jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE UVS Tirol 2007/10/08 2007/26/2502-3

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 08.10.2007

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol entscheidet durch sein Mitglied Mag. Franz Schett über die Berufung des Herrn G. C., I-V., vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. B. H., XY-Straße 3, I., gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck vom 17.08.2007, Zl VK-24884-2006, betreffend eine Übertretung nach dem Kraftfahrgesetz 1967 (KFG), nach öffentlicher mündlicher Verhandlung wie folgt:

Gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) iVm §§ 24, 51, 51c und 51e Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) wird die Berufung mit der Maßgabe als unbegründet abgewiesen, dass es bei der als erwiesen angenommenen Tat (§ 44a Z 1 VStG) nunmehr wie folgt zu lauten hat:

?Sie haben als Geschäftsführer der C. S. mit Sitz in XY 22, I-V., welche Zulassungsbesitzerin des Sattelzugfahrzeuges mit dem Kennzeichen XY ist, nicht dafür Sorge getragen, dass dieses Kraftfahrzeug und der damit gezogen Sattelanhänger, Kennzeichen XY, bzw die Beladung dieses Sattkraftfahrzeuges den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entspricht. Das betreffende Sattelkraftfahrzeug wurde am 27.09.2006 um 21.49 Uhr von Herrn L. S. auf der A 13 Brennerautobahn bei Strkm 34,200, Gemeindegebiet Gries am Brenner, gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass die Summe der Gesamtgewichte von Sattelzugfahrzeug und Anhänger das gemäß § 4 Abs 7a KFG zulässige Ausmaß von 40.000 kg um 1000 kg überschritten hat.?

Nach § 64 Abs 1 und 2 VStG hat der Berufungswerber einen Beitrag zu den Kosten des Berufungsverfahrens in Höhe von 20 Prozent der verhängten Strafe, das sind Euro 28,00, zu bezahlen.

Text

Mit dem nunmehr angefochtenen Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck vom 17.08.2007, Zl VK-24884-2006, wurde Herrn G. C., I-V., nachfolgender Sachverhalt zur Last gelegt:

?Tatzeit: 27.09.2006 um 21.49 Uhr

Tatort: Gemeinde Gries, auf der A 13, bei km 34.200

Fahrzeug: Sattelzugfahrzeug, XY, Anhänger, XY

Sie haben als Verantwortlicher der Firma C. S. in V., XY 22, diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten KFZ nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand bzw die Ladung des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von L. S. gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass beim betroffenen Fahrzeug die Summe der Gesamtgewichte und die Summe der Achslast gemäß § 4 Abs 7 a KFG von 40 Tonnen um 1000 kg überschritten wurde.?

Dadurch habe der Beschuldigte eine Verwaltungsübertretung nach § 103 Abs 1 Z 1 iVm § 4 Abs 7a KFG begangen. Über diesen wurde daher gemäß § 134 Abs 1 leg cit eine Geldstrafe von Euro 140,00 verhängt. Der Beitrag zu den Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens wurden nach § 64 VStG mit 10 Prozent der Strafe bestimmt.

Dagegen hat Herr G. C., vertreten durch Herrn Dr. B. H., Rechtsanwalt in I., fristgerecht Berufung an den Unabhängigen Verwaltungssenat in Tirol erhoben und darin begründend ausgeführt wie folgt:

?I) Mangelndes Verschulden:

1.)

Der Betroffene hat Vorkehrungen getroffen, die mit gutem Grund erwarten lassen, dass Verstöße gegen Rechtsvorschriften hintangehalten werden. Neben entsprechenden Dienstanweisungen an die bei ihm beschäftigten Lenker, Vorschriften strikte einzuhalten, hat er ein wirksames, begleitendes Schulungs- und Kontrollsystem mit entsprechenden Sanktionen Installiert.

Auch der Fahrer, Herr L. S., hat dieses Schulungsprogramm durchlaufen und kennt die entsprechenden Sanktionen bei Nichteinhaltung der Vorschriften.

Der Betroffene kommt somit seiner gesetzlichen Verpflichtung dadurch nach, dass er sämtliche LKW-Fahrer seines Unternehmens entsprechend schult, belehrt und überwacht.

2.)

Das Fahrzeug wurde bereits längere Zeit vor der Anhaltung in unbeladenem Zustand an den Fahrer übergeben. Im Zeitpunkt der Übergabe der Fahrzeuge mit den amtlichen Kennzeichen XY und XY an den Fahrer haben diese sämtlichen gesetzlichen Bestimmungen entsprochen.

Über die einschlägigen Bestimmungen betreffend den Gütertransport ist der Fahrer, Herr L. S., eingehend geschult.

An Hand des gegenständlichen Ladeauftrages hätte es nicht zu einer Überladung kommen können. Das Ladungsgewicht hat die Nutzlast der Fahrzeuge nicht überschritten.

Sämtliche Fahrten werden vom Firmensitz aus disponiert. So weiß man an Hand der Ladeaufträge, welche Gütermengen zu transportieren sind. Dementsprechend werden diesen Ladungen die geeigneten Fahrzeuge zugewiesen. Nicht nur der Fahrzeugtyp, sondern auch die technischen Merkmale sind für eine Zuteilung ausschlaggebend. So befinden sich im Fuhrpark des Betroffenen Sattelkraftfahrzeuge mit unterschiedlichen Eigengewichten und unterschiedlichen Nutzlasten.

