jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 2003/11/18 2001/03/0322

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 18.11.2003

Index

40/01 Verwaltungsverfahren;
90/02 Kraftfahrgesetz;
90/03 Sonstiges Verkehrsrecht;

Norm

GGBG 1998 §13 Abs5 Z1;
GGBG 1998 §27 Abs1 Z1;
GGBG 1998 §27 Abs2 Z13;
GGBG 1998 §6 Z1;
GGBG 1998 §7 Abs2 Z5;
KFG 1967 §49 Abs6 idF 1997/I/103;
KFG 1967 §50 Abs1 idF 1988/375;
VStG §22;
VStG §5 Abs1;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Gall und Dr. Bernegger als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde des JS in A, vertreten durch Dr. Helmut Stadlmayr, Rechtsanwalt in 5020 Salzburg, Griesgasse 31, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Salzburg vom 23. Juli 2001, Zl. UVS- 5/10697/7-2001, betreffend Übertretungen des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird in seinen Spruchteilen I. 3) und II. 3) wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes aufgehoben. Im Übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Der Bund hat dem Beschwerdeführer Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.172,88 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen. Das Mehrbegehren wird abgewiesen.

Begründung

Mit dem im Instanzenzug ergangenen angefochtenen Bescheid wurde der Beschwerdeführer für schuldig erkannt, er habe - wie anlässlich einer Kontrolle am 6. Mai 1999 um 7.08 Uhr im Gemeindegebiet Wals auf der A1 Westautobahn bei km 300,8 der Richtungsfahrbahn Salzburg festgestellt worden sei -

"I. als Beförderer von 212 leeren, ungereinigten Gasflaschen der Klasse 2 Ziffer 8 ADR (17210 kg) laut

Beförderungspapier mit dem Kraftwagenzug, Kennzeichen ... und ..., entgegen § 7 Abs. 2 GGBG befördert, indem er das gefährliche Gut zur Beförderung übergeben hat,

1) obwohl die äußersten Punkte der herausragenden Teile der Ladung anderen Straßenbenützern nicht gut erkennbar gemacht waren, weil die Ladung den hintersten Punkt des Kraftfahrzeuges um mehr als einen Meter überragte: Am Anhänger war hinten ein Stapler angebracht, der 1,70 m über den Anhänger hinausragte.

2) obwohl am Anhänger eine Vorrichtung, nämlich ein Stapler angebracht war, mit dem das Kennzeichen des Anhängers ganz bzw. teilweise verdeckt wurde.

3) obwohl am Stapler nicht die vorgesehene Kennzeichentafel mit dem für das Fahrzeug zugewiesenen Kennzeichen angebracht war, sondern eine selbst gefertigte.

4) obwohl der am Lkw an der 3. Achse links angebrachte Reifen nur mehr eine Profiltiefe von 1,5 mm hatte, jener an der 3. Achse rechts eine Profiltiefe von 1,0 mm aufwies, womit an beiden Reifen nicht mehr die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe von 2 mm für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit mehr als 3.500 kg höchstem zulässigen Gesamtgewicht aufgewiesen wurde.

5) obwohl am Lkw die Betriebsbremse am Rad der 3. Achse links wirkungslos war.

6) obwohl am Anhänger die Betriebsbremse an der 1. Achse stark ungleich war.

7) obwohl am Anhänger das Hauptfederblatt der 1. Achse links gebrochen war.

II. als Zulassungsbesitzer des Kraftwagenzuges mit dem Kennzeichen ... und ..., mit dem 212 leere, ungereinigte Gasflaschen der Klasse 2 Ziffer 8 ADR (17210 kg) laut Beförderungspapier befördert wurden, entgegen § 13 Abs. 5 GGBG nicht für die Einhaltung der dort enthaltenen Bestimmungen gesorgt:

1) obwohl die äußersten Punkte der herausragenden Teile der Ladung anderen Straßenbenützern nicht gut erkennbar gemacht waren, weil die Ladung den hintersten Punkt des Kraftfahrzeuges um mehr als einen Meter überragte: Am Anhänger war hinten ein Stapler angebracht, der 1,70 m über den Anhänger hinausragte.

2) obwohl am Anhänger eine Vorrichtung, nämlich ein Stapler angebracht war, mit dem das Kennzeichen des Anhängers ganz bzw. teilweise verdeckt wurde.

