine Definition noch Pflichten des Zulassungsbesitzers enthalten sind. Zur Argumentation für eine Beibehaltung der derzeitigen Regelung, auch das KFG verlange vom Zulassungsbesitzer, das Lenken nur geeigneten Personen zu überlassen, der Zulassungsbesitzer sei aus den Fahrzeugpapieren bekannt, der Beförderer hingegen erst zu ermitteln und ein Verantwortlicher falle weg, der bei Verstößen regelmäßig angezeigt und bestraft werde, „Diese beim Beförderer hinzugefügten Pflichten sind bislang dem Zulassungsbesitzer (Absatz 5,) zugeordnet gewesen. Sie sollten sich jedoch, unter Beibehaltung ihrer ausdrücklichen Erwähnung, an den Beförderer richten, zumal in den gemäß Paragraph 2, Ziffer eins, in Betracht kommenden Bestimmungen weder eine Definition noch Pflichten des Zulassungsbesitzers enthalten sind. Zur Argumentation für eine Beibehaltung der derzeitigen Regelung, auch das KFG verlange vom Zulassungsbesitzer, das Lenken nur geeigneten Personen zu überlassen, der Zulassungsbesitzer sei aus den Fahrzeugpapieren bekannt, der Beförderer hingegen erst zu ermitteln und ein Verantwortlicher falle weg, der bei Verstößen regelmäßig angezeigt und bestraft werde,

ergeben sich folgende Bemerkungen: Sowohl das KFG wie auch das derzeit geltende GGBG verfolgen die Absicht, jemanden, der über ein Fahrzeug disponiert, dieses aber nicht selbst lenkt, dafür mitverantwortlich zu machen, dass Fahrzeug, Ladung und Lenker den Vorschriften entsprechen. § 13 (1a) GGBG nimmt den Beförderer weitgehend für die Ladung, jedoch nur sehr eingeschränkt für Fahrzeug und Lenker in Anspruch. Bezüglich dieser nennt Abs. 5 den Zulassungsbesitzer. § 33 GGSt sah statt letzterem den Halter, also den eigentlich Dispositionsbefugten, vor, fingierte als diesen im Zweifel allerdings den Zulassungsbesitzer. § 22 (1) GGSt maß auch dem Beförderer eine weiter gehende Verantwortung für das Fahrzeug zu. Demgegenüber kennt § 103 (1) KFG nur den Zulassungsbesitzer. Das ist auch nicht

weiter verwunderlich, will man doch sämtliche Fälle der Überlassung erfassen, ohne dass man auf einen regelmäßigergeben sich folgende Bemerkungen: Sowohl das KFG wie auch das derzeit geltende GGBG verfolgen die Absicht, jemanden, der über ein Fahrzeug disponiert, dieses aber nicht selbst lenkt, dafür mitverantwortlich zu machen, dass Fahrzeug, Ladung und Lenker den Vorschriften entsprechen. Paragraph 13, (1a) GGBG nimmt den Beförderer weitgehend für die Ladung, jedoch nur sehr eingeschränkt für Fahrzeug und Lenker in Anspruch. Bezüglich dieser nennt Absatz 5, den Zulassungsbesitzer. Paragraph 33, GGSt sah statt letzterem den Halter, also den eigentlich Dispositionsbefugten, vor, fingierte als diesen im Zweifel allerdings den Zulassungsbesitzer. Paragraph 22, (1) GGSt maß auch dem Beförderer eine weiter gehende Verantwortung für das Fahrzeug zu. Demgegenüber kennt Paragraph 103, (1) KFG nur den Zulassungsbesitzer. Das ist auch nicht weiter verwunderlich, will man doch sämtliche Fälle der Überlassung erfassen, ohne dass man auf einen regelmäßig

