

TE Lvwg Erkenntnis 2019/9/2 LVwG-1-185/2019-R18

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 02.09.2019

Entscheidungsdatum

02.09.2019

Norm

KFG 1967 §4 Abs2

KFG 1967 §103 Abs1 Z1

KFG 1967 §134 Abs1

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 § 103 heute
2. KFG 1967 § 103 gültig ab 01.03.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 90/2023
3. KFG 1967 § 103 gültig von 07.03.2019 bis 29.02.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
4. KFG 1967 § 103 gültig von 09.06.2016 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
5. KFG 1967 § 103 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
6. KFG 1967 § 103 gültig von 01.01.2008 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
7. KFG 1967 § 103 gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
8. KFG 1967 § 103 gültig von 15.11.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2006
9. KFG 1967 § 103 gültig von 01.01.2006 bis 14.11.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
10. KFG 1967 § 103 gültig von 05.05.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
11. KFG 1967 § 103 gültig von 25.05.2002 bis 04.05.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
12. KFG 1967 § 103 gültig von 22.07.1998 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 93/1998
13. KFG 1967 § 103 gültig von 01.03.1998 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/1997
14. KFG 1967 § 103 gültig von 01.03.1998 bis 28.02.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
15. KFG 1967 § 103 gültig von 01.11.1997 bis 28.02.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/1997
16. KFG 1967 § 103 gültig von 20.08.1997 bis 31.10.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
17. KFG 1967 § 103 gültig von 08.03.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
18. KFG 1967 § 103 gültig von 24.08.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
19. KFG 1967 § 103 gültig von 01.08.1992 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 454/1992
20. KFG 1967 § 103 gültig von 01.07.1991 bis 31.07.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990
21. KFG 1967 § 103 gültig von 28.07.1990 bis 30.06.1991 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

1. KFG 1967 § 134 heute
2. KFG 1967 § 134 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 134 gültig von 30.07.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
4. KFG 1967 § 134 gültig von 31.05.2025 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2025
5. KFG 1967 § 134 gültig von 20.07.2024 bis 30.05.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 116/2024
6. KFG 1967 § 134 gültig von 01.05.2023 bis 19.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
7. KFG 1967 § 134 gültig von 21.04.2023 bis 30.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
8. KFG 1967 § 134 gültig von 14.05.2022 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022
9. KFG 1967 § 134 gültig von 16.12.2020 bis 13.05.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
10. KFG 1967 § 134 gültig von 07.03.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
11. KFG 1967 § 134 gültig von 25.05.2018 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2018
12. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.2017 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
13. KFG 1967 § 134 gültig von 14.01.2017 bis 30.06.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
14. KFG 1967 § 134 gültig von 09.06.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
15. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
16. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.2013 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
17. KFG 1967 § 134 gültig von 26.02.2013 bis 30.06.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
18. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2010 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
19. KFG 1967 § 134 gültig von 19.08.2009 bis 31.12.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
20. KFG 1967 § 134 gültig von 26.03.2009 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 16/2009
21. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2008 bis 25.03.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
22. KFG 1967 § 134 gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
23. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
24. KFG 1967 § 134 gültig von 28.10.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
25. KFG 1967 § 134 gültig von 31.12.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
26. KFG 1967 § 134 gültig von 25.05.2002 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
27. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2002 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 32/2002

- 28. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.1999 bis 31.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 146/1998
- 29. KFG 1967 § 134 gültig von 20.08.1997 bis 30.06.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
- 30. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
- 31. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.1994 bis 31.12.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
- 32. KFG 1967 § 134 gültig von 10.07.1993 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
- 33. KFG 1967 § 134 gültig von 28.07.1990 bis 09.07.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

Text

Im Namen der Republik!

Erkenntnis

Das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg hat durch sein Mitglied Dr. Magdalena Honsig-Erlenburg über die Beschwerde des A N, D, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft D vom 28.03.2019, ZI X-9-2018/32010, betreffend eine Übertretung nach dem Kraftfahrzeuggesetz, zu Recht erkannt:

Gemäß § 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde keine Folge gegeben und das angefochtene Straferkenntnis bestätigt. Gemäß Paragraph 50, Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde keine Folge gegeben und das angefochtene Straferkenntnis bestätigt.

Gemäß § 52 Abs 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in Höhe von 20 % der über ihn verhängten Geldstrafe, mindestens jedoch 10 Euro zu bezahlen. Daher ergibt sich ein Kostenbeitrag von 100 Euro. Dieser Betrag ist zusammen mit der Geldstrafe und dem Beitrag zu den Kosten des behördlichen Verfahrens an die Bezirkshauptmannschaft D zu entrichten. Gemäß Paragraph 52, Absatz eins und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in Höhe von 20 % der über ihn verhängten Geldstrafe, mindestens jedoch 10 Euro zu bezahlen. Daher ergibt sich ein Kostenbeitrag von 100 Euro. Dieser Betrag ist zusammen mit der Geldstrafe und dem Beitrag zu den Kosten des behördlichen Verfahrens an die Bezirkshauptmannschaft D zu entrichten.

Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

Begründung

1. Im angefochtenen Straferkenntnis wurde dem Beschuldigten Folgendes vorgeworfen:

„Sie haben nachstehende Verwaltungsübertretungen(en) begangen:

Sie haben als gemäß § 9 VStG verantwortliches, zur Vertretung der Firma T L GmbH in D nach außen berufenes Organ (handelsrechtlicher Geschäftsführer), diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten KFZ, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand der Sattelzugmaschine den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht. Sie haben als gemäß Paragraph 9, VStG verantwortliches, zur Vertretung der Firma T L GmbH in D nach außen berufenes Organ (handelsrechtlicher Geschäftsführer), diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten KFZ, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand der Sattelzugmaschine den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht.

Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von S S gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass die für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung des angeführten Fahrzeuges maßgebenden Teile nicht den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entsprachen, obwohl Fahrzeuge und Anhänger so gebaut und ausgerüstet sein müssen, dass durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenutzer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigung oder vermeidbare Verschmutzungen anderer Straßenbenutzer oder ihrer Fahrzeuge entstehen.

Es wurde festgestellt, dass am AdBlue System eine Manipulation stattgefunden hat, indem die entsprechende Sicherung im Sicherungskasten entfernt wurde.

Tatzeit: 30.03.2018, 10:15 Uhr

Tatort: N, A14, Rheintalautobahn, K

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

§ 103 Abs. 1 Ziffer 1 KFG i. V. m. § 4 Abs. 2 KFG Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer 1 KFG i. römisch fünf. m. Paragraph 4, Absatz 2, KFG

Wegen dieser/diesen Verwaltungsübertretungen wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Zu

Geldstrafe

Euro

Falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von

Gemäß

500,00

100 Stunden

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

Ferner haben Sie zu bezahlen:

Betrag

Für

Euro

50,00

Strafverfahrenskosten gemäß § 64 Abs.1+2 VStG Strafverfahrenskosten gemäß Paragraph 64, Absatz eins +, 2, VStG

Zu zahlender Gesamtbetrag (Strafe/Barauslagen):

Euro 550,00

(...)“

2. Gegen dieses Straferkenntnis hat der Beschuldigte rechtzeitig Beschwerde erhoben. In dieser bringt er im Wesentlichen vor, dass eine Manipulation der AdBlue-Anlage das Aussetzen dieser ohne Kenntlichmachung bzw. ohne Verzeichnung einer Beeinträchtigung voraussetze. Die Angelegenheit könne nicht als kompromittiert eingestuft werden, da der Ausfall der Hardware mit einer Fehlermeldung laut Warnsignal am LKW-Display dargestellt werde und ein Leistungsverlust zu verzeichnen sei. Zudem erfolge der Einbau der AdBlue-Anlage nicht seitens der Firma T L GmbH, sondern entspreche die Anlage dem Originalzustand und den Bestimmungen des Auslieferungslandes.

Die Sicherung der AdBlue-Anlage befinde sich direkt neben den Reservesicherungen des LKW, in Originalausführung, welche die Fahrzeuglenker größtenteils für die Beleuchtungsanlage verwenden würden. Es komme schon einmal vor, dass Fahrer fälschlicherweise die falsche Sicherung (beispielsweise AdBlue) entwenden, allerdings anschließend dies aufgrund der Fehleranzeige am Display bemerken und die Sicherung gleich wieder einführen würden. Dies geschehe vor Fahrantritt. Zudem wäre bei falscher Entnahme in regelmäßigen Abständen ein Signalton wahrnehmbar. Da die Bausteine im Sicherungskasten leserlich seien (im Originalzustand beschriftet), dürfte ein solcher Fehler nicht vorkommen.

Das verfahrensgegenständliche Fahrzeug habe sich vor Fahrantritt / Einsatz des besagten Fahrzeuglenkers in einem ordnungsgemäßen Zustand befunden. Der Fahrzeuglenker hätte den Fehler, dargestellt als Warnsignal am Display, melden müssen, um ein Einschreiten zu ermöglichen. Auf den Fotos des Sachverständigen sei ersichtlich, dass neben der fehlenden AdBlue-Sicherung weitere Reservesicherungen zur Entnahme vorliegen würden.

Zudem sei ein Ausfall der AdBlue-Anlage auch aus technischer Sicht möglich, da diese aus mechanischen Teilen bestehe. In einem solchen Fall sei die nächstgelegene Werkstätte aufzusuchen, wobei in diesem Fall auch keine Manipulation vorgeworfen werde.

Das Fehlen der Sicherung erzeuge zudem dieselben Probleme wie ein nicht-betankter AdBlue-Tank, welcher denselben Fehlercode auf dem Display und dasselbe akustische Alarmsignal auslösen würde. Auch hier werde dem Zulassungsbesitzer keine Manipulation vorgeworfen und habe sich der Fahrzeuglenker darum zu kümmern, dass die Betankung erfolge.

Die Motorleistung werde nicht grundlos reduziert und entspreche der gesamte technische Prozess den Bestimmungen des Gesetzgebers.

Sollte der Beschwerde Folge gegeben werden, der Fahrzeuglenker jedoch belangt werden, würde sich der Beschuldigte bereit erklären, die Kosten zu tragen, um den Lenker zu entlasten, vorausgesetzt der T L GmbH würde nicht Manipulation bzw. das Lenken eines Fahrzeuges in unsachgemäßen Zustand vorgeworfen werden. Der Beschuldigte würde die gänzliche Einstellung des Verfahrens begrüßen.