Für die gegenständliche Fahrt wurden die Fahrzeuge mit den Kennzeichen XY (Leergewicht: 7575 kg) und XY (Leergewicht: 10400 kg) verwendet. Diese Fahrzeuge weisen ein gemeinsames Eigengewicht von

17.975 kg auf.

Laut Unterlagen, die dem Betroffenen bei Annahme des Fahrauftrages und bei der Disposition des Fahrers und der Fahrzeuge zur Verfügung standen, war ein maximales Gewicht von 39.975 kg (17.975 kg Fahrzeug und 22.000 kg Ladung) möglich. Laut CMR-Frachtbrief betrug das Gewicht der Ladung 22.000 kg. Bei der Disposition der gegenständlichen Fahrt ging der Betroffene also vom höchstmöglichen Ladungsgewicht laut Unterlagen aus und hat im Rahmen des Zumutbaren alles Erdenkliche getan, um eine Überladung zu vermeiden.

Beweis: Zulassungsscheine/Typenscheine der Fahrzeugkombination

CMR

Es war daher für den Betroffene nicht vorhersehbar, dass es bei diesem Transport zu einer Überladung im Ausmaß von 1.000 kg kommen könnte. dies vor allem auch deshalb, weil die Fahrer, die im Unternehmen des Betroffenen angestellt sind, umfassend über die einschlägigen Bestimmungen den Straßenverkehr und die Güterbeförderung betreffend informiert und geschult sind.

3.)

Gemäß § 102 Abs 1 Satz 2 KFG 1967 haben Berufskraftfahrer bei Lastkraftwagen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht.

Der Fahrer bestätigte dem Betroffenen vor Fahrtantritt, dass das Fahrzeug aufgrund der Angaben im Frachtbrief, nach persönlicher Überprüfung des Ladevorganges und der Ladung nicht überladen ist. Im gegenständlichen Fall bestand für den Betroffenen kein Grund, an den schlüssigen und widerspruchsfreien Angaben des Fahrers zu zweifeln.

Es muss geschulten Fernkraftfahrern zugebilligt werden, derartige Sachverhalte richtig feststellen zu können. Zusätzlich sind die Fahrer an die Dienstanweisung gebunden und können aus falschen Angaben keine Vorteile ziehen, sondern würden sich dadurch einer verwaltungsstrafrechtlichen Verfolgung sowie einer drohenden Kündigung bzw Entlassung aussetzen.

4.) Vertrauensschutz:

Der Auftraggeber ist für die Richtigkeit des Inhaltes des Ladeauftrages verantwortlich. Dem Betroffenen ist kein strafrechtliches Verschulden anzulasten, da er darauf vertrauen darf, dass sich der Vertragspartner rechtskonform verhält, zumal der Auftraggeber für falsche Angaben auch zivilrechtlich haftet.

III) Unrichtige Sachverhaltsfeststellung:

1.) Verwiegung:

Der von der Behörde angenommene Sachverhalt wird durch die Anzeige nicht getragen, zumal weder Angaben über die Verwiegung gemacht wurden und auch die wesentlichsten Beweisunterlagen, wie das Wiegeprotokoll und der Aktenvermerk zur gegenständlichen Verwiegung, von der Landesverkehrsabteilung einbehalten wurden.

Diese Beweisergebnisse stehen auch der Behörde nicht zur Verfügung, sodass ein Bestrafungsanspruch darauf nicht gestützt werden kann.

Beweis: Einvernahme des Meldungslegers

Vorlage des Aktenvermerks

Vorlage des Wiegeprotokolls

a)

Im Behördenakt fehlen Ausführungen dazu, wie diese Verwiegung stattgefunden hat, welche Meßmethode angewandt wurde und wie der Anzeigenleger bei der Messung im Einzelnen vorgegangen ist.

Auf die Verwendungsbestimmungen der Waage hinsichtlich Temperatur wird hingewiesen. Aus der Anzeige geht jedoch nicht hervor, inwieweit der im Regelfall für nichtselbsttätige Waagen gültige Temperaturbereich von minus 10 Grad bis plus 40 Grad eingehalten wurde.

b)

Der Anzeige wurde kein Wiegeprotokoll beigelegt. Es lässt sich daher nicht erkennen, ob die Gewichtsangaben mit dem Wiegeergebnis übereinstimmen, Verkehrsfehlergrenzen und Toleranzen berücksichtigt wurden. Es ist daher für den Betroffenen nicht möglich, den erhobenen Tatvorwurf zu kontrollieren.

Insbesondere trägt der gegenständliche Wiegeschein keine Unterschrift, sodass für den Betroffenen nicht objektivierbar ist, ob die handschriftlichen Ergänzungen vom Meldungsleger stammen oder ein weiterer Beamter die Verwiegung durchgeführt hat.

Beweispflichtig dafür, dass dar vorgeworfene Tatbestand erfüllt wurde, ist die Behörde. Ihrer Beweispflicht ist die Behörde nicht nachgekommen.

c)

Entsprechend dem Maß- und Eichgesetz sind die bei der Eichung zulässigen Abweichungen von der Richtigkeit (Eichfehlergrenzen) und die im eichpflichtigen Verkehr zulässigen Abweichungen von der Richtigkeit (Verkehrsfehlergrenzen) zu berücksichtigen bzw. in Abzug vom Messergebnis zu bringen.

d)

Wenn die einzelnen Nullverwiegungen vor der jeweiligen Verwiegung der LKW nicht dokumentiert werden, kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine derartige Nullverwiegung unmittelbar vor dem Tatvorgang nicht stattfand. Laut Stellungnahme des Bundeseichamtes könnte dies zu einer Verfälschung des Ergebnisses führen. Wie groß dieser Betrag sein kann, kann im Nachhinein nicht gesagt werden, auch wenn das Eichamt ausgeführt hat, dass es in der Regel nicht mehr als einige Ziffernschritte (bei dieser Waage 50 kg) sein würden.