3) obwohl am Stapler nicht die vorgesehene Kennzeichentafel mit dem für das Fahrzeug zugewiesenen Kennzeichen angebracht war, sondern eine selbst gefertigte.

4) obwohl der am Lkw an der 3. Achse links angebrachte Reifen nur mehr eine Profiltiefe von 1,5 mm hatte, jener an der 3. Achse rechts eine Profiltiefe von 1,0 mm aufwies, womit an beiden Reifen nicht mehr die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe von 2 mm für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit mehr als 3.500 kg höchstem zulässigen Gesamtgewicht aufgewiesen wurde.

5) obwohl am Lkw die Betriebsbremse am Rad der 3. Achse links wirkungslos war.

6) obwohl am Anhänger die Betriebsbremse an der 1. Achse stark ungleich war.

7) obwohl am Anhänger das Hauptfederblatt der 1. Achse links gebrochen war."

Dadurch habe der Beschwerdeführer zu I. 1) bis 7) als Beförderer § 27 Abs. 1 Z. 1 i.V.m. § 6 Z. 1 und § 7 Abs. 2 Z. 5 Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) und zu II. 1) bis 7) als Zulassungsbesitzer § 27 Abs. 2 Z. 13 i.V.m. § 6 Z. 1 und § 13 Abs. 5 Z. 1 GGBG verletzt; über ihn wurden gemäß § 27 Abs. 1 Z. 1 zu I. 1) bis 3) jeweils Geldstrafen in Höhe von S 5.000,-- und zu I. 4) bis 7) jeweils Geldstrafen in Höhe von S 10.000,-- sowie gemäß § 27 Abs. 2 Z. 13 zu II. 2) eine Geldstrafe in Höhe von S 1.000,--, zu II. 1) und 3) jeweils Geldstrafen in Höhe von S 2.000,--, zu II. 4) eine Geldstrafe in Höhe von S 3.000,-- und zu II. 5) bis 7) jeweils Geldstrafen in Höhe von S 4.000,-- sowie Ersatzfreiheitsstrafen verhängt.

Die Entscheidung wurde im Wesentlichen damit begründet, dass gemäß § 7 Abs. 2 Z. 5 GGBG gefährliche Güter nur befördert werden dürften, wenn die Verwendung der Fahrzeuge gemäß § 6 zulässig sei. Gemäß § 6 leg. cit. dürften Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter nur verwendet werden, wenn sie nach den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften (§ 3 Z. 9) im Verkehr verwendet werden dürften. § 3 Z. 9 leg. cit. sehe vor, dass als verkehrsträgerspezifische generelle Vorschrift für Beförderungen gemäß § 1 Abs. 1 Z. 1 GGBG das Kraftfahrgesetz 1967 -

KFG zu verstehen sei. Auf Grund dieses Verweises seien im gegenständlichen Fall die festgestellten Übertretungen des KFG 1967 dem Beschwerdeführer nach § 27 Abs. 1 Z. 1 GGBG als Beförderer und nach § 27 Abs. 2 Z. 13 GGBG als Zulassungsbesitzer zur Last zu legen. Wenn der Beschwerdeführer vermeine, dass dadurch gegen das Doppelbestrafungsverbot verstoßen würde, werde auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 15. Jänner 2001, Zl. 2000/03/0143, verwiesen.

Zu den Spruchteilen I. 1) und II. 1) wurde unter Verweis auf § 101 Abs. 4 KFG und § 59 Abs. 1 KFG-Durchführungsverordnung (KDV) ausgeführt, dass auf dem verfahrensgegenständlichen Anhänger eine Vorrichtung montiert gewesen sei, auf der ein Stapler angebracht gewesen wäre. Bei diesem Stapler handle es sich jedenfalls um Ladung, da nach dem der Anzeige beigelegten Zulassungsschein des gegenständlichen Anhängers eine Typenänderung des Anhängers auf Grund der Umbauten zum Deliktszeitpunkt nicht vorgenommen worden wäre. Eine § 59 Abs. 1 KDV entsprechende Tafel sei am gegenständlichen Fahrzeug nicht angebracht gewesen. Ein selbst gefertigtes Kennzeichen könne diese, ihrem Aussehen nach exakt definierte Tafel nicht ersetzen.