3. Das Landesverwaltungsgericht hat in dieser Angelegenheit eine mündliche Verhandlung durchgeführt. Folgender Sachverhalt steht fest:

Die Firma T L GmbH ist Zulassungsbesitzerin des Kraftfahrzeuges der Abgasklasse 5 mit dem amtlichen Kennzeichen XXX. Der Beschuldigte ist als handelsrechtlicher Geschäftsführer der Firma T L GmbH für Übertretungen dieser Firma nach außen hin verantwortlich. Die Firma T L GmbH ist Zulassungsbesitzerin des Kraftfahrzeuges der Abgasklasse 5 mit dem amtlichen Kennzeichen römisch 30 . Der Beschuldigte ist als handelsrechtlicher Geschäftsführer der Firma T L GmbH für Übertretungen dieser Firma nach außen hin verantwortlich.

Am 30.03.2018 um 10.15 Uhr führte die Polizeiinspektion B gemeinsam mit der Autobahnpolizei B und dem mobilen Prüfstand der A Schwerverkehrskontrollen auf der Rheintalautobahn A14 bei der K N durch. Im Zuge dieser Kontrolle wurde das Sattelzugmaschine mit dem Kennzeichen XXX, welches von S S gelenkt wurde, angehalten und einer technischen Kontrolle gemäß § 58 KFG durch die Polizeiinspektion B unterzogen. Bei dieser Kontrolle konnte festgestellt werden, dass das AdBlue-System nicht ordnungsgemäß funktioniert. Ein Sachverständiger für KFZ-Elektronik führte eine technische Untersuchung durch. Am 30.03.2018 um 10.15 Uhr führte die Polizeiinspektion B gemeinsam mit der Autobahnpolizei B und dem mobilen Prüfstand der A Schwerverkehrskontrollen auf der Rheintalautobahn A14 bei der K N durch. Im Zuge dieser Kontrolle wurde das Sattelzugmaschine mit dem Kennzeichen römisch 30 , welches von S S gelenkt wurde, angehalten und einer technischen Kontrolle gemäß Paragraph 58, KFG durch die Polizeiinspektion B unterzogen. Bei dieser Kontrolle konnte festgestellt werden, dass das AdBlue-System nicht ordnungsgemäß funktioniert. Ein Sachverständiger für KFZ-Elektronik führte eine technische Untersuchung durch.

Beim Sicherungskasten (Kabine rechts unten vor dem Beifahrersitz) des verfahrensgegenständlichen Kraftfahrzeuges wurde die Sicherung rechts oben (E 357 15 A) entfernt. Durch das Entfernen (nicht: Durchbrennen) der entsprechenden Sicherung wurde das AdBlue-System manipuliert und so die gesamte Abgasreinigungsanlage des Kraftfahrzeuges außer Betrieb gesetzt.

Durch diesen Umstand war das gegenständliche Kraftfahrzeug der Abgasklasse 5 im manipulierten Zustand – zum Tatzeitpunkt - mit einem LKW des Herstellers der Abgasklasse 3 zu vergleichen (selbe Motorenversion ohne AdBlue-System).

Das Kontrollsystem der T L GmbH funktioniert wie folgt:

Eine Wartung der Fahrzeuge findet einmal im Jahr im Zuge eines großen Services und alle drei bis vier Monate im Zuge eines kleinen Services von ausgebildeten Mechanikern statt. Im Zuge des großen bzw. kleinen Services wird ua auch die Durchlaufmenge des Diesels durch den Werkstattcomputer ausgelesen: Wenn im Fehlerspeicher ein Defekt verzeichnet ist, wird dies dem Werkstattcomputer übermittelt.

Zudem werden die Fahrzeuge einmal wöchentlich am Firmengelände gewaschen. Das Waschpersonal meldet ersichtliche Fehler an den Fahrzeugen.

Bei der Einstellung der Fahrzeuglenker erfolgt eine Schulung der Lenker dahingehend, dass Defekte sofort an den Bevollmächtigten des Beschuldigten, welcher als Fuhrparkleiter der T L GmbH beschäftigt ist, zu melden sind. Laut Einstellformular der T L GmbH, welches jeder Lenker zu unterfertigen hat, sind Fehlermeldung und Hinweise auf dem Display keinesfalls zu ignorieren; das betroffene Fahrzeug muss umgehend abgestellt werden und die Fuhrparkleitung kontaktiert werden. Zudem werden die Lenker im Zuge der Einstellung informiert, dass sie dafür Sorge zu tragen

haben, dass das Fahrzeug immer mit Diesel und AdBlue betankt ist.

