

TE Lvwg Erkenntnis 2014/5/9 LVwG 30.13-602/2014

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 09.05.2014

Entscheidungsdatum

09.05.2014

Index

90/02 Kraftfahrgesetz

40/01 Verwaltungsverfahren

Norm

KFG 1967 §4 Abs7a

KFG 1967 §4 Abs7 Z3

KFG 1967 §4 Abs7 Z7

VStG 1991 §22 Abs2

1. KFG 1967 § 4 heute
2. KFG 1967 § 4 gültig ab 30.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 4 gültig von 21.04.2023 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
4. KFG 1967 § 4 gültig von 16.12.2020 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
5. KFG 1967 § 4 gültig von 01.09.2020 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2019
6. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.2019 bis 31.08.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2019
7. KFG 1967 § 4 gültig von 07.03.2019 bis 31.07.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
8. KFG 1967 § 4 gültig von 07.05.2017 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
9. KFG 1967 § 4 gültig von 14.01.2017 bis 06.05.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
10. KFG 1967 § 4 gültig von 10.07.2015 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2015
11. KFG 1967 § 4 gültig von 26.02.2013 bis 09.07.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
12. KFG 1967 § 4 gültig von 19.08.2009 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
13. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.2007 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
14. KFG 1967 § 4 gültig von 01.01.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
15. KFG 1967 § 4 gültig von 28.10.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
16. KFG 1967 § 4 gültig von 11.08.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
17. KFG 1967 § 4 gültig von 13.08.2003 bis 10.08.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2003
18. KFG 1967 § 4 gültig von 25.05.2002 bis 12.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
19. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
20. KFG 1967 § 4 gültig von 01.09.1997 bis 30.09.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
21. KFG 1967 § 4 gültig von 20.08.1997 bis 31.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
22. KFG 1967 § 4 gültig von 08.03.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995

23. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
24. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
25. KFG 1967 § 4 gültig von 10.09.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
26. KFG 1967 § 4 gültig von 24.08.1994 bis 09.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
27. KFG 1967 § 4 gültig von 01.01.1994 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
28. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.1992 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 453/1992
29. KFG 1967 § 4 gültig von 28.07.1990 bis 31.07.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

1. KFG 1967 § 4 heute
2. KFG 1967 § 4 gültig ab 30.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 4 gültig von 21.04.2023 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
4. KFG 1967 § 4 gültig von 16.12.2020 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
5. KFG 1967 § 4 gültig von 01.09.2020 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2019
6. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.2019 bis 31.08.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2019
7. KFG 1967 § 4 gültig von 07.03.2019 bis 31.07.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
8. KFG 1967 § 4 gültig von 07.05.2017 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
9. KFG 1967 § 4 gültig von 14.01.2017 bis 06.05.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
10. KFG 1967 § 4 gültig von 10.07.2015 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2015
11. KFG 1967 § 4 gültig von 26.02.2013 bis 09.07.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
12. KFG 1967 § 4 gültig von 19.08.2009 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
13. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.2007 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
14. KFG 1967 § 4 gültig von 01.01.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
15. KFG 1967 § 4 gültig von 28.10.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
16. KFG 1967 § 4 gültig von 11.08.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
17. KFG 1967 § 4 gültig von 13.08.2003 bis 10.08.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2003
18. KFG 1967 § 4 gültig von 25.05.2002 bis 12.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
19. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
20. KFG 1967 § 4 gültig von 01.09.1997 bis 30.09.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
21. KFG 1967 § 4 gültig von 20.08.1997 bis 31.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
22. KFG 1967 § 4 gültig von 08.03.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
23. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
24. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
25. KFG 1967 § 4 gültig von 10.09.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
26. KFG 1967 § 4 gültig von 24.08.1994 bis 09.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
27. KFG 1967 § 4 gültig von 01.01.1994 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
28. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.1992 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 453/1992
29. KFG 1967 § 4 gültig von 28.07.1990 bis 31.07.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

1. KFG 1967 § 4 heute
2. KFG 1967 § 4 gültig ab 30.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 4 gültig von 21.04.2023 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
4. KFG 1967 § 4 gültig von 16.12.2020 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
5. KFG 1967 § 4 gültig von 01.09.2020 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2019
6. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.2019 bis 31.08.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2019
7. KFG 1967 § 4 gültig von 07.03.2019 bis 31.07.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
8. KFG 1967 § 4 gültig von 07.05.2017 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
9. KFG 1967 § 4 gültig von 14.01.2017 bis 06.05.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
10. KFG 1967 § 4 gültig von 10.07.2015 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2015
11. KFG 1967 § 4 gültig von 26.02.2013 bis 09.07.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
12. KFG 1967 § 4 gültig von 19.08.2009 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
13. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.2007 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
14. KFG 1967 § 4 gültig von 01.01.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
15. KFG 1967 § 4 gültig von 28.10.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005