Nach der Begründung zu den Spruchteilen I. 2) und II. 2) sei gemäß § 50 Abs. 1 KFG das Ändern der Kennzeichentafeln und das Anbringen von Vorrichtungen, mit denen das Kennzeichen eines Fahrzeuges ganz oder teilweise verdeckt oder unlesbar gemacht werden könne, verboten. Aus den im Akt der Erstbehörde einliegenden Fotos sei erkennbar, dass der am hinteren Ende des Fahrzeuges angebrachte Stapler das Originalkennzeichen zumindest teilweise verdeckt habe, da dieser oberhalb des Originalkennzeichens transportiert worden sei. Der gegenständliche Stapler sei als Vorrichtung im Sinne der obzitierten Bestimmung zu betrachten. Der Beschwerdeführer habe sich bezüglich des selbst gefertigten Kennzeichens den erhebenden Beamten gegenüber damit gerechtfertigt, dass er dieses habe anfertigen lassen, "damit man das Anhängerkennzeichen gut sehe".

Zu den Spruchteilen I. 3) und II. 3) wird dargelegt, dass an Anhängern gemäß § 49 Abs. 6 KFG hinten die vorgesehenen Kennzeichentafeln mit dem für das Fahrzeug zugewiesenen Kennzeichen angebracht sein müssen; das Anbringen weiterer Kennzeichentafeln sei unzulässig. Neben der teilweise verdeckten Kennzeichentafel am Anhänger sei am Stapler eine selbst gefertigte Kennzeichentafel angebracht worden, die optisch mit der dem Anhänger tatsächlich zugewiesenen amtlichen Kennzeichentafel verwechselt hätte werden können. Dem Zeugen H. sei zwar die fehlende Vertiefung der Kennzeichentafel optisch aufgefallen, er habe dies jedoch darauf bezogen, dass er relativ nahe am Fahrzeug gestanden sei. Die gegenständliche Tafel sei auf Grund ihrer Verwechslungsfähigkeit als "weitere Kennzeichentafel" im Sinne des § 49 Abs. 6 KFG zu verstehen, weshalb deren Anbringung gemäß dieser Bestimmung unzulässig sei.

Nach den Ausführungen zu den Spruchteilen I. 4) und II. 4) habe die Profiltiefenmessung mittels eines Spezialgerätes durch den kraftfahrzeugtechnischen Sachverständigen H. eine Unterschreitung der Profiltiefe durch die Reifen am LKW bei der 3. Achse links und rechts ergeben. Gemäß § 4 Abs. 4 KDV habe die Tiefe der für die Ableitung des Wassers von der Lauffläche des Reifens erforderlichen Vertiefungen des Laufstreifens (Profiltiefe) im mittleren Bereich der Lauffläche bei Kraftfahrzeugen und Anhängern mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg mindestens 2 mm zu betragen. Dabei sei nicht von Belang, dass diese Unterschreitungen an der optisch abgefahrensten Stelle beobachtet worden seien, da auch an diesen Stellen die Reifen die vorgeschriebene Mindestprofiltiefe erreichen müssten. Es habe keinerlei Anhaltspunkte für eine durch den Beschwerdeführer in der Berufungsschrift behauptete Fehlmessung gegeben.

Zu den den Spruchteilen I. 5) bis I. 7) und II. 5) bis II. 7) zu Grunde gelegten vorgefundenen technischen Mängeln, nämlich dem gebrochenen Hauptfederblatt und der fehlenden Bremswirkung am LKW wie der stark ungleichen Bremswirkung am Anhänger, sei festzuhalten, dass diese Mängel durch den Sachverständigen der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge im Lichte des § 4 Abs. KFG, des § 6 Abs. 1 dritter Satz KFG und des § 6 Abs. 7 KFG als derart gravierend eingestuft worden seien, dass sie in der Folge zur Abstellung des LKWs geführt hätten. Auch wenn die festgestellten Mängel für den Lenker selbst nicht erkennbar gewesen seien, treffe den Beschwerdeführer als Zulassungsbesitzer bzw. Beförderer, der die Beförderungseinheit für die Beförderung gefährlicher Güter einsetzte, die Verantwortung für diese Mängel. Die ihm vorgeworfenen Übertretungen würden Ungehorsamsdelikte darstellen, bei denen zum Tatbestand der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehöre. Bei diesen Delikten sei gemäß § 5 Abs. 1 VStG Fahrlässigkeit ohne weiteres anzunehmen, es sei denn, der Beschuldigte mache glaubhaft, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden treffe. Dies sei nach einschlägiger Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes dann der Fall, wenn der Beschwerdeführer im Betrieb ein wirksames Kontrollsystem