Darüber hinaus werden die Lenker jährlich mittels Dienstanweisung der T L GmbH geschult, dass technische Probleme ausschließlich und zwingend mit der Fuhrparkleitung abzusprechen sind. Zudem werden die Lenker mittels jährlicher Unterweisung angewiesen, den Tank mit Diesel und AdBlue bei der firmeneigenen Tankstelle voll zu betanken. Es wird in der Unterweisung darauf aufmerksam gemacht, dass das Fahren ohne AdBlue zu einer erhöhten Umweltbelastung führt und das Fahrzeug in der Abgasnorm als Eur00 oder Eur01 einzustufen gilt. Die Deklaration entspricht je nach Einsatzgebiet nicht mehr den Herstellerangaben und Fahren ist untersagt. Neben der jährlichen Unterweisung für die Betankung werden die Fahrzeuglenker laufend auch mündlich über die Notwendigkeit der korrekten Betankung informiert.

4. Dieser Sachverhalt wird auf Grund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, der mündlichen Verhandlung am 12.08.2019, insbesondere der Aussage des Bevollmächtigten des Beschuldigten und der von ihm vorgelegten Unterlagen, sowie aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für KFZ-Elektronik Ing. A T vom 06.04.2018, welcher durch die Staatsanwaltschaft F beauftragt wurde, und aufgrund des Schreibens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) vom 02.05.2019 hinsichtlich der Anfrage des Landesverwaltungsgerichts zur Manipulation des AdBlue/SCR-Systems, als erwiesen angenommen.

Die Funktion des Beschuldigten als handelsrechtlicher Geschäftsführer der T L GmbH ergibt sich aus einem aktuellen Firmenbuchauszug vom 07.08.2019. Unbestritten ist, dass der Beschuldigte zum Tatzeitpunkt handelsrechtlicher Geschäftsführer der T L GmbH war.

In dem Gutachten vom 06.04.2018 kommt der Sachverständige für KFZ-Elektronik zu folgendem Schluss:

„Zusammenfassung des Prüfergebnisses

a) Jene Kabel mit den Kennzahlen 3619, 3620, 5158 und 9129, die im Sicherungskasten Außenteil (unter der Frontklappe) getrennt wurden, und durch einen nachträglich verbauten Kabelstrang (4 Litzen) ersetzt wurden, dienen dem elektronischen Bremssystem (EBS) (Bremsdruckregelung der einzelnen Achsen). Dieses Kabel wurde vom Außenteil des Sicherungskastens über div. Karosserieteile und dem Rahmen, nach hinten führend bis zum Modulator (im Bereich der Hinterachse links) ersetzt. Es ist eindeutig erkennbar, dass dieses Kabel nachgerüstet wurde und zur Befestigung Universal (Plastik) Kabelbinder verwendet wurden.

Der original verbaute Kabelstrang wurde vorne und hinten abgetrennt und nicht entfernt, dieser ist noch klar erkennbar und eindeutig zuzuordnen.

b) Beim Sicherungskasten (Kabine rechts unten vor Beifahrersitz) fehlt die Sicherung rechts oben (E 357 15 A).

Mit dieser Sicherung ist ausschließlich das AdBlue-System abgesichert. Fehlt, oder ist diese Sicherung beschädigt, so ist das AdBlue-System funktionslos.

Gesamtbeurteilung

Durch das Entfernen (nicht Durchbrennen) der Sicherung wurde das AdBlue-System manipuliert und so außer Betrieb gesetzt. Es konnte nicht festgestellt werden zu welchem Zeitpunkt die Manipulation vorgenommen wurde.

Durch diese Manipulation wurde die gesamte Abgasreinigungsanlage des LKW außer Betrieb gesetzt. Durch diesen Umstand ist das gegenständliche Fahrzeug im manipulierten Zustand mit einem LKW des Herstellers mit der Abgasstufe EURO 3 zu vergleichen (selbe Motorenversion ohne AdBlue-System).“

Das Gutachten des Sachverständigen für KFZ-Elektronik ist widerspruchsfrei und schlüssig. Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, die an der Richtigkeit des Gutachtens Zweifel aufkommen lassen. Das Gutachten stützt sich neben zwei Befundaufnahmen ua auch auf Lichtbilder, welche die Polizeiinspektion B anlässlich der Kontrolle des gegenständlichen Kraftfahrzeugs angefertigt hat und auf denen die im Sachverhalt festgestellte Manipulation erkennbar ist. Das Landesverwaltungsgericht geht daher davon aus, dass die Lichtbilder die Situation zum Tatzeitpunkt zeigen. Das Fehlen der Sicherung, welche ausschließlich das Ad-Blue-System absichert, zum Tatzeitpunkt wird vom Beschuldigten auch nicht bestritten. Der Sachverhalt ist insoweit unstrittig.

Dem Einwand des Beschuldigten, dass das Entfernen der Sicherung jedoch keine Manipulation darstelle, zumal ein Fehlercode am Display erscheinen und ein akustisches Warnsignal ertönen würde, ist das Schreiben des BMVIT vom