Der Meldungsleger führt in seiner Relation vom 16.04.2007 aus:

?Bei Beginn der Verwiegungen (19:45 Uhr) wurde von RI P. die so genannte ?Tarierung? der Waage durchgeführt.?

Laut Wiegezettel fand die gegenständliche Verwiegung um 21.49 Uhr statt. Der Meldungsleger hat nicht dargelegt, wie die 2-Stunden-Differenz zwischen der Tarierung der Waage (19:45) und der gegenständlichen Verwiegung (21:49) zu verstehen ist und ob es mehrerer Verwiegungsversuche (?Verwiegungen?) bedurfte, um zu einem Wiegeergebnis zu gelangen.

Beweis: Einvernahme des Meldungslegers

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol kam aufgrund dieses Sachverhaltes zur Rechtsansicht, dass das Verwaltungsstrafverfahren im Zweifel einzustellen sei, da eine ordnungsgemäße Verwiegung nicht sichergestellt ist (siehe hierzu Berufungserkenntnis des UVS in Tirol vom 10. 03. 2003, uvs-2002/16/141-5).

2.) Verletzte Vorschrift:

Um den Betroffenen in die Verantwortung zu ziehen, ist es nicht ausreichend, nur die Übertretung festzustellen. Gerade für eine Gewichtsüberschreitung ist es unbedingt erforderlich, das genaue Ausmaß der Überschreitung festzustellen.

Es fehlen konkrete Feststellungen, ob die Gewichtsüberschreitung auf der Verletzung einer Bau- bzw Ausstattungsvorschrift beruht ODER durch die Beladung hervorgerufen wurde.

Im letzten Fall ist festzustellen, welche Ladung befördert wurde und ob der Betroffenen aufgrund der Gewichtsangaben bezüglich der Ladung Kenntnis davon haben musste.

Im gegenständlichen Fall hat der Meldungsleger folgende wesentliche Feststellungen unterlassen:

Verletzung von Bau- und Ausrüstungsvorschriften der verwendeten

Fahrzeuge

Verletzung von Beladungsvorschriften, wenn ja

Art der Ladung

Gewicht der Ladung

Da der Beschuldigte das ihm zur Last gelegte Delikt nicht begangen hat, kann er dafür auch nicht zur Verantwortung gezogen werden.

Beweispflichtig für die Erfüllung des objektiven Tatbestandes ist die Behörde. Aufgrund der mangelhaften Anzeige und der unterlassenen Vorlage von Beweismitteln kann die Behörde ihrer Beweispflicht nicht entsprechen.

lll.) Mangelhafte Begründung:

Diese Einwendungen wurden von der belangten Behörde nicht ausreichend berücksichtigt, sodass durch die unterlassenen Beweisaufnahmen der Sachverhalt nicht hinreichend geklärt wurde und die abschließende rechtliche Beurteilung mangelhaft geblieben ist.

Gemäß § 58 Abs 2 und § 60 AVG sind Bescheide zu begründen. Das innere Ausmaß der Begründung wird durch das von der Rechtsordnung anerkannte Rechtsschutzinteresse der Partei bestimmt (VwGH 26.06.1959, Slg 5.007 A, 05.03.1982, 81/08/0016 ua).

Die Bescheidbegründung hat auf jede strittige Sach- und Rechtsfrage von Relevanz einzugehen (VWGH 25.10.1994, 94/14/0016).?

Der Berufungswerber hat daher die Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens beantragt.

Die Berufungsbehörde hat wie folgt erwogen:

A) Sachverhalt:

Zur Klärung des entscheidungswesentlichen Sachverhaltes wurde Beweis aufgenommen durch Einsichtnahme in den erstinstanzlichen Strafakt sowie durch Einvernahme des Meldungslegers RI L. P. in der öffentlichen mündlichen Berufungsverhandlung am 05.10.2007. Weiters wurde vom Meldungsleger bei seiner Einvernahme eine Kopie des von ihm anlässlich der Amtshandlung angefertigten Aktenvermerks vorgelegt.

Sachverhaltsfeststellungen:

Herr S. L. hat das Sattelkraftfahrzeug mit den italienischen Kennzeichen XY (Sattelzugfahrzeug) und XY (Sattelanhänger) am 27.09.2006 um 21.49 Uhr auf der A 13 Brennerautobahn bei Strkm 34,200, Gemeindegebiet Gries am Brenner, gelenkt. Das Gesamtgewicht des Sattelkraftfahrzeuges hat dabei, unter Abzug der Verkehrsfehlergrenze, 41.000 kg betragen. Das Gewicht des Sattelkraftfahrzeugs samt Ladung wurde mittels der am Anhalteort befindlichen nichtselbsttätigen Waage durch einen Polizeibeamten ermittelt. Die Waage war zum Zeitpunkt der Verwiegung gültig geeicht.

Zulassungsbesitzerin des betreffenden Sattelzugfahrzeuges ist und war auch schon im Tatzeitpunkt die C. S. mit Sitz in XY 22, I-V.

Beweiswürdigung:

Der Ort und die Zeit des Lenkens bzw der Kontrolle, die Fahrzeugdaten und die Person des Lenkers ergeben sich aus der Anzeige der Autobahnpolizeiinspektion Schönberg im Stubaital vom 03.10.2006, GZ A1/0000057379/01/2006.