eingerichtet habe, sodass er unter den vorhersehbaren Verhältnissen mit gutem Grund die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften erwarten habe können (siehe das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 27. Jänner 1995, Zl. 94/02/0281). Ein solches liege nur dann vor, wenn dadurch die Überwachung des Zustandes aller im Betrieb eingesetzten Fahrzeuge sichergestellt werden könne. In diesem Zusammenhang sei die durch den Beschwerdeführer vorgelegte Rechnung vom 21. Dezember 1998 (laut Rechnung Fertigstellung der Arbeiten am 19. Jänner 1999) nicht geeignet, nachzuweisen, dass der Beschwerdeführer die Mängelfreiheit des gegenständlichen Fahrzeuges erst relativ kurze Zeit vor der Kontrolle am 6. Mai 1999 habe überprüfen lassen. Auf dieser Rechnung sei unter "Durchgeführte Arbeiten" angeführt:

"Defekte Zuggabel erneuern, Licht- und Luftleitungen arbeitsbedingt ab- und aufmontieren, Vorrichtung zum Mitführen eines Staplers anfertigen und montieren, Komplette Beleuchtung erneuern und neu verkabeln, Alle 4 Bordwände bohren, Zuganker montieren, Abdeckungen schweißen." Darunter befänden sich keine Arbeiten, die die nunmehr festgestellten Mängel, nämlich an der Bremsanlage bzw. am Hauptfederblatt des Anhängerwagens, betroffen hätten. Ob und inwieweit die am 6. Mai 1999 vorgefundenen Mängel zum Zeitpunkt der Reparatur bereits bestanden hätten, könne daher nicht beurteilt werden. Der Beschwerdeführer habe sohin ein entsprechendes Kontrollsystem nicht dargelegt, weshalb gemäß § 5 Abs. 1 zweiter Satz VStG Fahrlässigkeit ohne weiteres anzunehmen gewesen sei. Insbesondere seien vom Beschwerdeführer keine Beweismittel vorgelegt worden, dass bei der gegenständlichen Beförderungseinheit die vorgeschriebenen Kontrollen durchgeführt worden seien oder dass ihm die Einhaltung dieser Vorschriften ohne sein Verschulden unmöglich gewesen sei.

Die Strafbemessung wurde im Wesentlichen damit begründet, dass hinsichtlich der Übertretungen der Spruchteile I. 4) bis I.

7) und II. 4) bis II. 7) in Ansehung der angetroffenen Mängel, welche durch den Sachverständigen H. als solche eingestuft worden seien, bei denen Gefahr in Verzug bestanden habe (betreffend die Spruchteile I.4 bis I.7) bzw. eine potenzielle Gefährlichkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmer darstellten (Spruchteile II. 4) bis

II. 7)), der Unrechtsgehalt dieser Übertretungen als gravierend bzw. als nicht zu vernachlässigend anzusehen sei. Als erschwerend sei zu werten, dass der Beschwerdeführer bereits Vorstrafen wegen Übertretung des GGSt habe. Alle auf Grund des § 27 Abs. 2 Z. 13 GGBG verhängten Strafen würden sich im untersten Bereich des vorgesehenen Strafrahmens bewegen, während die gemäß § 27 Abs. 1 Z. 1 GGBG verhängten Strafen teils unter Anwendung des § 20 VStG mit der Hälfte der vorgesehenen Mindeststrafe (die Spruchteile I. 1 bis I. 3) bzw. mit der vorgesehenen Mindeststrafe bestimmt worden seien (die übrigen Spruchteile).

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, in der Rechtswidrigkeit des Inhaltes geltend gemacht wird.

Die belangte Behörde hat die Akten vorgelegt und in der Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde beantragt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Gemäß § 7 Abs. 2 Z. 5 GGBG dürfen gefährliche Güter nur befördert werden, wenn die Verwendung der Fahrzeuge gemäß § 6 zulässig ist.

Gemäß § 6 Z. 1 Gefahrgutbeförderungsgesetz, BGBl. I Nr. 145/1998 (GGBG), dürfen Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter nur verwendet werden, wenn sie nach den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften (§ 3 Z. 9) im Verkehr verwendet werden dürfen.

Gemäß § 13 Abs. 5 Z. 1 GGBG hat der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass ein auf ihn zugelassenes Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß § 6 erfüllt sind.