hinter dem Lenker stehenden Verantwortungsträger, wie eben den Beförderer im Gefahrgutrecht greifen könnte. § 103a KFG versucht, eine unzureichende Treffsicherheit bei Vorhandensein Dritter dadurch zu vermeiden, dass darin gewisse Pflichten vom Zulassungsbesitzer auf den Mieter des Fahrzeugs übertragen werden. Für das GGBG ist eine analoge Vorgangsweise nicht erforderlich, da immer ein Beförderer vorhanden ist, unabhängig davon, ob er selbst das Fahrzeug lenkt oder jemand anderen dazu heranzieht und unabhängig davon, aufgrund welcher zivilrechtlicher Grundlage er das Fahrzeug verwendet. Der Beförderer ist es jedenfalls, der darüber befinden kann, mit welchem Fahrzeug welche Güter er einer der zentralen Pflichtenträger im Verantwortungsgefüge des Gefahrgutrechts und aus demselben Grund ist zu befürworten, dass ihn auch die Sorge dafür treffen soll, dass Fahrzeug und Lenker den Vorschriften entsprechen. Auch wenn der Beförderer in Einzelfällen schwerer zu ermitteln sein sollte als der Zulassungsbesitzer, vermag dies nichts daran zu ändern, dass das Gesetz darauf abzielen hat, nicht der Person die Sorge für einen rechtmäßigen Zustand aufzuerlegen, welche die Behörde leichter ermitteln kann, sondern derjenigen, die den größeren Einfluss darauf hat. Häufig fallen beide Eigenschaften in einer Person zusammen. Ist dies nicht der Fall, so haben sich beim Vollzug der geltenden Bestimmung häufig Unsicherheiten gezeigt, welcher Person welcher Pflichtenverstoß vorzuwerfen sei. Entsprechend fehlerhafte Bescheide, die erfolgreich mit Rechtsmitteln bekämpft wurden, können mit der geplanten Änderung vermieden werden. Der Aufwand für Erhebungen der Strafbehörde wird auch nicht nennenswert erhöht. Wie erwähnt, kommt dem Beförderer im Gefahrgutrecht zentrale Bedeutung zu. Erfolgt eine Beförderung vorschriftswidrig, so sind dem Beförderer meist auch andere Verstöße zuzurechnen, sodass er jedenfalls auszuforschen ist. Die geplante Änderung wird andererseits die Arbeit der Behörde insoweit erleichtern, als die betreffenden Pflichten damit der Tatortfiktion des § 27 (7) GGBG (Verstoß gilt als am Ort der Betretung begangen) unterliegen. Das bewirkt zugleich eine Ausdehnung des Kreises der Betroffenen auf Beförderer mit Unternehmenssitz im Ausland. Es erscheint geboten, Verstöße hinsichtlich Lenker und Fahrzeug auch bei diesen zu ahnden. Zulassungsbesitzer mit Sitz im Ausland können hingegen nur nach dem dort geltenden nationalen Recht bestraft werden, sofern dieses den Begriff bzw. Pflichten des Zulassungsbesitzers enthält, wofür keine internationale Vorgabe besteht. Ein Verantwortlicher (als eigenständiger Beteiligter) fällt nur dann weg, wenn Beförderer und Zulassungsbesitzer nicht dieselbe Person sind. Dann ist dies allerdings auch sachgerecht. Wesentlich ist, dass keine Verantwortung im Sinn einer zu erfüllenden Aufgabe wegfällt, sondern diese dem zugerechnet werden soll, der sie besser erfüllen kann. hinter dem Lenker stehenden Verantwortungsträger, wie eben den Beförderer im Gefahrgutrecht greifen könnte. Paragraph 103 a, KFG versucht, eine unzureichende Treffsicherheit bei Vorhandensein Dritter dadurch zu vermeiden, dass darin gewisse Pflichten vom Zulassungsbesitzer auf den Mieter des Fahrzeugs übertragen werden. Für das GGBG ist eine analoge Vorgangsweise nicht erforderlich, da immer ein Beförderer vorhanden ist, unabhängig davon, ob er selbst das Fahrzeug lenkt oder jemand anderen dazu heranzieht und unabhängig davon, aufgrund welcher zivilrechtlicher Grundlage er das Fahrzeug verwendet. Der Beförderer ist es jedenfalls, der darüber befinden kann, mit welchem Fahrzeug welche Güter er einer der zentralen Pflichtenträger im Verantwortungsgefüge des Gefahrgutrechts und aus demselben Grund ist zu befürworten, dass ihn auch die Sorge dafür treffen soll, dass Fahrzeug und Lenker den Vorschriften entsprechen. Auch wenn der Beförderer in Einzelfällen schwerer zu ermitteln sein sollte als der Zulassungsbesitzer, vermag dies nichts daran zu ändern, dass das Gesetz darauf abzielen hat, nicht der Person die Sorge für einen rechtmäßigen Zustand aufzuerlegen, welche die Behörde leichter ermitteln kann, sondern derjenigen, die den größeren Einfluss darauf hat. Häufig fallen beide Eigenschaften in einer Person zusammen. Ist dies nicht der Fall, so haben sich beim Vollzug der geltenden Bestimmung häufig Unsicherheiten gezeigt, welcher Person welcher Pflichtenverstoß vorzuwerfen sei. Entsprechend fehlerhafte Bescheide, die erfolgreich mit Rechtsmitteln bekämpft wurden, können mit der geplanten Änderung vermieden werden. Der Aufwand für