02.05.2019, welches als schlüssig und nachvollziehbar zu werten ist, entgegenzuhalten. Diesem Schreiben ist zu entnehmen, dass schwere LKW hinsichtlich ihrer Emissionen je nach Datum ihrer Genehmigung oder erstmaligen Zulassung den Vorschriften der Richtlinie 2005/55/EG („Euro V“) oder der Verordnung (EG) Nr 595/2009 („Euro VI“) entsprechen müssen. Das gilt sowohl für Fahrzeuge, die vom Geltungsbereich der EU-Betriebserlaubnisrichtlinie erfasst werden (§ 27a KFG 1967) als auch für alle anderen Fahrzeuge, für die diese Vorschriften entsprechend der Verordnungsermächtigung in § 36a Abs 2 lit b KFG 1967 in der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung verbindlich erklärt wurden. Ist das Emissionssystem oder ein Teil davon außer Betrieb – zum Beispiel das SCR-System durch das Entfernen der Sicherung der AdBlue-Pumpe - so entspricht das Fahrzeug weder dem genehmigten Zustand noch den Emissionsvorschriften, was als Übertretung nach § 103 Abs 1 Z 1 KFG 1967 einzustufen ist. Dem Einwand des Beschuldigten, dass das Entfernen der Sicherung jedoch keine Manipulation darstelle, zumal ein Fehlercode am Display erscheinen und ein akustisches Warnsignal ertönen würde, ist das Schreiben des BMVIT vom 02.05.2019, welches als schlüssig und nachvollziehbar zu werten ist, entgegenzuhalten. Diesem Schreiben ist zu entnehmen, dass schwere LKW hinsichtlich ihrer Emissionen je nach Datum ihrer Genehmigung oder erstmaligen Zulassung den Vorschriften der Richtlinie 2005/55/EG („Euro V“) oder der Verordnung (EG) Nr 595 aus 2009, („Euro VI“) entsprechen müssen. Das gilt sowohl für Fahrzeuge, die vom Geltungsbereich der EU-Betriebserlaubnisrichtlinie erfasst werden (Paragraph 27 a, KFG 1967) als auch für alle anderen Fahrzeuge, für die diese Vorschriften entsprechend der Verordnungsermächtigung in Paragraph 36 a, Absatz 2, Litera b, KFG 1967 in der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung verbindlich erklärt wurden. Ist das Emissionssystem oder ein Teil davon außer Betrieb – zum Beispiel das SCR-System durch das Entfernen der Sicherung der AdBlue-Pumpe - so entspricht das Fahrzeug weder dem genehmigten Zustand noch den Emissionsvorschriften, was als Übertretung nach Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG 1967 einzustufen ist.

Auch der Sachverständige für KFZ-Elektronik führt in seinem Gutachten aus, dass das Fehlen oder die Beschädigung der entsprechenden Sicherung das AdBlue-System funktionslos macht, sodass das gegenständliche Kraftfahrzeug der Abgasklasse 5 im manipulierten Zustand mit einem LKW des Herstellers der Abgasklasse 3 zu vergleichen ist.

Weiters ist mit dem Vorbringen des Beschuldigten, dass ein Entfernen der Sicherung insbesondere hinsichtlich des Verbrauchs bzw. der hohen Preisdifferenzen zwischen Treibstoff und AdBlue nicht zielführend sei sowie nicht von Interesse sei, da dies zu einer Leistungsminderung führen würde, nichts zu gewinnen: Dass eine Manipulation durch das Entfernen der Sicherung stattfand, ist im Sinne des schlüssigen Gutachtens des Sachverständigen für KFZ-Technik zweifelsfrei belegt, die Beweggründe für die Manipulation sind für die Beurteilung nicht von Relevanz und nicht entscheidend. Vielmehr kommt es darauf an, ob das gegenständliche Kraftfahrzeug zum Tatzeitpunkt den Vorschriften des KFG 1967 entsprach. Dies war nicht der Fall: Das Entfernen der Sicherung der AdBlue-Pumpe ermöglichte keinen sachgemäßen Betrieb und durch den Ausfall der gesamten Abgasreinigungsanlage entstanden übermäßig schädliche Luftverunreinigungen.

Der Bevollmächtigte des Beschuldigten führte in der mündlichen Verhandlung bezüglich des Kontrollsystems aus, dass die Fahrzeuge einmal wöchentlich am Firmengelände gewaschen werden würden. Das Waschpersonal melde ersichtliche Fehler an den Fahrzeugen. Eine Wartung der Fahrzeuge erfolge einmal im Jahr im Zuge eines großen Services und alle drei bis vier Monate im Zuge eines kleinen Services von ausgebildeten Mechanikern. Das gegenständliche Fahrzeug sei laut vorgelegtem EDV-Protokoll am 27.02.2018 das letzte Mal vor dem Vorfall betriebsintern gewartet worden. Die Funktionsfähigkeit des Emissionsminderungssystem AdBlue werde nur bei Defekten überprüft. Es erfolge bei der Einstellung der Lenker eine Schulung der Lenker dahingehend, dass Defekte sofort an den Bevollmächtigten (als Fuhrparkleiter der T L GmbH) zu melden seien. Zudem sei dem Einstellformular, welches im Zuge der Verhandlung vorgelegt wurde, zu entnehmen, dass die Lenker dafür Sorge zu tragen hätten, dass das Fahrzeug immer mit Diesel und AdBlue voll betankt sei, und die Lenker Fehlermeldung und Hinweise auf dem Display keinesfalls ignorieren dürften; das Fahrzeug müsste umgehend abgestellt werden und die Fuhrparkleitung kontrolliert werden.