16. KFG 1967 § 4 gültig von 11.08.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
17. KFG 1967 § 4 gültig von 13.08.2003 bis 10.08.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2003
18. KFG 1967 § 4 gültig von 25.05.2002 bis 12.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
19. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
20. KFG 1967 § 4 gültig von 01.09.1997 bis 30.09.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
21. KFG 1967 § 4 gültig von 20.08.1997 bis 31.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
22. KFG 1967 § 4 gültig von 08.03.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
23. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
24. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
25. KFG 1967 § 4 gültig von 10.09.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
26. KFG 1967 § 4 gültig von 24.08.1994 bis 09.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
27. KFG 1967 § 4 gültig von 01.01.1994 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
28. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.1992 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 453/1992
29. KFG 1967 § 4 gültig von 28.07.1990 bis 31.07.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Steiermark hat durch die RichterIn Dr. Lehofer-Pfiffner über die Beschwerde des S H, geb., vertreten durch Rechtsanwalt Dr. L O, G Straße, D, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Deutschlandsberg vom 22.04.2013, GZ: BHDL-15.1-4822/2012,

zu R e c h t e r k a n n t:

I. Gemäß § 50 iVm § 28 Abs 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz BGBl. I Nr. 33/2013 idF BGBl. I Nr. 122/2013 (im Folgenden VwGVG) iVm § 3 Abs 1 iVm § 3 Abs 7 Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetz BGBl. I Nr. 33/2013 idF BGBl. I Nr. 122/2013 (im Folgenden VwGbk-ÜG) wird wie folgt entschieden: Gemäß Paragraph 50, in Verbindung mit Paragraph 28, Absatz eins, Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 33 aus 2013, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 122 aus 2013, (im Folgenden VwGVG) in Verbindung mit Paragraph 3, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 3, Absatz 7, Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetz Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 33 aus 2013, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 122 aus 2013, (im Folgenden VwGbk-ÜG) wird wie folgt entschieden:

Die Beschwerde gegen Spruchpunkt 1.) wird mit der Maßgabe abgewiesen, dass die Wortfolge „um 10.400 kg (d.s. 23,6 %)“ ersetzt wird durch „um 10.260 kg“.

Die Beschwerde gegen Spruchpunkt 2.) wird mit der Maßgabe abgewiesen, dass die Wortfolge „um 3.520 kg (d.s. 14,7 %)“ ersetzt wird durch „um 3.450 kg“.

Die Beschwerde gegen Spruchpunkt 3.) wird mit der Maßgabe abgewiesen, dass die Wortfolge „um 880 kg (d.s. 3,4 %)“ ersetzt wird durch „um 810 kg“.

Die Beschwerde gegen Spruchpunkt 4.) wird als unbegründet abgewiesen.

Die Ersatzfreiheitsstrafen in den Spruchpunkten 1.) bis 4.) beruhen auf

§ 134 Abs 1 KFG. Die Ersatzfreiheitsstrafen in den Spruchpunkten 1.) bis 4.) beruhen auf , Paragraph 134, Absatz eins, KFG.

II. Gemäß § 52 Abs 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer zu Punkt 4.) binnen zwei Wochen ab Zustellung bei sonstiger Exekution einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von € 30,00 zu leisten. Gemäß Paragraph 52, Absatz eins und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer zu Punkt 4.) binnen zwei Wochen ab Zustellung bei sonstiger Exekution einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von € 30,00 zu leisten.

III. Gemäß § 52 Abs 3 VwGVG werden dem Beschwerdeführer die im Beschwerdeverfahren entstandenen Barauslagen in Form von Sachverständigen-gebühren des nichtamtlichen, gerichtlich beeideten Sachverständigen für das KFZ-Wesen, Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. He S, in Höhe € 634,70 auferlegt. Gemäß Paragraph 52, Absatz 3,

VwGVG werden dem Beschwerdeführer die im Beschwerdeverfahren entstandenen Barauslagen in Form von Sachverständigen-gebühren des nichtamtlichen, gerichtlich beeedeten Sachverständigen für das , KFZ-Wesen, Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. He S, in Höhe € 634,70 auferlegt.

IV. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz BGBl. Nr. 10/1985 idF BGBl. I Nr. 122/2013 (im Folgenden VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs 4 B-VG unzulässig.römisch vier. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz Bundesgesetzblatt Nr. 10 aus 1985, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 122 aus 2013, (im Folgenden VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, B-VG unzulässig.

Entscheidungsgründe

Mit dem angefochtenen Straferkenntnis wurden dem Beschwerdeführer als Vertreter der Zulassungsbesitzerin H Transport GmbH mit Sitz in D, K, hinsichtlich des von M Kl gelenkten LKW mit dem Kennzeichen und des Anhängers mit dem Kennzeichen vorgeworfen, er habe nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand und die Ladung des genannten Kraftfahrzeuges den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspreche. Folgende, am 19.06.2012 um 14.34 Uhr in St. Oswald ob Eibiswald auf der B 69, im Kreuzungsbereich der B 69 mit der L 655 begangene, Übertretungen wurden ihm zur Last gelegt:

Spruchpunkt 1.): Die Summe der Gesamtgewichte gemäß § 4 Abs 7a KFG für Kraftwagen mit Anhänger beim Transport von Rundholz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder Verarbeitungsbetrieb von 44.000 kg sei um 10.400 kg überschritten worden. Dadurch sei § 103 Abs 1 Z 1 iVm § 4 Abs 7a KFG verletzt worden.Spruchpunkt 1.): Die Summe der Gesamtgewichte gemäß Paragraph 4, Absatz 7 a, KFG für Kraftwagen mit Anhänger beim Transport von Rundholz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder Verarbeitungsbetrieb von 44.000 kg sei um 10.400 kg überschritten worden. Dadurch sei Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz 7 a, KFG verletzt worden.