Erhebungen der Strafbehörde wird auch nicht nennenswert erhöht. Wie erwähnt, kommt dem Beförderer im Gefahrgutrecht zentrale Bedeutung zu. Erfolgt eine Beförderung vorschriftswidrig, so sind dem Beförderer meist auch andere Verstöße zuzurechnen, sodass er jedenfalls auszuforschen ist. Die geplante Änderung wird andererseits die Arbeit der Behörde insoweit erleichtern, als die betreffenden Pflichten damit der Tatortfiktion des Paragraph 27, (7) GGBG (Verstoß gilt als am Ort der Betretung begangen) unterliegen. Das bewirkt zugleich eine Ausdehnung des Kreises der Betroffenen auf Beförderer mit Unternehmenssitz im Ausland. Es erscheint geboten, Verstöße hinsichtlich Lenker und Fahrzeug auch bei diesen zu ahnden. Zulassungsbesitzer mit Sitz im Ausland können hingegen nur nach dem dort geltenden nationalen Recht bestraft werden, sofern dieses den Begriff bzw. Pflichten des Zulassungsbesitzers enthält, wofür keine internationale Vorgabe besteht. Ein Verantwortlicher (als eigenständiger Beteiligter) fällt nur dann weg, wenn Beförderer und Zulassungsbesitzer nicht dieselbe Person sind. Dann ist dies allerdings auch sachgerecht. Wesentlich ist, dass keine Verantwortung im Sinn einer zu erfüllenden Aufgabe wegfällt, sondern diese dem zugerechnet werden soll, der sie besser erfüllen kann.

Im Verhältnis zu ebenfalls auf Fahrzeuge bezogenen vor Z 9 stehenden Bestimmungen (z.B. Z 6) ist die Bestimmung in Z 9 als *lex generalis* zu verstehen. Von einer Streichung der speziellen Bestimmungen wird abgesehen, weil Z 1 bis 7 an internationale Vorgaben (1.4.2.2.1 a bis g ADR) angepasst sind.“Im Verhältnis zu ebenfalls auf Fahrzeuge bezogenen vor Ziffer 9, stehenden Bestimmungen (z.B. Ziffer 6,) ist die Bestimmung in Ziffer 9, als *lex generalis* zu verstehen. Von einer Streichung der speziellen Bestimmungen wird abgesehen, weil Ziffer eins bis 7 an internationale Vorgaben (1.4.2.2.1 a bis g ADR) angepasst sind.“

Die spezielle Bestimmung für Zulassungsbesitzer wurde daher mit der Novelle aus dem GGBG genommen.