Darüber hinaus ist dem im Zuge des gerichtlichen Verfahrens durch den Bevollmächtigten des Beschuldigten übermittelten Unterweisungsformular, welches die Lenker jährlich unterfertigen müssten, zu entnehmen, dass technische Probleme ausschließlich und zwingend mit der Fuhrparkleitung abzusprechen seien. Es gebe auch eine jährliche Unterweisung aller Mitarbeiter, dass Diesel und AdBlue bei der firmeneigenen Tankstelle voll zu tanken sei. Es

wird in der Unterweisung darauf aufmerksam gemacht, dass das Fahren ohne AdBlue zu einer erhöhten Umweltbelastung führe und das Fahrzeug in der Abgasnorm als Eur00 oder Eur01 einzustufen gelte. Die Deklaration entspreche je nach Einsatzgebiet nicht mehr den Herstellerangaben und das Fahren sei untersagt.

Die vom Landesverwaltungsgericht Vorarlberg getroffenen Feststellungen zum Kontrollsystem der T L GmbH basieren auf den glaubwürdigen Aussagen des Bevollmächtigten des Beschuldigten und auf den von ihm vorgelegten Unterlagen (Einstellungsformular, Unterweisung, Arbeitsvorlage für das große bzw. für das kleine Service).

5.1. Nach § 134 Abs 1 erster Satz Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967), BGBl Nr 267/1967, idFBGBl I Nr 9/2017, 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, 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 (EU) Nr 165/2014 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 idFBGBl Nr 203/1993, zuwiderhandelt. 5.1. Nach Paragraph 134, Absatz eins, erster Satz Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967), Bundesgesetzblatt Nr 267 aus 1967,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 9 aus 2017,, 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, 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 (EU) Nr 165 aus 2014, 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.

Nach § 103 Abs 1 Z 1 KFG 1967, BGBl Nr 267/1967, idFBGBl I Nr 40/2016, hat der Zulassungsbesitzer 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. Nach Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr 267 aus 1967,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 40 aus 2016,, hat der Zulassungsbesitzer 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.

Nach § 4 Abs 2 KFG 1967, BGBl Nr 267/1967, idFBGBl I Nr 9/2017, müssen Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut und ausgerüstet sein, dass durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenutzer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigung oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenutzer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenutzer 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. Nach Paragraph 4, Absatz 2, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr 267 aus 1967,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 9 aus 2017,, müssen Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut und ausgerüstet sein, dass durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenutzer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigung oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenutzer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenutzer 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.

5.2. Das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug entsprach zum Tatzeitpunkt nicht den Vorschriften des KFG 1967: Durch das Entfernen der entsprechenden Sicherung wurde das AdBlue-System manipuliert. Aufgrund der Außerbetriebnahme der gesamten Abgasreinigungsanlage war das gegenständliche Kraftfahrzeug der Abgasklasse 5 im manipulierten Zustand – zum Tatzeitpunkt - mit einem LKW des Herstellers der Abgasklasse 3 zu vergleichen. Durch das Entfernen der Sicherung der AdBlue-Pumpe wurde § 4 Abs 2 KFG 1967, mit welchem Gefahren und Umweltbeeinträchtigungen vermieden werden sollen, verletzt, da mangels sachgemäßen Betriebs übermäßig schädliche Luftverunreinigungen entstanden sind. 5.2. Das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug entsprach zum Tatzeitpunkt nicht den Vorschriften des KFG 1967: Durch das Entfernen der entsprechenden Sicherung wurde das AdBlue-System manipuliert. Aufgrund der Außerbetriebnahme der gesamten Abgasreinigungsanlage war das gegenständliche Kraftfahrzeug der Abgasklasse 5 im manipulierten Zustand – zum Tatzeitpunkt - mit einem LKW des Herstellers der Abgasklasse 3 zu vergleichen. Durch das Entfernen der Sicherung der AdBlue-Pumpe wurde Paragraph 4, Absatz 2, KFG 1967, mit welchem Gefahren und Umweltbeeinträchtigungen vermieden werden sollen, verletzt, da mangels sachgemäßen Betriebs übermäßig schädliche Luftverunreinigungen entstanden sind.

Bei dem vorliegenden Delikt nach § 103 Abs 1 Z 1 KFG handelt es sich um ein Ungehorsamsdelikt gemäß § 5 Abs 1 VStG. Gemäß § 5 Abs 1 VStG genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten, sofern eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt. Fahr-lässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne Weiters anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Bei dem vorliegenden Delikt nach Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG handelt es sich um ein Ungehorsamsdelikt gemäß Paragraph 5, Absatz eins, VStG. Gemäß Paragraph 5, Absatz eins, VStG genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten, sofern eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt. Fahr-lässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne Weiters anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Nach § 103 Abs 1 Z 1 KFG 1967 muss der Zulassungsbesitzer dafür sorgen, dass das von ihm – dem Lenker – zur Verfügung gestellte Fahrzeug den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Den Zulassungsbesitzer trifft eine Sorgfaltspflicht, dass er die je nach den Umständen in Betracht kommenden wirksamen Maßnahmen trifft. Nach Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG 1967 muss der Zulassungsbesitzer dafür sorgen, dass das von ihm – dem Lenker – zur Verfügung gestellte Fahrzeug den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Den Zulassungsbesitzer trifft eine Sorgfaltspflicht, dass er die je nach den Umständen in Betracht kommenden wirksamen Maßnahmen trifft.