Spruchpunkt 2.): Das gemäß § 4 Abs 7 KFG zulässige Gesamtgewicht des Anhängers mit mehr als zwei Achsen von 24.000 kg sei um 3.520 kg überschritten worden. Dadurch sei § 103 Abs 1 Z 1 iVm § 4 Abs 7 Z 7 KFG verletzt worden.Spruchpunkt 2.): Das gemäß Paragraph 4, Absatz 7, KFG zulässige Gesamtgewicht des Anhängers mit mehr als zwei Achsen von 24.000 kg sei um 3.520 kg überschritten worden. Dadurch sei Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz 7, Ziffer 7, KFG verletzt worden.

Spruchpunkt 3.): Das gemäß § 4 Abs 7 KFG zulässige Gesamtgewicht des Lastkraftwagens von 26.000 kg sei um 880 kg überschritten worden. Dadurch sei § 103 Abs 1 Z 1 iVm § 4 Abs 7 Z 3 KFG verletzt worden.Spruchpunkt 3.): Das gemäß Paragraph 4, Absatz 7, KFG zulässige Gesamtgewicht des Lastkraftwagens von 26.000 kg sei um 880 kg überschritten worden. Dadurch sei , Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz 7, Ziffer 3, KFG verletzt worden.

Spruchpunkt 4.): Der Zustand der Ladung habe nicht den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entsprochen, da ein Zurrgurt eine Verknotung aufgewiesen habe und die Wirkung erheblich vermindert gewesen sei, da die Zurrgurte am Anhänger nach Fahrtantritt nicht nachgezogen worden war und die Ladung nicht fixiert habe. Dadurch sei § 103 Abs 1 Z 1 KFG iVm § 101 Abs 1 lit. e KFG verletzt wordenSpruchpunkt 4.): Der Zustand der Ladung habe nicht den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entsprochen, da ein Zurrgurt eine Verknotung aufgewiesen habe und die Wirkung erheblich vermindert gewesen sei, da die Zurrgurte am Anhänger nach Fahrtantritt nicht nachgezogen worden war und die Ladung nicht fixiert habe. Dadurch sei Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 101, Absatz eins, Litera e, KFG verletzt worden.

Gemäß § 134 Abs 1 KFG wurden folgende Geld- und gemäß § 16 VStG folgende Ersatzfreiheitsstrafen verhängt:Gemäß Paragraph 134, Absatz eins, KFG wurden folgende Geld- und gemäß Paragraph 16, VStG folgende Ersatzfreiheitsstrafen verhängt:

Zu Spruchpunkt 1.):	€ 500,00 (6 Tage)
Zu Spruchpunkt 2.):	€ 280,00 (3 Tage)
Zu Spruchpunkt 3.):	€ 110,00 (36 Stunden)
Zu Spruchpunkt 4.):	€ 150,00 (2 Tage)

In der rechtzeitig durch den rechtsfreundlich vertretenen Beschwerdeführer erhobenen Beschwerde wurde im Wesentlichen Folgendes vorgebracht: Das durchgeführte Ermittlungsverfahren sei mangelhaft gewesen, die Beiziehung des beantragten Sachverständigen hätte ergeben, dass keine Überladung vorliege und die Ladung ausreichend gesichert gewesen sei. Die Richtigkeit des Messergebnisses der Verwiegung werde bestritten, der LKW-Zug sei nicht überladen gewesen und es sei eine ausreichende Sicherung der Rundholzstämmen vorhanden gewesen. Die ergänzenden Einvernahmen des Beschwerdeführers, des Meldungslegers und des Lenkers, weiters die Beiziehung eines Sachverständigen aus dem Bereich des Holzwesens und eines KFZ-technischen Sachverständigen sowie eine Beladeprobe wurden beantragt. Abschließend wurde die Einstellung des Verfahrens, in eventu die Herabsetzung der Strafe, beantragt.

Am 18.12.2013 wurde eine Verhandlung durchgeführt und in dieser der Beschwerdeführer als Partei gehört. Als Zeugen wurden der Meldungsleger

GI A Gi und der Lenker M Kl vernommen. Der Sachverständige für das Kraftfahrwesen Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. He S erstattete Befund und Gutachten. Am 18.12.2013 wurde eine Verhandlung durchgeführt und in dieser der Beschwerdeführer als Partei gehört. Als Zeugen wurden der Meldungsleger, GI A Gi und der Lenker M Kl vernommen. Der Sachverständige für das Kraftfahrwesen Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. He S erstattete Befund und Gutachten.