Gemäß § 6 Z 1 GGBG dürfen Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter nur verwendet werden, wenn sie nach den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften (§ 3 Abs. 1 Z 5) im Verkehr verwendet werden dürfen. Eine verkehrsträgerspezifische generelle Vorschrift für die Beförderung gemäß § 1 Abs 1 Z 1 GGBG ist gemäß § 3 Abs 1 Z 5a das KFG. § 37 GGBG enthält im Abs 2 Z 8 ausschließlich eine Strafbestimmung für den Beförderer gefährlicher Güter entgegen § 13 Abs 1a, nicht jedoch für den Zulassungsbesitzer. Gemäß Paragraph 6, Ziffer eins, GGBG dürfen Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter nur verwendet werden, wenn sie nach den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften (Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 5,) im Verkehr verwendet werden dürfen. Eine verkehrsträgerspezifische generelle Vorschrift für die Beförderung gemäß Paragraph eins, Absatz eins, Ziffer eins, GGBG ist gemäß Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 5 a, das KFG. Paragraph 37, GGBG enthält im Absatz 2, Ziffer 8, ausschließlich eine Strafbestimmung für den Beförderer gefährlicher Güter entgegen Paragraph 13, Absatz eins a,, nicht jedoch für den Zulassungsbesitzer.

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Judikatur zur früheren Rechtslage (vgl. VwGH 15.11.2001, ZI.2000/03/0143) ausdrücklich festgehalten, dass sich der Beförderer zur Beförderung gefährlicher Güter nur solcher Fahrzeuge bedienen darf, die den Vorschriften gemäß § 6 GGBG entsprechen. Demgegenüber normierte § 13 Abs 5 Z 1 GGBG als besondere Pflicht des Zulassungsbesitzers dafür zu sorgen, dass ein auf ihn zugelassenes Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen des § 6 erfüllt sind. Es handle sich um Delikte, die einen Verstoß gegen unterschiedliche Verhaltensanforderungen einerseits an den Beförderer und andererseits an den Zulassungsbesitzer zum Inhalt hätten. Er hat hierzu aber nicht weiter ausgeführt, wie diese unterschiedlichen Verhaltensanforderungen ausgestaltet sind. Der VwGH sah somit offensichtlich keine identen Straftatbestände, wobei nicht übersehen wird, dass hier kein Verhältnis einer allgemeineren zu einer spezielleren Norm vorlag. Aus den erläuternden Bemerkungen zur zitierten Novelle zeigt sich, dass der Gesetzgeber davon ausgeht, dass sowohl das KFG wie auch das GGBG die Absicht verfolgen, jemanden, der über ein Fahrzeug disponiert, dieses aber nicht selbst lenkt, dafür mitverantwortlich zu machen, dass Fahrzeug, Ladung und Lenker den Vorschriften entsprechen, wobei das GGBG den Beförderer weitgehend für die Ladung, jedoch nur sehr eingeschränkt für Fahrzeug und Lenker in Anspruch nimmt und bis zur Novelle für Fahrzeug und Ladung den Zulassungsbesitzer als Verantwortlichen nennt. Da der Beförderer jedenfalls darüber befinden könne, mit welchem Fahrzeug welche Güter befördert werden und wem welches Fahrzeug zu diesem Zweck überlassen wird, sei er einer der zentralen Pflichtenträger im Verantwortungsgefüge des Gefahrgutrechtes und aus demselben Grund sei es zu befürworten, dass ihn auch die Sorge dafür treffen solle, dass Fahrzeug und Lenker den Vorschriften entsprechen. Die Verletzung der Verpflichtung eines Beförderers gemäß § 13 Abs 1a Z 9 iVm § 6 GGBG dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die verkehrsträgerspezifischen Vorschriften – im vorliegenden