Der Beschuldigte als handelsrechtlicher Geschäftsführer der T L GmbH (als Zulassungsbesitzerin) ist daher angehalten, dafür zu sorgen, dass das von ihm – dem Lenker – zur Verfügung gestellte Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht. Er wäre daher verpflichtet gewesen, den Zustand des gegenständlichen Fahrzeuges zu kontrollieren. Dieser Verpflichtung ist der Beschuldigte nicht nachgekommen. Er hätte mit der erforderlichen Sorgfalt erkennen und feststellen können, dass die Sicherung für das AdBlue-System entfernt wurde.

Es wäre der Zulassungsbesitzerin zumutbar gewesen, entsprechende Vorkehrungen zu treffen, um dieser Manipulation entgegenzuwirken: Insbesondere hätte sie ein wirksames Kontrollsystem für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften einrichten müssen, um die gegenständliche Manipulation festzustellen (siehe dazu Punkt 5.3). Da die Zulassungsbesitzerin diesbezüglich die erforderliche Sorgfaltspflicht außer Acht gelassen hat, hat der Beschuldigte als handelsrechtlicher Geschäftsführer der Zulassungsbesitzerin das ihm vorgeworfene Delikt begangen.

5.3. Zum Vorbringen des Beschuldigten, dass das beanstandete Fahrzeug einmal im Jahr im Zuge eines großen Services und alle drei bis vier Monate im Zuge eines kleinen Services von ausgebildeten Mechanikern gewartet worden sei und auch die Fahrzeuglenker regelmäßig geschult worden seien, folglich in seinem Unternehmen ein umfangreiches

Kontrollsystem etabliert worden sei und den Beschuldigten daher kein Verschulden treffe, ist anzumerken, dass den Zulassungsbesitzer nicht nur die Verpflichtung trifft, sich tauglicher Personen zu bedienen, vielmehr hat er durch die Errichtung eines wirksamen Kontrollsystems für die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften sowohl innerhalb als auch außerhalb des Betriebsgeländes zu sorgen (VwGH 21.04.1999, 98/03/0350). Dienstanweisungen an die beim Zulassungsbesitzer beschäftigten Mechaniker und Lenker entlasten diesen nicht, vielmehr hat der Zulassungsbesitzer zu beweisen, dass er die Einhaltung der Dienstanweisung gehörig überwacht hat und dessen ungeachtet die Übertretung nicht verhindern konnte (vgl. VwGH 18.10.1989, 89/02/0085). 5.3. Zum Vorbringen des Beschuldigten, dass das beanstandete Fahrzeug einmal im Jahr im Zuge eines großen Services und alle drei bis vier Monate im Zuge eines kleinen Services von ausgebildeten Mechanikern gewartet worden sei und auch die Fahrzeuglenker regelmäßig geschult worden seien, folglich in seinem Unternehmen ein umfangreiches Kontrollsystem etabliert worden sei und den Beschuldigten daher kein Verschulden treffe, ist anzumerken, dass den Zulassungsbesitzer nicht nur die Verpflichtung trifft, sich tauglicher Personen zu bedienen, vielmehr hat er durch die Errichtung eines wirksamen Kontrollsystems für die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften sowohl innerhalb als auch außerhalb des Betriebsgeländes zu sorgen (VwGH 21.04.1999, 98/03/0350). Dienstanweisungen an die beim Zulassungsbesitzer beschäftigten Mechaniker und Lenker entlasten diesen nicht, vielmehr hat der Zulassungsbesitzer zu beweisen, dass er die Einhaltung der Dienstanweisung gehörig überwacht hat und dessen ungeachtet die Übertretung nicht verhindern konnte vergleiche VwGH 18.10.1989, 89/02/0085).

Damit ein solches Kontrollsystem den Beschuldigten von seiner Verantwortung für die vorliegende Verwaltungsübertretung befreien kann, hat dieser konkret darzulegen, welche Maßnahmen (zB Kontrollen oder Beauftragung anderer Personen zur Vornahme dieser Kontrollen) von ihm getroffen wurden, um ein derartiger Verstoß zu vermeiden (vgl. VwGH 24.07.2012, 2009/03/0141). Unter dem Gesichtspunkt des § 5 Abs 1 zweiter Satz VStG ist es im Hinblick auf ein das Verschulden ausschließendes „wirksames Kontrollsystem“ nicht ausreichend, dass vom Beschwerdeführer mindestens einmal wöchentlich Kontrollen durchgeführt werden (vgl. dazu VwGH 26.02.2010, 2009/02/0302). Damit ein solches Kontrollsystem den Beschuldigten von seiner Verantwortung für die vorliegende Verwaltungsübertretung befreien kann, hat dieser konkret darzulegen, welche Maßnahmen (zB Kontrollen oder Beauftragung anderer Personen zur Vornahme dieser Kontrollen) von ihm getroffen wurden, um ein derartiger Verstoß zu vermeiden vergleiche VwGH 24.07.2012, 2009/03/0141). Unter dem Gesichtspunkt des Paragraph 5, Absatz eins, zweiter Satz VStG ist es im Hinblick auf ein das Verschulden ausschließendes „wirksames Kontrollsystem“ nicht ausreichend, dass vom Beschwerdeführer mindestens einmal wöchentlich Kontrollen durchgeführt werden vergleiche dazu VwGH 26.02.2010, 2009/02/0302).