Sachverhalt:

Der Beschwerdeführer ist handelsrechtlicher Geschäftsführer der H Transport GmbH. Diese ist Zulassungsbesitzerin des dreiachsigen LKW MAN TGS mit Rungenaufbau und einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 26.000 kg, mit dem behördlichen Kennzeichen sowie des gelenkten Drei-Achs-Anhängers Gsodam mit Luftfederung und Rungenaufbau und einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 24.000 kg, mit dem behördlichen Kennzeichen. Dieser mit Drei- und Viermeter Stämmen Rundholz beladene LKW-Zug wurde am 19.06.2012 von M Kl gelenkt. M Kl wurde um 14.34 Uhr in St. Oswald ob Eibiswald von GI Gi zu einer Lenker- und Fahrzeugkontrolle angehalten und zu einer Verwiegung auf der aufrecht geeichten öffentlichen Brückenwaage in Wies aufgefordert. Das Zugfahrzeug und der Anhänger wurden getrennt verwogen, ohne dabei voneinander abgekoppelt zu werden. Das Gewicht des Zugfahrzeuges wurde mit 26.880 kg, jenes des Anhängers mit 27.520 kg auf der digitalen Waage angezeigt und vom Wiegeschein ausgeworfen. Auf Grund einer möglicherweise leichten Unebenheit des Bodens ist zu Gunsten des Beschwerdeführers eine Last von 70 DaN (kg) jeweils für das Zugfahrzeug und den Anhänger abzuziehen, woraus sich ein gesichertes Gesamtgewicht von 26.810 kg für den LKW, 27.450 kg für den Anhänger und somit ein Gesamtgewicht der beiden Fahrzeuge von 54.260 kg ergibt. Zum Zeitpunkt der Anhaltung war weiters einer der zur Sicherung der geladenen Rundholzstämmen verwendeten Gurte verknotet und nicht ausreichend gespannt, weshalb – jedenfalls im Falle einer Vollbremsung – das Herausrutschen eines Stammes möglich gewesen wäre.

Beweiswürdigung:

Die Daten zur Verwiegung beruhen auf der Aussage des Zeugen GI Gi und den im behördlichen Verfahren vorgelegten Wiegescheinen. Dass die Waage zur Tatzeit aufrecht geeicht war, ergibt sich aus der vorliegenden Eichbestätigung vom 17.03.2011.

Zum Einwand des Beschwerdeführers und zur Aussage des Zeugen M Kl, dass bei der Verwiegung die Deichsel geneigt war, weshalb möglicherweise kein korrektes Messergebnis vorliege, führte der Sachverständige für das Kraftfahrwesen Dipl.-Ing. Dr. He S in seinem schlüssigen Gutachten Folgendes aus:

„Zunächst zum Thema der Verwiegung: Es handelte sich zunächst jedenfalls beim Anhänger um einen gelenkten Drei-Achs-Anhänger. Bei diesem ist zunächst immer von einer annähernd konstanten Stützlast auszugehen, da lediglich das Eigengewicht der Deichsel für das Ausmaß der Stützlast eine Rolle spielt. Lediglich durch ein Schrägstellen der Deichsel können zusätzliche Stützlasten entstehen, dies dann, wenn zwischen Zugfahrzeug und Anhänger auch Längskräfte vorliegen. Geht man nun davon aus, dass maximal im Bereich der Anfahrrampe 5 % Neigung vorlagen, so ergibt sich, dass der Hänger eine maximale Deichsellast von

1.376 DaN erzeugen kann. Geht man nun davon aus, dass auch die Deichselneigung durch allfällige Unebenheiten maximal 5 % betragen haben kann, so ergibt sich, dass die vertikale Stützkraft, die durch die Unebenheit des Bodens entsteht, maximal ca. 70 DaN beträgt, weshalb zu Gunsten des Berufungswerbers diese Last abzuziehen ist, wobei bei der Verwiegung des Zugfahrzeuges diese zusätzliche Last wirklich eher als Zusatzlast aufgebracht wurde, woraus sich nunmehr ein nachweisbares Gewicht für das Zugfahrzeug von 26.810 Kilogramm ergibt. Für den Hänger ist ebenfalls