Fall das KFG – eingehalten werden, erscheint gegenüber der jeden Zulassungsbesitzer treffenden Pflicht zur Einhaltung der Vorschriften des KFG die speziellere, weil sie nur im Fall der Beförderung gefährlicher Güter greift, somit das GGBG ein zusätzliches Merkmal enthält. Die beiden Tatbestände stehen im Verhältnis von Gattung und Art. In diesem Sinn hat auch der Verwaltungsgerichtshof die Verletzung der Verpflichtung eines Schiffsführers gemäß Schifffahrtsgesetz zur Hintanhaltung von Gewässerverunreinigungen gegenüber der entsprechenden Jedermannspflicht des WRG als speziell angenommen (vgl. Lewisch in Lewisch/Fister/Weilguni zu § 22 VStG; VwGH 23.05.2002, 2001/07/0182). Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Judikatur zur früheren Rechtslage vergleiche VwGH 15.11.2001, Zl. 2000/03/0143) ausdrücklich festgehalten, dass sich der Beförderer zur Beförderung gefährlicher Güter nur solcher Fahrzeuge bedienen darf, die den Vorschriften gemäß Paragraph 6, GGBG entsprechen. Demgegenüber normierte Paragraph 13, Absatz 5, Ziffer eins, GGBG als besondere Pflicht des Zulassungsbesitzers dafür zu sorgen, dass ein auf ihn zugelassenes Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen des Paragraph 6, erfüllt sind. Es handle sich um Delikte, die einen Verstoß gegen unterschiedliche Verhaltensanforderungen einerseits an den Beförderer und andererseits an den Zulassungsbesitzer zum Inhalt hätten. Er hat hierzu aber nicht weiter ausgeführt, wie diese unterschiedlichen Verhaltensanforderungen ausgestaltet sind. Der VwGH sah somit offensichtlich keine identen Straftatbestände, wobei nicht übersehen wird, dass hier kein Verhältnis einer allgemeineren zu einer spezielleren Norm vorlag. Aus den erläuternden Bemerkungen zur zitierten Novelle zeigt sich, dass der Gesetzgeber davon ausgeht, dass sowohl das KFG wie auch das GGBG die Absicht verfolgen, jemanden, der über ein Fahrzeug disponiert, dieses aber nicht selbst lenkt, dafür mitverantwortlich zu machen, dass Fahrzeug, Ladung und Lenker den Vorschriften entsprechen, wobei das GGBG den Beförderer weitgehend für die Ladung, jedoch nur sehr eingeschränkt für Fahrzeug und Lenker in Anspruch nimmt und bis zur Novelle für Fahrzeug und Ladung den Zulassungsbesitzer als Verantwortlichen nennt. Da der Beförderer jedenfalls darüber befinden könne, mit welchem Fahrzeug welche Güter befördert werden und wem welches Fahrzeug zu diesem Zweck überlassen wird, sei er einer der zentralen Pflichtenträger im Verantwortungsgefüge des Gefahrgutrechtes und aus demselben Grund sei es zu befürworten, dass ihn auch die Sorge dafür treffen solle, dass Fahrzeug und Lenker den Vorschriften entsprechen. Die Verletzung der Verpflichtung eines Beförderers gemäß Paragraph 13, Absatz eins a, Ziffer 9, in Verbindung mit Paragraph 6, GGBG dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die verkehrsträgerspezifischen Vorschriften – im vorliegenden Fall das KFG – eingehalten werden, erscheint gegenüber der jeden Zulassungsbesitzer treffenden Pflicht zur Einhaltung der Vorschriften des KFG die speziellere, weil sie nur im Fall der Beförderung gefährlicher Güter greift, somit das GGBG ein zusätzliches Merkmal enthält. Die beiden Tatbestände stehen im Verhältnis von Gattung und "Art". In diesem Sinn hat auch der Verwaltungsgerichtshof die Verletzung der Verpflichtung eines Schiffsführers gemäß Schifffahrtsgesetz zur Hintanhaltung von Gewässerverunreinigungen gegenüber der entsprechenden Jedermannspflicht des WRG als speziell angenommen vergleiche Lewisch in Lewisch/Fister/Weilguni zu Paragraph 22, VStG; VwGH 23.05.2002, 2001/07/0182).