Gemäß § 27 Abs. 1 Z. 1 GGBG begeht, wer als Beförderer gefährliche Güter entgegen § 7 Abs. 2 befördert, wenn die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengerer Strafe bedroht ist, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe von S 10.000,-- bis S 600.000,-- zu bestrafen.

Gemäß § 27 Abs. 2 Z. 13 GGBG begeht, wer als Zulassungsbesitzer entgegen § 13 Abs. 5 nicht für die Einhaltung der dort enthaltenen Bestimmungen sorgt, wenn die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte

fallenden strafbaren Handlung bildet oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengerer Strafe bedroht ist, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe von S 1.000,-- bis S 50.000,-- zu bestrafen.

Gemäß § 2 Abs. 1 Z. 32 Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967 (KFG) i.d.F. BGBl. I Nr. 103/1997, gilt als Gesamtgewicht das Gewicht des stillstehenden, fahrbereiten Fahrzeuges samt der Ladung, dem Lenker und allen gleichzeitig beförderten Personen.

Gemäß § 49 Abs. 6 KFG i.d.F. BGBl. I Nr. 103/1997 muss u.a. an Kraftwagen und Motordreirädern vorne und hinten und an Anhängern hinten, die vorgesehene Kennzeichentafel mit dem für das Fahrzeug zugewiesenen Kennzeichen angebracht sein. Das Anbringen weiterer Kennzeichentafeln ist unzulässig. Die Kennzeichentafeln müssen senkrecht zur Längsmittelebene des Fahrzeuges annähernd lotrecht und so am Fahrzeug angebracht sein, dass das Kennzeichen vollständig sichtbar und gut lesbar ist und durch die Kennzeichenleuchten im Sinne des § 14 Abs. 6 ausreichend beleuchtet werden kann. Bei Anhängern und Motorfahrrädern muss auch die Umrandung vollständig sichtbar sein.

Gemäß § 50 Abs. 1 KFG i.d.F. BGBl. Nr. 375/1988 ist das Ändern der Kennzeichentafeln und das Anbringen von Vorrichtungen, mit denen das Kennzeichen eines Fahrzeuges ganz oder teilweise verdeckt oder unlesbar gemacht werden kann, verboten.

Nach § 101 Abs. 4 KFG i.d.F. BGBl. Nr. 162/1995 müssen, wenn die Ladung um mehr als 1 m über den vordersten oder hintersten Punkt des Kraftfahrzeuges, bei Kraftfahrzeugen mit Anhängern des letzten Anhängers, hinausragt, die äußersten Punkte der hinausragenden Teile der Ladung anderen Straßenbenützern gut erkennbar gemacht sein.

§ 59 Abs. 1 Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399/1967 (KDV) i.d.F. BGBl. Nr. 101/1985, ordnet an, dass der äußerste Punkt eines über den vordersten oder den hintersten Punkt des Fahrzeuges hinausragenden Teiles der Ladung (§ 101 Abs. 4 KFG) durch eine 25 cm x 40 cm große, weiße Tafel mit einem roten, 5 cm breiten Rand erkennbar gemacht sein muss.

Der Beschwerdeführer rügt zunächst, der angefochtene Bescheid verstoße gegen das Doppelbestrafungsverbot und gegen den Grundsatz der Konsumtion. Dem gesetzlich normierten Strafanspruch gegenüber einem Halter (Zulassungsbesitzer) und Beförderer sei bei identem Sachverhalt nur bei nicht vorhandener Personenidentität zu entsprechen. Anderes könne weder dem Willen des Gesetzgebers, noch der das Kumulationsprinzip ausschließenden Konsumtion entsprechen. Die Verhaltensanforderungen an den Beförderer und an den Zulassungsbesitzer seien ident, da in beiden Fällen die Grundnorm die Bestimmung des § 6 GGBG sei. Dies werde durch das im angefochtenen Bescheid zitierte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes bestätigt, sei es doch danach "Aufgabe des Zulassungsbesitzers, dafür zu sorgen, dass ein auf ihn zugelassenes Fahrzeug, das den Vorschriften des § 6 leg. cit. nicht entspricht, bei der Beförderung gefährlicher Güter keine Verwendung findet", während sich der Beförderer zur Beförderung gefährlicher Güter nur solcher Fahrzeuge bedienen darf, die den Vorschriften gemäß § 6 GGBG entsprächen.