zu Gunsten des Berufungswerbers dieser Betrag in Abzug zu bringen. Es ist zwar so, dass mit großer Wahrscheinlichkeit bei der Verwiegung des Hängers diese Stützkraft eher das Gewicht verringerte, es kann aber auch nicht ausgeschlossen werden, da der genaue Bremsvorgang nicht bekannt ist, dass dieser Wert auch zu viel angezeigt wurde. Somit ergibt sich zunächst, dass für den Hänger jedenfalls ein Wert von 27.450 Kilogramm und für das Zugfahrzeug von 26.810 Kilogramm nachweisbar ist. Bei dem vorliegenden Waagetyp ist kein weiterer Toleranzabzug anzuwenden. Die Summe der Gesamtgewichte beider Fahrzeug ist somit mit 54.260 Kilogramm nachgewiesen. Diese stehen den vorher erwähnten maximal zulässigen Werten von 44.000 Kilogramm für den Zug, 24.000 Kilogramm für den Hänger und 26.000 Kilogramm für das Zugfahrzeug gegenüber.“ „Zunächst zum Thema der Verwiegung: Es handelte sich zunächst jedenfalls beim Anhänger um einen gelenkten Drei-Achs-Anhänger. Bei diesem ist zunächst immer von einer annähernd konstanten Stützlasterzeugung auszugehen, da lediglich das Eigengewicht der Deichsel für das Ausmaß der Stützlasterzeugung eine Rolle spielt. Lediglich durch ein Schrägstellen der Deichsel können zusätzliche Stützlaster entstehen, dies dann, wenn zwischen Zugfahrzeug und Anhänger auch Längskräfte vorliegen. Geht man nun davon aus, dass maximal im Bereich der Anfahrtsrampe 5 % Neigung vorlagen, so ergibt sich, dass der Hänger eine maximale Deichsellasterzeugung von 1.376 DaN erzeugen kann. Geht man nun davon aus, dass auch die Deichselneigung durch allfällige Unebenheiten maximal 5 % betragen haben kann, so ergibt sich, dass die vertikale Stützkraft, die durch die Unebenheit des Bodens entsteht, maximal ca. 70 DaN beträgt, weshalb zu Gunsten des Berufungswerbers diese Last abzuziehen ist, wobei bei der Verwiegung des Zugfahrzeuges diese zusätzliche Last wirklich eher als Zusatzlast aufgebracht wurde, woraus sich nunmehr ein nachweisbares Gewicht für das Zugfahrzeug von 26.810 Kilogramm ergibt. Für den Hänger ist ebenfalls zu Gunsten des Berufungswerbers dieser Betrag in Abzug zu bringen. Es ist zwar so, dass mit großer Wahrscheinlichkeit bei der Verwiegung des Hängers diese Stützkraft eher das Gewicht verringerte, es kann aber auch nicht ausgeschlossen werden, da der genaue Bremsvorgang nicht bekannt ist, dass dieser Wert auch zu viel angezeigt wurde. Somit ergibt sich zunächst, dass für den Hänger jedenfalls ein Wert von 27.450 Kilogramm und für das Zugfahrzeug von 26.810 Kilogramm nachweisbar ist. Bei dem vorliegenden Waagetyp ist kein weiterer Toleranzabzug anzuwenden. Die Summe der Gesamtgewichte beider Fahrzeug ist somit mit 54.260 Kilogramm nachgewiesen. Diese stehen den vorher erwähnten maximal zulässigen Werten von 44.000 Kilogramm für den Zug, 24.000 Kilogramm für den Hänger und 26.000 Kilogramm für das Zugfahrzeug gegenüber.“

Dass die Gurte nicht gestrafft war und ein Spiel aufwies, beruht auf der glaubwürdigen Aussage des Meldungslegers GI Gi. Dass sich daraus ergibt, dass keine ausreichende Ladungssicherung vorlag, legte der Sachverständige in seinem Gutachten wie folgt dar:

„Hinsichtlich der Ladungssicherung kann Folgendes angegeben werden: So ist der Knoten im Gurt sicherlich zu beanstanden, da dieser die Zugfestigkeit des Gurtes wesentlich beeinflusst. Es ist nachvollziehbar, dass der Knoten auch beim Überwurf entstanden sein kann. Es handelte sich sicher nicht um eine absichtliche Verknötung um den Gurt zu stückeln. Der Knoten wäre aber bei der Umgehung des Fahrzeuges bemerkbar gewesen. Es ist auch sicher richtig, dass es unmöglich ist, die Gurte im Wald so stark zu straffen, dass sie nicht nach einer Walddurchfahrt entspannt sein können. Deshalb ist es unbedingt notwendig, nach dem Auffahren auf eine befestigte Straße die Gurte nochmals nachzuziehen. Prinzipiell kann dies aber auch unmittelbar vor dem Auffahren auf die asphaltierte Straße durchgeführt werden. Durch eine nicht ausreichende Vorspannung der Gurte ergibt sich aber, dass Einzelstämme aus dem Stapel bei einer massiven Bremsung wesentlich leichter austreten können. Der Hänger ist nicht mit einer Stirnwand ausgerüstet. Daraus ergibt sich, dass lose Gurte, wie sie im gegenständlichen Verfahren vorlagen, jedenfalls das Herausrutschen von Stämmen stark erleichtert. Im gegenständlichen Fall kann, wenn man von der Aussage des Beamten ausgeht, dass die Gurte leicht abhebbar waren, davon ausgegangen werden, dass diese nicht ausreichend vorgespannt waren. Prinzipiell sind derartige Gurte für eine Vorspannung von 500 DaN gebaut. Hierbei ist ein Wegziehen der Gurte nicht möglich. Bei einer Vollbremsung wäre es so jedenfalls möglich gewesen, dass ein Stamm nach vorne hin heraus rutscht. Dieser kann dann auf die Fahrbahn fallen. Wie groß tatsächlich die noch verbleibende Vorspannung war, ist nicht objektivierbar. Wenn man somit dem Beamten glaubt, dass ein Spiel vorhanden war, so war die Ladungssicherung bzw. die Vorspannung der Gurte nicht mehr ausreichend.“