Für die Behörde hat keine Veranlassung bestanden, die Richtigkeit dieser in der Anzeige getroffenen Feststellungen in Zweifel zu ziehen. Dem Meldungsleger als Organ der Straßenaufsicht ist nämlich schon aufgrund seiner Ausbildung und beruflichen Tätigkeit zuzubilligen, dass er diese verwaltungsstrafrechtlich relevanten Fakten richtig und vollständig wahrgenommen und wiedergegeben hat. Es wäre auch unerfindlich, welche Umstände den Meldungsleger veranlasst haben sollten, diesbezüglich falsche Angaben zu machen, zumal er im Falle bewusst unrichtiger Anzeigenerstattung mit massiven disziplinären und auch strafrechtlichen Folgen rechnen müsste. Außerdem garantiert auch die vom Meldungsleger bei der Anzeigenerstattung praktizierte Vorgangsweise, nämlich das sofortige handschriftliche Festhalten der wesentlichen Daten in einem Aktenvermerk, die inhaltliche Richtigkeit der diesbezüglichen Angaben in der Anzeige.

Die Feststellungen bezüglich des Gesamtgewichtes ergeben sich ebenfalls aus der vorangeführten Anzeige sowie aufgrund des im erstinstanzlichen Akt einliegenden Wiegescheines und des eingeholten Eichscheines für die zur Gewichtsermittlung verwendete nichtselbsttätige Waage.

Durch den Eichschein vom 23.01.2006 werden die gültige Eichung der Waage im Kontrollzeitpunkt und damit auch deren ordnungsgemäßes Funktionieren bei der betreffenden Verwiegung belegt. Dem Meldungsleger als Organ der Straßenaufsicht ist jedenfalls zuzubilligen, dass er die betreffende Verwiegung den Verwendungsbestimmungen entsprechend durchführen konnte. Dies gilt umso mehr, als es sich, wie der Behörde aus früheren Verfahren bekannt ist und vom Meldungsleger bei seiner Einvernahme nochmals dargetan wurde, beim Wiegevorgang mit der betreffenden nichtselbsttätigen Waage um einen einfachen, weitgehend automatisierten Vorgang handelt.

Zur Verkehrsfehlergrenze, welche nach Ansicht des Berufungswerbers zu berücksichtigen gewesen wäre, ist zunächst festzustellen, dass für die Tatbestandsmäßigkeit einer Übertretung nach der genannten Vorschrift die Höhe der Gewichtsüberschreitung entgegen dem Vorbringen des Berufungswerbers nicht ausschlaggebend ist (vgl VwGH 28.10.1998, Zl 98/03/0184). Der Verwaltungsgerichtshof hat außerdem im Zusammenhang mit der Überprüfung des Atemalkoholgehalts festgehalten, dass die Vornahme eines Abzuges vom festgestellten Atemalkoholgehalt im Ausmaß von Fehlergrenzen (§ 39 Abs 2 Z 2 und 3 Maß- und Eichgesetz) im Gesetz nicht vorgesehen ist. Vielmehr kommt es auf

die vom Gerät gemessenen und angezeigten Werte an (VwGH 20.12.2002, Zl 2000/02/0225). Nach Ansicht der Berufungsbehörde hat diese Rechtsprechung auch im vorliegenden Fall Relevanz. Hier wie dort ist die entscheidende Frage, ob das Ergebnis, welches mit einem geeichten Messgerät festgestellt wurde, dem Strafverfahren zugrunde zu legen ist oder ob das Ergebnis nachträglich um einen gewissen Betrag korrigiert werden muss. Im Lichte der zitierten Judikatur steht für die Berufungsbehörde fest, dass vom gewogenen Gewicht kein Abzug erfolgen musste. Dennoch haben der Meldungsleger bzw die Erstinstanz zugunsten des Berufungswerbers einen solchen Abzug vorgenommen, was entgegen den Ausführungen des Berufungswerbers anhand des Wiegescheines nachvollzogen werden kann. Der Berufungswerber hat im Übrigen keine konkreten Tatsachen aufgezeigt, die Zweifel an der Richtigkeit des Wiegeergebnisses erwecken könnten. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hätte der Berufungswerber aber konkrete, gegen das Messergebnis sprechende Tatsachen, wie etwa das Ergebnis einer Kontrollabwiegung, ins Treffen führen oder aber konkret aufzeigen müssen, dass und welche Verwendungsbestimmungen nicht eingehalten wurden. Wenn der Berufungswerber auf die Notwendigkeit zur Durchführung einer Nullverwiegung bzw auf den in den Verwendungsbestimmungen vorgesehenen Temperaturbereich hinweist, mangelt es diesem allgemein gehaltenen Vorbringen jedenfalls an der zur Erweckung begründeter Bedenken gegen die Richtigkeit des Messergebnisses notwendigen Substanz. Was die ?Nulltarierung? anlangt, ist außerdem festzuhalten, dass sich aus den Verwendungsbestimmungen für die betreffende nichtselbsttätige Waage eine Verpflichtung, nach jedem Wiegevorgang eine Nullverwiegung vorzunehmen, nicht ergibt. Eine solche hat vielmehr nur dann zu erfolgen, wenn die Waage nach Abschluss der Verwiegung bzw vor Durchführung eines neuen Wiegevorganges nicht Null anzeigt. Darauf wird laut den glaubwürdigen Angaben des Berufungswerbers auch geachtet und haben sich keinerlei Anhaltspunkte dafür ergeben bzw wird dies auch vom Berufungswerber selbst nicht behauptet, dass die in Rede stehende Waage vor Durchführung der verfahrensgegenständlichen Verwiegung nicht auf Null gestellt war. Aufgrund der Angaben des Meldungslegers sieht es die Berufungsbehörde schließlich auch als erwiesen an, dass die Außentemperatur im Tatzeitpunkt innerhalb des zulässigen Verwendungsbereiches der Waage gelegen hat.