Nach der Rechtsprechung des VfGH begründet es eine unzulässige Doppelbestrafung, wenn nach Ausschöpfung des materiell-rechtlichen Unwerts eines Sachverhaltes durch eine bereits ergangene Verurteilung eine weitere Verurteilung in Bezug auf denselben Sachverhalt erfolgt (z.B. VfSlg 14.696/1996). Der Verwaltungsgerichtshof hat diese Rechtsprechung dahingehend konkretisiert, dass eine verfassungsrechtlich unzulässige Doppelbestrafung vorliegt, wenn ein Delikt den Unrechtsgehalt des anderen Delikts in jeder Beziehung mitumfasst (vgl. VwGH 26.04.2007, 2007/07/0105 mwN). Nach der Rechtsprechung des VfGH begründet es eine unzulässige Doppelbestrafung, wenn nach Ausschöpfung des materiell-rechtlichen Unwerts eines Sachverhaltes durch eine bereits ergangene Verurteilung eine weitere Verurteilung in Bezug auf denselben Sachverhalt erfolgt (z.B. VfSlg 14.696 aus 1996,). Der Verwaltungsgerichtshof hat diese Rechtsprechung dahingehend konkretisiert, dass eine verfassungsrechtlich unzulässige Doppelbestrafung vorliegt, wenn ein Delikt den Unrechtsgehalt des anderen Delikts in jeder Beziehung mitumfasst vergleiche VwGH 26.04.2007, 2007/07/0105 mwN).

Der EGMR hat in seiner älteren Rechtsprechung auf die abstrakten Tatbestände abgestellt und eine gemäß Art. 4 7. ZP-EMRK unzulässige Doppelbestrafung angenommen, wenn die konkurrierenden Tatbestände in ihren wesentlichen Elementen identisch waren (vgl. EGMR 29.05.2001, Fischer). Die neuere Rechtsprechungslinie (EGMR 10.02.2009, Zolotukhin, 18.10.2011 Tomasovic) stellt allerdings auf die Identität des Sachverhaltes ab. Ausgehend von diesem Verständnis des Doppelbestrafungsverbotes dürfte eine zweimalige Bestrafung deswegen nicht erfolgen, weil es jeweils um den Vorwurf des Unterlassens geht, dafür Sorge zu

tragen, dass das Fahrzeug im Straßenverkehr nicht verwendet wird. Es handelt sich daher um einen identischen Sachverhalt, auf dem die Bestrafung beruht, sodass der Beschwerdeführer als dieselbe Person nicht zweimal, nämlich als Zulassungsbesitzer und als Beförderer, Der EGMR hat in seiner älteren Rechtsprechung auf die abstrakten Tatbestände abgestellt und eine gemäß Artikel 4, 7. ZP-EMRK unzulässige Doppelbestrafung angenommen, wenn die konkurrierenden Tatbestände in ihren wesentlichen Elementen identisch waren (vergleiche EGMR 29.05.2001, Fischer). Die neuere Rechtsprechungslinie (EGMR 10.02.2009, Zolotukhin, 18.10.2011 Tomasovic) stellt allerdings auf die Identität des Sachverhaltes ab. Ausgehend von diesem Verständnis des Doppelbestrafungsverbotes dürfte eine zweimalige Bestrafung deswegen nicht erfolgen, weil es jeweils um den Vorwurf des Unterlassens geht, dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrzeug im Straßenverkehr nicht verwendet wird. Es handelt sich daher um einen identischen Sachverhalt, auf dem die Bestrafung beruht, sodass der Beschwerdeführer als dieselbe Person nicht zweimal, nämlich als Zulassungsbesitzer und als Beförderer,

vor Gericht gestellt werden darf.