Rechtliche Beurteilung:

Gemäß § 3 Abs 7 Z 2 VwGbk-ÜG kann eine Rechtssache, die mit Ablauf des 31.12.2013 bei einem Unabhängigen Verwaltungssenat anhängig war, vom Verwaltungsgericht weitergeführt werden, wenn die Rechtssache in diesem Zeitpunkt zur Zuständigkeit eines einzelnen Mitglieds des Unabhängigen Verwaltungssenates gehört hat und danach

zur Zuständigkeit des Einzelrichters des Verwaltungsgerichts gehört und es sich um denselben Organwalter handelt. Dies ist gegenständlich der Fall. Gemäß Paragraph 3, Absatz 7, Ziffer 2, VwGbk-ÜG kann eine Rechtssache, die mit Ablauf des 31.12.2013 bei einem Unabhängigen Verwaltungssenat anhängig war, vom Verwaltungsgericht weitergeführt werden, wenn die Rechtssache in diesem Zeitpunkt zur Zuständigkeit eines einzelnen Mitglieds des Unabhängigen Verwaltungssenates gehört hat und danach zur Zuständigkeit des Einzelrichters des Verwaltungsgerichts gehört und es sich um denselben Organwalter handelt. Dies ist gegenständlich der Fall.

Gemäß § 103 Abs 1 Z 1 KFG hat der Zulassungsbesitzer bzw. dessen Vertreter gemäß § 9 Abs 1 VSTG dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG hat der Zulassungsbesitzer bzw. dessen Vertreter gemäß Paragraph 9, Absatz eins, VSTG dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

Zu Spruchpunkt 1.):

Gemäß § 4 Abs 7a KFG darf bei Kraftwagen mit Anhängern die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40.000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr 44.000 kg, und beim Transport von Rundholz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 Kilometer Luftlinie, wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung ausgerüstet ist oder beide Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, 44.000 kg nicht überschreiten. Gemäß Paragraph 4, Absatz 7 a, KFG darf bei Kraftwagen mit Anhängern die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40.000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr 44.000 kg, und beim Transport von Rundholz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 Kilometer Luftlinie, wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung ausgerüstet ist oder beide Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, 44.000 kg nicht überschreiten.

Da abzüglich der vom Sachverständigen genannten Last von 70 kg je Fahrzeug der LKW ein nachweisliches Gesamtgewicht von 26.810 kg und der Anhänger ein Gesamtgewicht von 27.450 kg aufwiesen, beträgt die Summe der Gesamtgewichte 54.260 kg. Die gegenständlich höchstzulässige Summe der Gesamtgewichte von 44.000 kg wurde somit um 10.260 kg überschritten.

Zu Spruchpunkt 2.):

Gemäß § 4 Abs 7 Z 7 KFG darf bei Anhängern mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger, das Gesamtgewicht von 24.000 kg nicht überschritten werden. Gemäß Paragraph 4, Absatz 7, Ziffer 7, KFG darf bei Anhängern mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger, das Gesamtgewicht von 24.000 kg nicht überschritten werden.

Das nachweisliche Gesamtgewicht des Anhängers lag um 3.450 kg über dem zulässigen Höchstgewicht von 24.000 kg.

Zu Spruchpunkt 3.):

Gemäß § 4 Abs 7 Z 3 KFG darf bei Kraftfahrzeugen mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Z 4, das Gesamtgewicht des Kraftwagens oder Anhängers von 26.000 kg nicht überschritten werden. Gemäß Paragraph 4, Absatz 7, Ziffer 3, KFG darf bei Kraftfahrzeugen mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Ziffer 4,, das Gesamtgewicht des Kraftwagens oder Anhängers von 26.000 kg nicht überschritten werden.

Das nachgewiesene Gesamtgewicht des LKW lag um 810 kg über dem zulässigen Höchstgewicht von 26.000 kg.

Zu Spruchpunkt 4.):

Gemäß § 101 Abs 1 lit e KFG ist die Beladung von Kraftfahrzeugen nur zulässig, wenn die Ladung und einzelne Teile dieser auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten, und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können. Diese gilt jedoch nicht, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls zum Beispiel durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschuttkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter

Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist, sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringungen der Laderaumbegrenzung verhindern. Gemäß Paragraph 101, Absatz eins, Litera e, KFG ist die Beladung von Kraftfahrzeugen nur zulässig, wenn die Ladung und einzelne Teile dieser auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten, und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können. Diese gilt jedoch nicht, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls zum Beispiel durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist, sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringungen der Laderaumbegrenzung verhindern.