Im gegenständlichen Fall wurde das Kontrollsystem nicht ausreichend glaubhaft gemacht, um den Beschuldigten von seiner verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung zu befreien: Die Zulassungsbesitzerin gibt lediglich jährliche Dienstanweisungen an ihre Lenker, wobei diese Anweisungen jedoch keinem wirksamen Kontrollmechanismus unterstehen: Der Beschuldigte konnte nicht darlegen, mit welchen Maßnahmen die Dienstanweisungen überwacht werden, damit die Einhaltung der entsprechenden Regeln und Instruktionen sicherstellt werden kann. Weisungen, Anweisungen und Schulungen ohne wirksame Kontrollen sind insoweit nicht ausreichend. Die Meldungsverpflichtung der Lenker aufgrund der Dienstanweisungen beinhaltet zudem in Bezug auf das AdBlue-System nur die Meldung von Defekten bzw. technischen Problemen und dürfen diese Meldungen ausschließlich an den Fuhrparkleiter erfolgen, nicht jedoch an die Zulassungsbesitzerin selbst.

Zudem vermag der Hinweis auf Wartungen (im Sinne eines großen Services einmal im Jahr bzw. im Sinne eines kleinen Services drei- bis viermal im Jahr durch ausgebildete Mechaniker bzw. im Sinne einer wöchentlichen Kontrolle leicht ersichtlicher Fehler durch das Waschpersonal) kein System darzutun, welches die jederzeitige Überwachung des Zustandes aller Fahrzeuge sicherstellen könnte.

Wenn die Zulassungsbesitzerin ein wirksames Kontrollsystem für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften eingerichtet hätte, dann hätte die gegenständliche Manipulation festgestellt werden müssen. Darüber hinaus ist eine Überwälzung der den Zulassungsbesitzer treffenden Verpflichtung auf den ohnedies diesbezüglich gesondert unter Strafsanktion stehenden Lenker nicht möglich (VwGH 30.05.1997, 97/02/0042).

6. Gemäß § 19 Verwaltungsstrafgesetz (VStG) iVm § 38 VwGVG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Im ordentlichen Verfahren sind 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 Bestimmungen der §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.⁶ Gemäß Paragraph 19, Verwaltungsstrafgesetz (VStG) in Verbindung mit Paragraph 38, VwGVG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Im ordentlichen Verfahren sind 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 Bestimmungen der 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.

Schutzzweck des § 103 Abs 1 iVm § 4 Abs 2 KFG 1967 ist die Vermeidung von Gefahren und Umweltbeeinträchtigungen durch Kraftfahrzeuge. Diese Vorschrift dient damit letztlich dem Interesse an der Verkehrssicherheit. Der Beschuldigte hat durch sein Verhalten dieses Interesse nicht unerheblich beeinträchtigt. Als Verschuldensform ist zumindest von fahrlässigem Verhalten auszugehen. Milderungsgründe wie auch Erschwerungsgründe sind keine hervorgekommen. Schutzzweck des Paragraph 103, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz 2, KFG 1967 ist die Vermeidung von Gefahren und Umweltbeeinträchtigungen durch Kraftfahrzeuge. Diese Vorschrift dient damit letztlich dem Interesse an der Verkehrssicherheit. Der Beschuldigte hat durch sein Verhalten dieses Interesse nicht unerheblich beeinträchtigt. Als Verschuldensform ist zumindest von fahrlässigem Verhalten auszugehen. Milderungsgründe wie auch Erschwerungsgründe sind keine hervorgekommen.

Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse des Beschuldigten sind dem Landesverwaltungsgericht nicht bekannt. Die verhängte Geldstrafe, die sich im untersten Bereich des Strafrahmens (bis 5.000 Euro) bewegt, ist bei einer Person mit einem monatlichen Nettoeinkommen von ungefähr 2.500 Euro nicht als überhöht anzusehen. Bei einer Einschätzung der diesbezüglichen Verhältnisse des Beschuldigten, der Geschäftsführer eines Transportunternehmens ist, ist er jedenfalls nicht schlechter gestellt als die erwähnte Vergleichsperson.

Unter Würdigung des vorgetragenen Sachverhaltes und unter Berücksichtigung der persönlichen Verhältnisse des Beschuldigten findet das Landesverwaltungsgericht die nun festgesetzte Strafe schuld-, tat-, vermögens- und einkommensangemessen.

7. Die 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 des Verwaltungsgerichtshofes. 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.⁷ Die 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 des Verwaltungsgerichtshofes. 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

Kraftfahrrecht, Außerbetriebnahme AdBlue-Pumpe

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGVO:2019:LVwG.1.185.2019.R18

Zuletzt aktualisiert am

24.09.2019

Quelle: Landesverwaltungsgericht Vorarlberg LVwg Vorarlberg, <http://www.lvwg-vorarlberg.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at