Der herangezogene Deliktstypus des GGBG umfasst überdies den Unrechts- und Schuldgehalt des Täterverhaltens nach dem KFG vollständig, sodass ein weitergehendes Strafbedürfnis entfällt, weil das Delikt den Unrechtsgehalt des anderen Deliktes in jeder Beziehung bereits mitumfasst. Der Schutzzweck der Verkehrssicherheit ist im vorliegenden Fall durch die Bestrafung nach dem GGBG vollständig abgedeckt.

Der Beschwerdeführer wurde mit dem zitierten Erkenntnis vom 10.02.2015 bereits schuldig gesprochen nicht dafür gesorgt zu haben, dass das Fahrzeug nur verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß § 6 GGBG erfüllt sind, also die Beförderungseinheit den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften des KFG entspricht. Dies war nicht der Fall gewesen, da die Reifen an der 3. Achse rechts hinten stark abgefahren waren. Das dem Beschwerdeführer mit diesem Erkenntnis angelastete Verhalten ist also dasselbe, das ihm mit dem angefochtenen Straferkenntnis vom 22.06.2015 – also vier Monate später - zum Vorwurf gemacht wird, wonach er nicht dafür Sorge getragen habe, dass das Fahrzeug vom Lenker verwendet wurde, obwohl die Reifen der 3. Achse stark beschädigt gewesen wären. Gemäß § 103 Abs 1 Z 1 KFG hat eben der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug und seine Beladung den Vorschriften des Bundesgesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Da der Beschwerdeführer bereits als Beförderer wegen des identen Sachverhaltes bestraft worden ist, durfte daher eine weitere Bestrafung nicht mehr erfolgen, da im hier vorliegenden Fall Zulassungsbesitzer und Beförderer ein und dieselbe Person ist. Der Beschwerdeführer wurde mit dem zitierten Erkenntnis vom 10.02.2015 bereits schuldig gesprochen nicht dafür gesorgt zu haben, dass das Fahrzeug nur verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß Paragraph 6, GGBG erfüllt sind, also die Beförderungseinheit den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften des KFG entspricht. Dies war nicht der Fall gewesen, da die Reifen an der 3. Achse rechts hinten stark abgefahren waren. Das dem Beschwerdeführer mit diesem Erkenntnis angelastete Verhalten ist also dasselbe, das ihm mit dem angefochtenen Straferkenntnis vom 22.06.2015 – also vier Monate später - zum Vorwurf gemacht wird, wonach er nicht dafür Sorge getragen habe, dass das Fahrzeug vom Lenker verwendet wurde, obwohl die Reifen der 3. Achse stark beschädigt gewesen wären. Gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG hat eben der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug und seine Beladung den Vorschriften des Bundesgesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Da der Beschwerdeführer bereits als Beförderer wegen des identen Sachverhaltes bestraft worden ist, durfte daher eine weitere Bestrafung nicht mehr erfolgen, da im hier vorliegenden Fall Zulassungsbesitzer und Beförderer ein und dieselbe Person ist.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Zulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist zulässig, da im gegenständlichen Verfahren eine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Art. 133 Abs 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt und eine jüngere Rechtsprechung zur derzeitigen Rechtslage im Hinblick auf die Zulässigkeit der Doppelbestrafung nach dem GGBG und KFG fehlt und der Beschluss der zitierten Rechtsprechung des VwGH vom 15.11.2000 abweicht. Die ordentliche Revision ist zulässig, da im gegenständlichen Verfahren eine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt und eine jüngere Rechtsprechung zur derzeitigen Rechtslage im Hinblick auf die Zulässigkeit der Doppelbestrafung nach dem GGBG und KFG fehlt und der Beschluss der zitierten Rechtsprechung des VwGH vom 15.11.2000 abweicht.

Schlagworte

Konsumtion, verkehrsträgerspezifische generelle Vorschriften

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGST:2016:LVwG.30.10.1798.2016

Zuletzt aktualisiert am

22.12.2016

Quelle: Landesverwaltungsgericht Steiermark LVwG Steiermark, <http://www.lvwg-stmk.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at