Durch das mangelhafte Festzurren der Gurte lag keine ausreichende Ladungs-sicherheit vor.

Dem Beschwerdeführer wurden folglich die in den Punkten 1.) bis 4.) vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen in objektiver Hinsicht zu Recht zur Last gelegt.

Zur subjektiven Tatseite – dem Verschulden – ist Folgendes auszuführen:

Gemäß § 9 Abs 1 VStG ist für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch juristische Personen oder eingetragene Personengesellschaften, sofern die Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmen und soweit nicht verantwortliche Beauftragte (Abs 2) bestellt sind, strafrechtlich verantwortlich, wer zur Vertretung nach außen berufen ist. Gemäß Paragraph 9, Absatz eins, VStG ist für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch juristische Personen oder eingetragene Personengesellschaften, sofern die Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmen und soweit nicht verantwortliche Beauftragte (Absatz 2,) bestellt sind, strafrechtlich verantwortlich, wer zur Vertretung nach außen berufen ist.

Der Berufungswerber hat als handelsrechtlicher Geschäftsführer der Zulassungsbesitzerin nicht dafür gesorgt, dass die Bestimmungen des KFG eingehalten werden. Nur ein wirksames Kontrollsystem kann den Zulassungsbesitzer von seiner Verantwortung für die vorschriftswidrige Beladung und unzureichende Ladungssicherung seiner Kraftfahrzeuge befreien.

Der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers hat in der Verhandlung ausgeführt, dass der Beschwerdeführer ein „ausgeklügeltes und sehr strenges Kontrollsystem“ eingerichtet habe und jeden Wiegeschein persönlich vom Lenker übergeben erhalte. Bei Beanstandungen werde eine Ermahnung erteilt, bei einer Wiederholung mit Entlassung gedroht und bei mehrmaligen Wiederholungen tatsächlich mit einer Entlassung vorgegangen. Aus der Aussage des Beschwerdeführers selbst ergibt sich, dass er nur M Kl als Lenker beschäftigt hat. Die einmal erfolgte Kündigung erfolgte nur deshalb, weil nicht ausreichend Arbeit vorhanden war. Als er wieder einen weiteren Fahrer neben sich benötigte, habe er ihn wieder eingestellt. Auch das – nachträgliche – Abgeben der Lieferscheine, auf denen in der Regel nicht einmal das Ladegewicht vermerkt ist, ist genauso wenig geeignet ein wirksames Kontrollsystem darzustellen, wie Belehrungen seitens des Beschwerdeführers und die Teilnahme des Lenkers an einer Schulung zum Thema Ladungssicherheit. Es ist daher von einem durchschnittlichen fahrlässigen Verhalten des Beschwerdeführers auszugehen.

Strafbemessung:

§ 134 Abs 1 KFG sieht für Übertretungen wie die gegenständlichen Geldstrafen bis zu € 5.000,00 und Ersatzfreiheitsstrafen bis zu sechs Wochen vor. In diesem Zusammenhang hatte der von der belangten Behörde genannte § 16 VStG hinsichtlich der Verhängung der Ersatzfreiheitsstrafen zu entfallen. Paragraph 134, Absatz eins, KFG sieht für Übertretungen wie die gegenständlichen Geldstrafen bis zu € 5.000,00 und Ersatzfreiheitsstrafen bis zu sechs Wochen vor. In diesem Zusammenhang hatte der von der belangten Behörde genannte Paragraph 16, VStG hinsichtlich der Verhängung der Ersatzfreiheitsstrafen zu entfallen.

Gemäß § 19 Abs 1 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Gemäß Paragraph 19, Absatz eins, VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

Durch das mangelhafte Kontrollsystem des Beschwerdeführers kam es zu den gegenständlichen Überladungen, mit denen dem Schutzzweck der verletzten Bestimmungen zuwider gehandelt wurde, da es dadurch einerseits zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit durch verlängerte Bremswege und andererseits zu einer überhöhten Abnützung des Straßenbelags gekommen ist. Auch durch die nicht ausreichende Ladungssicherheit kam es zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit.

Gemäß § 19 Abs 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. Gemäß Paragraph 19, Absatz 2, VStG sind im ordentlichen Verfahren (Paragraphen 40 bis 46) überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die Paragraphen 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Dem Beschwerdeführer ist fahrlässiges Verhalten vorzuwerfen. Sein Verschulden kann nicht als geringfügig angesehen werden, da weder hervorgekommen ist, noch auf Grund der Tatumstände anzunehmen war, dass die Einhaltung der Vorschriften eine besondere Aufmerksamkeit erfordert habe, oder dass die Verwirklichung des Tatbestands aus besonderen Gründen nur schwer hätte vermieden werden können.

Zu den Spruchpunkten 1.) bis 3.) liegen einschlägige Vorstrafen vor, die als erschwerend zu berücksichtigen sind; zu Punkt 4.) liegt kein Erschwerungsgrund vor. Als mildernd ist nichts zu werten.