Dass es sich bei der Zulassungsbesitzerin des betreffenden Zugfahrzeuges (bei der zur Verfügung über das Fahrzeug Berechtigten) um die C. S. handelt und auch im Tatzeitpunkt gehandelt hat, ergibt sich aus der im erstinstanzlichen Akt einliegenden Kopie des Fahrzeugscheines.

Unstrittig ist bzw hat dies der Rechtsvertreter des Berufungswerbers selbst mitgeteilt, dass Herr G. C. Geschäftsführer der vorgenannten Aktiengesellschaft und damit deren zur Vertretung nach außen berechtigtes Organ ist.

B) Rechtsgrundlagen:

Die im gegenständlichen Fall maßgeblichen Bestimmungen lauten wie folgt:

?1. Kraftfahrgesetz 1967, BGBl Nr 267/1967, in der zum Tatzeitpunkt geltenden Fassung BGBl I Nr 99/2006:

§ 4

Allgemeines

(7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhängern 41 000 kg und mit Containern und Wechselaufbauten 44 000 kg und beim Transport von Rundholz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 km 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. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.

....

§ 103

Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers

(1) Der Zulassungsbesitzer

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

?

§ 134

Strafbestimmungen

(1) Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung (EWG) Nr 3820/85 sowie der Verordnung (EWG) Nr 3821/85 zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu Euro 5.000,00, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. ?

2. Verwaltungsstrafgesetz 1991, BGBl Nr 52/1991, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl I Nr 117/2002:

Schuld

§ 5

(1) Wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt, genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres 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.

(2) Unkenntnis der Verwaltungsvorschrift, der der Täter zuwidergehandelt hat, entschuldigt nur dann, wenn sie erwiesenermaßen unverschuldet ist und der Täter das Unerlaubte seines Verhaltens ohne Kenntnis der Verwaltungsvorschrift nicht einsehen konnte.

Besondere Fälle der Verantwortlichkeit

§ 9

(1) Für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch juristische Personen, Personengesellschaften des Handelsrechts oder eingetragene Erwerbsgesellschaften ist, sofern die Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmen und soweit nicht verantwortliche Beauftragte (Abs 2) bestellt sind, strafrechtlich verantwortlich, wer zur Vertretung nach außen berufen ist.

Strafbemessung

§ 19

(1) Grundlage für die Bemessung der Strafe ist stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient, und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat.

(2) Im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) 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 §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.?

C) Rechtliche Beurteilung:

Schuldspruch:

Da das betreffende Sattelkraftfahrzeug im Tatzeitpunkt ein Gesamtgewicht von (unter Abzug der Messtoleranz) 41.000 kg aufgewiesen hat, ergibt sich insofern ein Verstoß gegen § 4 Abs 7a KFG, demzufolge die Summe der Gesamtgewichte von Kraftwagen mit Anhängern, von den hier unstrittig nicht vorliegenden Sonderfällen abgesehen, maximal 40 t betragen darf.

Die C. S. war im Tatzeitpunkt Zulassungsbesitzerin des gegenständlich verwendeten Zugfahrzeuges. Damit hatte sie gemäß § 103 Abs 1 Z 1 KFG für den gesetzmäßigen Zustand des Sattelkraftfahrzeuges bzw seiner Beladung zu sorgen, und zwar ungeachtet dessen, dass Zulassungsbesitzerin des Anhängers laut Fahrzeugschein Herr F. C. war. Mit der 13. KFG-Novelle, BGBl Nr 458/1990, wurden in das Kraftfahrgesetz nämlich Gewichtsbestimmungen für Fahrzeugkombinationen aufgenommen (zB: § 4 Abs 7a, § 101 Abs 1 lit a). Damit hat der Gesetzgeber, nicht zuletzt in Reaktion auf die Kontrollpraxis, wonach Kraftwagen- bzw Sattelzüge häufig als Einheit verwogen wurden, die rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, solche Fahrzeugkombinationen, was die Gewichtsbestimmungen anlangt, auch in rechtlicher Hinsicht als Einheit zu behandeln. Daraus folgt aber, dass auch die Verantwortlichkeit des Zulassungsbesitzers einer ergänzenden Regelung bedurfte. Da bei einer Fahrzeugkombination für das Kraftfahrzeug und den Anhänger jeweils eine eigene Zulassung vorliegen, es also immer zwei Zulassungsbesitzer gibt, mag es sich dabei auch um dieselbe (natürliche oder juristische) Person handeln, musste sichergestellt werden, dass eine Person im Falle der Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichtes verwaltungsstrafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden kann und nicht etwa, insbesondere bei verschiedenen Zulassungsbesitzern, wiederum jedem Zulassungsbesitzer nur die Gewichtsüberschreitung seines Fahrzeuges bzw Anhängers als jeweils eigene Übertretung vorwerfbar ist. Der Gesetzgeber hat daher im § 103 Abs 1 Z 1 KFG dem Begriff ?Fahrzeug? den Klammerausdruck ?(der Kraftwagen mit Anhänger)? angefügt. Es wurde also dem Zulassungsbesitzer (Einzahl) die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit dafür auferlegt, dass eine Fahrzeugkombination, die zwingend zwei Zulassungsbesitzer hat, den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entspricht. Damit wurde nach Ansicht der Berufungsbehörde klargestellt, dass auch im Falle der Überschreitung des zulässigen Ges