Dem kann nicht gefolgt werden. Der Beschwerdeführer wendet sich mit diesen Ausführungen gegen die im hg. Erkenntnis vom 15. November 2001, Zl. 2000/03/0143, zu einem gleichartigen Fall ausführlich begründete Auffassung des Verwaltungsgerichtshofes, dass bei einer Bestrafung als Beförderer und Zulassungsbesitzer gemäß dem GGBG keine Doppelbestrafung vorliegt und § 22 VStG betreffend die Kumulation von Verwaltungsstrafen zur Anwendung zu kommen hat. Auf die diesbezügliche Begründung dieses Erkenntnisses wird gemäß § 43 Abs. 2 VwGG verwiesen. Die vorgetragenen Überlegungen des Beschwerdeführers geben für den Verwaltungsgerichtshof keinen Anlass, von dieser Auffassung abzugehen.

Weiters bemängelt der Beschwerdeführer zu den Spruchteilen I.

1) und II. 1), es fehle dem Erkenntnis an einer begründeten Feststellung, dass der angebrachte Stapler eine Ladung im Sinne von § 101 Abs. 4 KFG i.V.m. § 59 Abs. 1 KDV darstelle. Deshalb sei ein Verstoß gegen die von der Behörde herangezogene Bestimmung nicht möglich.

Dem ist entgegenzuhalten, dass die Qualifikation des verfahrensgegenständlichen Staplers auf dem Anhänger als Ladung sowohl im erstinstanzlichen Bescheid (siehe Seite 5 oben: "Am Stapler, welcher hinten am Anhänger transportiert wurde, ...") als auch im angefochtenen Bescheid (wie eingangs wiedergegeben) begründet wurde. Im Übrigen begründet der Beschwerdeführer seine gegenteilige Behauptung in der Beschwerde selbst nicht.

Der Beschwerdeführer wendet weiters ein, im Verwaltungsstrafverfahren könnten Tatbildmerkmale in Form eines

Surrogates und damit der Schutzzweck der Norm erfüllt sein. Mit der "Tafel" am äußersten Punkt des Fahrzeuges, die nach Ansicht der Behörden sogar "Kennzeichenfunktion" gehabt haben solle, sei den Erfordernissen der von den Behörden herangezogenen Bestimmungen entsprochen. Dies werde durch die Lichtbilder dokumentiert, welche auch weitere "Tafeln" am hintersten Teil des Fahrzeuges zeigen würden, sodass der "Rand" des Fahrzeuges für andere Verkehrsteilnehmer gut erkennbar gemacht worden sei. Der Tafel einerseits Kennzeichenfunktion beizumessen und andrerseits einen Verstoß wider die oben zitierten Bestimmungen anzunehmen, sei in sich widersprüchlich und unzulässig.

Auch diese Ansicht des Beschwerdeführers kann nicht geteilt werden, geht doch die in diesem Zusammenhang maßgebliche Regelung des § 59 Abs. 1 KDV von der Verpflichtung der Verwendung einer Tafel nach den dortigen Kriterien aus (arg. "Der äußerste Punkt ... muss durch eine 25 cm x 40 cm große weiße Tafel mit einem roten, 5 cm breiten Rand erkennbar gemacht sein."). Der Umstand, dass die belangte Behörde diese Tafel unter § 49 Abs. 6 KFG subsumiert hat, kann bei der Anwendung des § 59 Abs. 1 KDV, der nicht auf eine Kennzeichentafel abstellt, keine Rolle spielen.

Der Beschwerdeführer wendet sich auch gegen die Auffassung der belangten Behörde, es wäre zu einem Verdecken des Kennzeichens des Anhängers gekommen, obwohl in den vorliegenden Lichtbildern anderes dokumentiert sei. Ein einwandfreies Ablesen des Kennzeichens sei jederzeit gewährleistet gewesen, weshalb eine Stellprobe beantragt worden sei, deren Durchführung die belangte Behörde unterlassen habe. Eine Ablehnung von Beweisanträgen sei nur dann gerechtfertigt, wenn ein Beweismittel untauglich sei. Das Lichtbild, dessen Aussagekraft von vielen Faktoren wie Standort oder Lichtverhältnissen abhänge, dürfe nicht alleine maßgebend sein.