Zu seinen persönlichen und finanziellen Verhältnissen hat der Beschwerdeführer angegeben, über ein ungefähres monatliches Nettoeinkommen von € 2.000,00 zu verfügen, Eigentümer eines Einfamilienhauses zu sein, keine Sorgepflichten und keine Belastungen zu haben.

Auf Grund sämtlicher Strafbemessungskriterien waren die von der belangten Behörde verhängten Strafen, die ohnedies angesichts des Vorliegens von Erschwerungsgründen zu den Punkten 1.) bis 3.) sehr moderat bemessen sind, als schuld- und tatangemessen zu bestätigen.

Kosten:

Zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens:

Gemäß § 52 Abs 1 VwGVG ist in jedem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes, mit dem ein Straferkenntnis bestätigt wird, auszusprechen, dass der Bestrafte einen Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens zu leisten hat. Gemäß § 52 Abs 2 VwGVG ist dieser Beitrag für das Beschwerdeverfahren mit 20 % der verhängten Strafe, mindestens jedoch mit € 10,00, zu bemessen. Gemäß Paragraph 52, Absatz eins, VwGVG ist in jedem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes, mit dem ein Straferkenntnis bestätigt wird, auszusprechen, dass der Bestrafte einen Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens zu leisten hat. Gemäß Paragraph 52, Absatz 2, VwGVG ist dieser Beitrag für das Beschwerdeverfahren mit 20 % der verhängten Strafe, mindestens jedoch mit € 10,00, zu bemessen.

Da in den Spruchpunkten 1.) bis 3.) das Ausmaß der Überladung jeweils geringfügig eingeschränkt wurde, fallen zu diesen Spruchpunkten für den Beschwerdeführer keine Kosten zum Beschwerdeverfahren an. In Spruchpunkt 4.) wurde die Beschwerde vollinhaltlich abgewiesen, weshalb der Beschwerdeführer in diesem Fall einen Kostenbeitrag zum Beschwerdeverfahren zu tragen hat.

Zu den Kosten des Sachverständigen:

Gemäß § 52 Abs 3 VwGVG sind die im Zuge eines verwaltungsgerichtlichen Verfahrens erwachsenen Barauslagen im Sinne des § 76 AVG dem Bestraften aufzuerlegen, sofern sie nicht durch Verschulden einer anderen Person verursacht worden sind. Der hiernach zu ersetzende Betrag ist, wenn tunlich, im Erkenntnis, sonst durch besonderen Beschluss ziffernmäßig festzusetzen. Gemäß Paragraph 52, Absatz 3, VwGVG sind die im Zuge eines verwaltungsgerichtlichen Verfahrens erwachsenen Barauslagen im Sinne des Paragraph 76, AVG dem Bestraften aufzuerlegen, sofern sie nicht durch Verschulden einer anderen Person verursacht worden sind. Der hiernach zu ersetzende Betrag ist, wenn tunlich, im Erkenntnis, sonst durch besonderen Beschluss ziffernmäßig festzusetzen.

Dem gegenständlichen Verwaltungsstrafverfahren musste aufgrund des Beschwerdevorbringens ein Sachverständiger für das Kraftfahrwesen beigezogen werden. Da dem Landesverwaltungsgericht Steiermark derzeit keine Amtssachverständigen zur Verfügung stehen, musste ein nichtamtlicher Sachverständiger bestellt werden.

Die vom gerichtlich beeideten Sachverständigen Univ.-Prof. DI Dr. He S am Ende der Verhandlung vom 18.12.2013 vorgelegte Gebührennote wurde dem Vertreter des Beschwerdeführers zur Kenntnis gebracht. Er erhob dagegen keinen Einwand.

Daraufhin wurden die Gebühren des gerichtlich beeideten Sachverständigen mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Steiermark vom 05.05.2014 gemäß

§ 53a AVG 1991 iVm § 24 Gebührenanspruchsgesetz (GebAG) iVm§ 24 VStG 1991 und § 38 VwGVG mit insgesamt € 634,70 bestimmt.Daraufhin wurden die Gebühren des gerichtlich beeideten Sachverständigen mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Steiermark vom 05.05.2014 gemäß , Paragraph 53 a, AVG 1991 in Verbindung mit Paragraph 24, Gebührenanspruchsgesetz (GebAG) in Verbindung mit Paragraph 24, VStG 1991 und Paragraph 38, VwGVG mit insgesamt € 634,70 bestimmt.

Barauslagen sind immer dann vorzuschreiben, wenn ein Straferkenntnis zumindest dem Grunde nach bestätigt wurde (VwGH 29.03.1995, Zl.: 92/10/0463). Da im Anlassfall die Beschwerde hinsichtlich sämtlicher Spruchpunkte abgewiesen wurde, sind die Voraussetzungen für die Vorschreibung der Barauslagen gegeben.

Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Schlagworte

Gesamtgewichte, Überschreitung, Lastkraftwagen, Anhänger, Kumulation

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGST:2014:LVWG.30.13.602.2014

Zuletzt aktualisiert am

01.08.2014

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