amtgewichtes eines Kraftwagenzuges bzw Sattelzuges gegen eine einzelne Person verwaltungsstrafrechtlich vorgegangen werden kann, diese also die strafrechtliche Verantwortlichkeit für das Kraftfahrzeug mit Anhänger insgesamt trifft. Wenn Zulassungsbesitzer des Kraftfahrzeuges und des Anhängers dabei verschiedene Personen sind, bedeutet dies nach Ansicht der Berufungsbehörde, dass nach dem Willen des Gesetzgebers jeden Zulassungsbesitzer die Verantwortung dafür trifft, dass die Fahrzeugkombination insgesamt den für diese geltenden Bestimmungen hinsichtlich des Gesamtgewichtes entspricht. Eine andere Sichtweise wäre auch im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz bedenklich. Es wäre nämlich nach Ansicht der Berufungsbehörde nicht begründbar, wenn Fahrzeugkombinationen, je nachdem ob die Zulassungsbesitzer des Kraftfahrzeuges und des Anhängers ident sind oder nicht, rechtlich unterschiedlich behandelt würden, bei verschiedenen Zulassungsbesitzern die Regelungen hinsichtlich des Gesamtgewichtes also wegen Verantwortlichkeit jedes Zulassungsbesitzers nur für sein Fahrzeug (Kraftwagen bzw Anhänger) nicht zum Tragen kämen.

Im Ergebnis ist sohin festzuhalten, dass der Berufungswerber als, wie erwähnt, verwaltungsstrafrechtlich verantwortliches Organ der Zulassungsbesitzerin des Zugfahrzeuges den objektiven Tatbestand einer Übertretung des § 103 Abs 1 Z 1 KFG iVm § 4 Abs 7a leg cit verwirklicht hat.

Dem Berufungswerber liegt nach Ansicht der Berufungsbehörde auch ein Verschulden zur Last.

Gemäß § 103 Abs 1 Z 1 KFG hat der Zulassungsbesitzer bzw der für diesen gemäß § 9 VStG verwaltungsstrafrechtlich Verantwortliche dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug und seine Beladung, unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder Ausnahmebewilligungen, den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund

dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Dem Zulassungsbesitzer bzw dem Verantwortlichen gemäß § 9 VStG kommt daher für den Zustand des Fahrzeuges eine nach§ 134 KFG verwaltungsstrafrechtlich sanktionierte Überwachungsfunktion zu. § 103 Abs 1 Z 1 KFG stellt ein sog Ungehorsamsdelikt im Sinne des§ 5 Abs 1 VStG dar, dh dass der Zulassungsbesitzer bzw der für diesen verwaltungsstrafrechtlich Verantwortliche einen nicht den gesetzlichen Bestimmungen entsprechenden Zustand des Fahrzeuges zu verantworten hat, wenn er nicht glaubhaft macht, dass ihn daran kein Verschulden trifft. Er muss somit darlegen, dass er wirksame Maßnahmen (zB Kontrollen oder Beauftragung anderer Personen zur Vornahme dieser Kontrollen) gesetzt hat, um derartige Verstöße zu vermeiden. Unterlässt er dies oder misslingt ihm die Glaubhaftmachung, hat er einen eventuellen Verstoß gegen die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen zu verantworten (vgl VwGH 25.10.1989, Zl 88/03/0180). Die in § 103 Abs 1 Z 1 KFG normierte Verhaltenspflicht verlangt dabei zwar nicht, dass der Zulassungsbesitzer bzw Verantwortliche gemäß § 9 VStG selbst die Beladung dahingehend überprüft, ob sie den gesetzlichen Vorgaben entspricht, sondern ist es im Hinblick auf die im heutigen Wirtschaftleben vielfach notwendige Arbeitsteilung zulässig, dass er sich zur Erfüllung der ihm obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen anderer Personen bedient, in diesem Fall hat er aber jene Vorkehrungen zu treffen, die mit Grund erwarten lassen, dass Überladungen hintangehalten werden. Er hat also, wie erwähnt, ein wirksames Kontrollsystem einzurichten.

Der Berufungswerber hat nun aber weder in der Berufung noch in der im erstinstanzlichen Verfahren abgegebenen Stellungsnahme ein Vorbringen erstattet, durch das ein fehlendes Verschulden glaubhaft gemacht werden könnte.

Er behauptet zwar das Vorliegen eines ausreichenden Kontrollsystems, ohne dieses Vorbringen aber näher zu präzisieren. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichthofes wäre er aber insbesondere dazu angehalten gewesen, von sich aus konkret dazulegen, wann, wie oft und auf welche Weise von ihm Kontrollen durchgeführt werden (vgl VwGH 19.01.1992, Zlen 91/03/0035, 0036 uva). Mangels entsprechender Ausführungen hat für die Berufungsbehörde keine Verpflichtung bestanden, diesbezüglich weitere Ermittlungen anzustellen (vgl VwGH 24.01.1997, Zl 96/02/0489).

Ebenfalls fehlen konkrete Ausführungen zum behaupteten Sanktionssystem bei Nichteinhaltung der Gewichtsbestimmungen durch die Lenker.