Auch damit zeigt der Beschwerdeführer keine Rechtswidrigkeit auf. Gemäß § 50 Abs. 1 KFG ist das Anbringen von Vorrichtungen, mit denen das Kennzeichen eines Fahrzeuges ganz oder teilweise verdeckt oder unlesbar gemacht werden kann, verboten. Diese Regelung ist dahin zu verstehen, dass das Kennzeichen - von welchem Standort auch immer hinter dem Kraftfahrzeug - durch eine angebrachte Vorrichtung u.a. weder ganz noch teilweise verdeckt werden darf. Aus den im Akt erliegenden Fotos von der Hinterseite des Anhängers ist zu erkennen, dass der über den Anhänger hinausragende Stapler unmittelbar im Bereich über der Kennzeichentafel montiert ist und direkt über der Kennzeichentafel hinausragt und daher die Kennzeichentafel nicht von jedem Standort hinter dem Anhänger (insbesondere im näheren Bereich hinter dem Anhänger) zur Gänze gesehen werden kann, zu denken wäre etwa an den Standort eines Lenkers eines (in nicht so großer Entfernung) hinter dem gegenständlichen Anhänger fahrenden höheren Kraftfahrzeuges, etwa eines LKW. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass sich die belangte Behörde auf Grund der vorliegenden Fotos bereits über die maßgebenden Sachverhaltsmomente im Hinblick auf die vorgeworfene Verwaltungsübertretung gemäß § 50 Abs. 1 KFG ein klares Bild machen und den Beweisantrag einer Stellprobe unberücksichtigt lassen konnte (vgl. die in Walter - Thienel, Verwaltungsverfahrensgesetze I2, S 681f., in E. 239 und E. 241. angeführte hg. Judikatur).

Nach Ansicht des Beschwerdeführers sei weiters nicht nachvollziehbar, dass die belangte Behörde dem angebrachten Stapler im Spruchteil I. 2) und II. 2) des angefochtenen Bescheides Ladungsfunktion und im Spruchteil I. 3) und II. 3) Anhängerfunktion beigemessen habe.

Mit diesem Vorbringen ist der Beschwerdeführer im Ergebnis im Recht. Nach § 49 Abs. 6 KFG ist u.a. das Anbringen von weiteren Kennzeichentafeln - an Anhängern (wie sich dies aus dem vorangehenden ersten Satz dieser Bestimmung ergibt) - unzulässig. Diese Anordnung bezieht sich aber nur auf das Anbringen von Kennzeichentafeln am Anhänger selbst, nicht aber auf das Anbringen von Kennzeichentafeln auf nicht zum Anhänger gehörigen Teilen wie die Ladung. Da die belangte wie die erstinstanzliche Behörde den am hinteren Ende des Anhängers auf einer speziellen Vorrichtung befestigten Stapler zu Recht als Ladung qualifiziert hat, konnte § 49 Abs. 6 KFG nicht angewendet werden. Der angefochtene Bescheid erweist sich daher in Bezug auf die Spruchteile I. 3) und II. 3) als inhaltlich rechtswidrig.

Der Beschwerdeführer führt auch ins Treffen, dass die Frage der Zumutbarkeit der Erfüllung von Verpflichtungen und damit in Verbindung stehend die Erkennbarkeit von Mängeln in untauglicher Weise geprüft worden sei. Selbst die einschreitenden Beamten hätten bestätigt, dass festgestellte Mängel für den Lenker des Fahrzeuges nicht erkennbar gewesen seien. Der Lenker des Fahrzeuges des Beschwerdeführers hätte bestätigt, dass in seinem Betrieb die Weisung bestehe, allfällige Mängel an und um ein Fahrzeug sogleich zu melden, um sofortige Abhilfe schaffen zu können bzw. sofort selbst zur Behebung notwendige Maßnahmen zu veranlassen. Darüber hinaus würden vom Beschwerdeführer

selbst Kontrollen und Überprüfungen der Fahrzeuge durch befugte Gewerbsleute vorgenommen. Über die von der Firma K am beanstandeten Anhänger gemäß der vorgelegten Reparaturrechnung vorgenommenen Reparaturen hinaus hätten keine weiteren Mängel bestanden. Man könne dieser namhaften Firma auch nicht vorwerfen, sie hätte Mängel übersehen. Damit seien in einer dem Beschwerdeführer zumutbaren Weise die ihn als Zulassungsbesitzer und Beförderer treffenden Verpflichtungen erfüllt.