Wenn der Berufungswerber weiters ausführt, seine Fahrer würden ausreichend und wiederkehrend geschult, um die Einhaltung der Gewichtsbestimmungen sicherzustellen, kann ihn auch dieses Vorbringen nicht entlasten. Damit will er offenkundig darlegen, dass er die ihn treffende Verpflichtung zur Kontrolle der Beladung eigenverantwortlich dem jeweiligen, entsprechend geschulten Fahrzeuglenker übertragen hat. Dieses Vorbringen erweist sich nun aber bereits aus dem Grund als nicht zielführend, weil es,wie erwähnt, zusätzlich der Einrichtung eines wirksamen Kontrollsystems bedarf. Das heißt, dass der Zulassungsbesitzer bzw der für diesen verwaltungsstrafrechtlich Verantwortliche die Einhaltung der Verpflichtungen durch den Lenker durch die Einrichtung eines wirksamen Kontrollsystems sicherzustellen hat. Diesbezüglich hat der Berufungswerber aber, wie zuvor ausgeführt, kein konkretes Vorbringen erstattet. Abgesehen davon, hat der Berufungswerber auch nicht dargelegt, auf welche Weise und in welcher Häufigkeit derartigen Schulungen erfolgen.

Wenn der Berufungswerber weiters ausführt, es bestehe eine Dienstanweisung an die Fahrer, die maßgeblichen Rechtsvorschriften einzuhalten, ist für ihn auch damit nichts zu gewinnen. Zunächst ist festzuhalten, dass die Erteilung von Dienstanweisungen an die Lenker den Zulassungsbesitzer bzw den für diesen strafrechtlich Verantwortlichen nicht von seiner eigenen Verantwortung entbinden kann, zumal eine Überwälzung der den Zulassungsbesitzer treffenden Verpflichtungen auf die diesbezüglich ohnedies gesondert unter Strafsanktion stehenden Lenker nicht möglich ist (vgl VwGH 14.03.1984, Zl 83/03/0272 ua). Weiters führt der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung aus, dass die bloße Erteilung von Weisungen an die Lenker kein taugliches Kontrollsystem darstellt. Entscheidend ist, dass zusätzlich eine wirksame Kontrolle der vom Verantwortlichen erteilten Weisungen erfolgt (vgl VwGH 06.10.1993, Zl 93/17/0133 ua). Diesbezüglich hat der Berufungswerber aber, wie erwähnt, kein konkretes Vorbringen erstattet. Er hat also nicht in der geforderten konkreten Weise dargetan, wie er seiner Verpflichtung zur Überwachung der von ihm beauftragten Personen nachgekommen ist und wieso er dessen ungeachtet die in Rede stehende Übertretung nicht verhindern konnte. Ebenfalls nicht zielführend ist im Lichte dieser Rechtsprechung das weitere Berufungsvorbringen, wonach der Lenker ihm, dem Berufungswerber, vor Fahrtantritt bestätigt habe, dass das Fahrzeug aufgrund der Angaben im Frachtbrief bzw nach persönlicher Überprüfung des Ladevorganges und der Ladung nicht überladen sei. Der Berufungswerber darf sich nicht allein auf, im vorliegenden Fall zudem unrichtige, Angaben der Lenker verlassen,

sondern hat er durch ein Kontrollsystem sicherzustellen, dass die Lenker die behaupteten Kontrollen tatsächlich ordnungsgemäß durchführen. Ebenfalls hat er sich durch Kontrollen Gewissheit darüber zu verschaffen, dass die von ihm selbständig mit der Überwachung der Beladung betrauten Lenker tatsächlich jene fachlichen Kenntnisse besitzen, um diese Überwachungsaufgaben ordnungsgemäß durchführen zu können. Diesbezüglich hat der Berufungswerber ebenfalls kein konkretes Vorbringen erstattet.

Wenn der Berufungswerber schließlich ausführt, dass es anhand des gegenständlichen Ladeauftrages zu keiner Überladung hätte kommen können und dass sämtliche Fahrten vom Firmensitz aus disponiert und dementsprechend den Ladungen die geeigneten Fahrzeuge zugewiesen würden, erweist sich auch dies als nicht zielführend. Dazu ist nämlich festzuhalten, dass eine Überprüfung der Einhaltung der Gewichtsbestimmungen allein anhand der Ladeaufträge kein wirksames Kontrollsystem darstellt. Dies schon deshalb, weil der Zulassungsbesitzer bzw der für diesen strafrechtlich Verantwortliche nicht überprüfen kann, auf welche Weise das Gewicht der Ladung bestimmt worden ist. Dass ihm eine Bescheinigung über die Verwiegung des Ladegutes mit einer geeichten Waage vorgelegt worden ist, bringt der Berufungswerber selbst nicht vor. Damit konnte er nicht ohne weiteres von der Richtigkeit der mitgeteilten Gewichtsangaben ausgehen. Dasselbe gilt für allfällige Eintragungen in einem Frachtbrief.

Als nicht zielführend erweist sich in diesem Zusammenhang auch das Vorbringen, wonach der Auftraggeber für die Richtigkeit des Inhaltes des Ladeauftrages verantwortlich sei, und er, der Berufungswerber, auf ein rechtskonformes Verhalten seines Vertragspartners habe vertrauen dürfen. Wie sich aus § 103 Abs 1 Ziff.1 KFG ergibt, hat der Zulassungsbesitzer bzw der für diesen strafrechtlich Verantwortliche für den gesetzmäßigen Zustand des Fahrzeuges bzw der Beladung zu sorgen. Dies erfordert, wie in der Rechtsprechung wiederholt ausgeführt, die Entfaltung einer eigenen Kontrolltätigkeit bzw die Einrichtung eines tauglichen Kontrollsystems. Der Zulassungsbesitzer kann sich also nicht bloß auf die Angaben des Auftraggebers verlassen.