Dem Beschwerdeführer ist dazu zu entgegnen, dass bei den vorliegenden Delikten als Ungehorsamsdelikten gemäß § 5 Abs. 1 VStG Fahrlässigkeit ohne weiteres anzunehmen ist, es sei denn, der Beschuldigte macht glaubhaft, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Dies ist nach einschlägiger Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes dann der Fall, wenn der Beschuldigte im Betrieb ein wirksames Kontrollsystem eingerichtet hat, sodass er unter den vorhersehbaren Verhältnissen mit gutem Grund die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften erwarten konnte (siehe das hg. Erkenntnis vom 27. Jänner 1995, Zl. 94/02/0422). Nur ein solches, durch den Beschuldigten eingerichtetes Kontrollsystem hätte daher exkulpierende Wirkung. Ein solches liegt aber nur dann vor, wenn dadurch die Überwachung des Zustandes aller im Betrieb eingesetzter Fahrzeuge jederzeit sichergestellt werden kann (vgl. das hg. Erkenntnis vom 17. Jänner 1990, Zl. 89/03/0165). Wenn sich der Beschwerdeführer darauf beruft, es bestehe die Weisung, dass jeder Lenker allfällige Mängel am Kraftfahrzeug melden müsse, tut er damit kein solches Kontrollsystem dar. Auch zu der vom Beschwerdeführer ins Treffen geführten Rechnung vom 2. Februar 1999 betreffend am Anhänger durchgeführte Arbeiten hat die belangte Behörde zutreffend die Ansicht vertreten, dass der Beschwerdeführer ein mangelndes Verschulden in Bezug auf die Spruchteile I. 6. und I.7. bzw. II. 6. und II.7. schon deshalb nicht glaubhaft machen konnte, weil es dabei um Arbeiten am Anhänger geht, die mehr als vier Monate vor dem Tatzeitpunkt in Auftrag gegeben worden waren (Zeit der Reparaturarbeiten: 21. Dezember 1998 bis 19. Jänner 1999), zumal sich daraus auch nicht ergeben hat, dass eine umfassende Überprüfung des Anhängers und die Reparatur aller dabei hervorgekommener Mängel Gegenstand des Auftrages gewesen wäre.

Schließlich meint der Beschwerdeführer zur Strafbemessung, dass alleine die Höhe der verhängten Strafen im Einzelnen, aber umso mehr in der Summe zeige, dass damit nicht dem tatsächlichen Schuld- und Unrechtsgehalt ihm vorgeworfener Taten entsprochen worden sei. Sie sei wesentlich überhöht, es hätte von den in den §§ 20 und 21 VStG vorgesehenen Möglichkeiten Gebrauch gemacht werden müssen.

Dazu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass eine Anwendung des § 21 Abs. 1 VStG nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. u.a. die in Walter - Thienel, Verwaltungsverfahrensgesetze II2, S. 388, in E. 5 zu § 21 VStG angeführte hg. Judikatur) nur in Frage kommt, wenn die Schuld des Beschuldigten geringfügig ist. Davon kann aber nur die Rede sein, wenn das tatbildmäßige Verhalten des Täters hinter dem in der betreffenden Strafdrohung typisierten Unrechts- und Schuldgehalt erheblich zurückbleibt. Dass dies im vorliegenden Fall zuträfe, vermag der Verwaltungsgerichtshof nicht zu erkennen. Vom Beschwerdeführer wird dies selbst auch nicht näher begründet. Dies gilt in gleicher Weise für die vom Beschwerdeführer begehrte Anwendung der außerordentlichen Strafmilderung gemäß § 20 VStG, abgesehen davon, dass diese Bestimmung - wenn auch ohne nähere Begründung - im Hinblick auf die Spruchteile I. 1) bis I. 3) von der belangten Behörde ohnedies angewendet wurde.

Der angefochtene Bescheid war daher hinsichtlich seiner Spruchteile I. 3) und II. 3) gemäß § 42 Abs. 2 Z. 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben. Im Übrigen war die Beschwerde gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. II Nr. 333/2003. Das Mehrbegehren war im Hinblick auf den in der angeführten Verordnung vorgesehenen Pauschalbetrag für Schriftsatzaufwand (von dem auch die Umsatzsteuer erfasst ist) abzuweisen.

Wien, am 18. November 2003

Schlagworte

Verantwortung für Handeln anderer Personen Besondere Rechtsgebiete Diverses

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2003:2001030322.X00

Im RIS seit

19.12.2003

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, http://www.vwgh.gv.at

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at