Insgesamt ist daher der Berufungswerber dem in der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes aufgestellten Erfordernis der Darstellung des Kontrollsystems im Einzelnen nicht ausreichend nachgekommen. Die Ausführungen des Berufungswerbers enthalten vor allem auch keine Angaben darüber, dass und aus welchen Gründen das Kontrollsystem mit hoher Wahrscheinlichkeit Verwaltungsübertretungen von vornherein hintanzuhalten geeignet ist (VwGH 20.12.1999, Zl 99/10/0173).

Im Ergebnis war daher aufgrund der gesetzlichen Vermutung in§ 5 Abs 1 VStG fahrlässige Tatbegehung anzunehmen.

Auch das sonstige Berufungsvorbringen erweist sich als nicht zielführend.

Mit dem Hinweis, das Fahrzeug sei dem Fahrer längere Zeit vor der Anhaltung in unbeladenem Zustand übergeben worden und habe es zum Zeitpunkt der Übergabe sämtlichen gesetzlichen Bestimmungen entsprochen, ist für den Berufungswerber nichts zu gewinnen. Zunächst hat der Zulassungsbesitzer gemäß § 103 Abs 1 Z 1 KFG nicht nur den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeuges zu garantieren, sondern auch dafür Sorge zu tragen, dass die Beladung des Fahrzeuges den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entspricht. Außerdem kennt die erwähnte Gesetzesbestimmung keine Einschränkung dahingehend, dass der Zulassungsbesitzer für den gesetzmäßigen Zustand des Fahrzeuges nur bis zur Übergabe an den Lenker zu sorgen hat. Diese Verpflichtung trifft ihn vielmehr bei jeder Verwendung des Fahrzeuges auf Straßen mit öffentlichem Verkehr.

Wenn der Berufungswerber weiters einen Begründungsmangel geltend macht, ist auf den gemäß§ 24 VStG auch im Verwaltungsstrafverfahren anzuwendenden § 66 Abs 4 AVG zu verweisen. Nach dieser Bestimmung ist die Berufungsbehörde berechtigt, hinsichtlich der Begründung ihre Anschauung an die Stelle jener der Unterbehörde zu setzen. Ein allfälliger Begründungsmangel ist durch Eingehen auf die Argumentation des Berufungswerbers im vorliegenden Berufungserkenntnis jedenfalls saniert.

Nicht nachvollziehbar ist das Vorbringen, wonach die Anzeige mangelhaft sei, weil der Meldungsleger nicht erhoben habe, ob eine Verletzung der Bau- und Ausstattungsvorschriften oder aber eine Verletzung der Beladungsvorschriften Grund für die Gewichtsüberschreitung war, und die Behörde daher ihrer Beweispflicht nicht entsprechen könne.

Der von der Erstinstanz angezogene § 4 Abs 7a KFG ordnet an, dass die Summe der Gesamtgewichte eines Fahrzeuges mit Anhänger, von hier nicht in Betracht kommenden Ausnahmefällen abgesehen, maximal 40 t betragen darf. Unter dem Gesamtgewicht ist gemäß § 2 Abs 1 Z 32 leg cit das Gewicht des stillstehenden, fahrbereiten Fahrzeugs samt der Ladung, dem Lenker und allen gleichzeitig beförderten Personen zu verstehen. Der Gesetzgeber stellt in § 4 Abs 7a KFG also nicht darauf ab, aus welchem Grund es zur Überschreitung der Gewichtsgrenze gekommen ist. Die Behauptung einer unzureichenden Sachverhaltsfeststellung geht daher ins Leere.

Auch der Umstand, dass dem Berufungswerber im Spruch des Straferkenntnisses angelastet wurde, die Summe der Gesamtgewichte und die Summe der Achslasten habe 41.000 kg betragen, führt zu keiner Rechtswidrigkeit des Bescheides und kann daraus insbesondere nicht gefolgt werden, dass dem Berufungswerber zwei Verwaltungsübertretungen angelastet werden.

Der § 4 Abs 7a KFG legt Gewichtsgrenzen für Kraftwagen mit Anhängern fest. Diese Gewichtsgrenzen betragen dabei je nach Fallkonstellation 40, 41 oder 44 Tonnen. Die Umschreibung dieser Gewichtsgrenzen erfolgt unter Bezugnahme auf die Legaldefinitionen in § 2 Z 32 und Z 34 KFG mit ?die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten?. Beim Gesamtgewicht und der Achslast handelt es sich um die wesentlichen Parameter zur Beschränkung des Fahrzeuggewichtes (vgl § 4 Abs 7 und 8 KFG). Diese Parameter werden vom Gesetzgeber in mehreren Bestimmungen verwendet, um verschiedene zulässige bzw unzulässige Beladungsverhältnisse zu beschreiben. Im § 4 Abs 7a KFG wird mit der Bezugnahme auf die Summe der Gesamtgewichte bzw die Summe der Achslasten nach nunmehriger Rechtsansicht aber eine gleichartige Beladungssituation erfasst. Es sollen erkennbar die vom Fahrzeug auf die Fahrbahn insgesamt wirkenden Kräfte limitiert werden. Wenn dabei auf die Summe der Gesamtgewichte einerseits und auf die Summe der Achslasten andererseits abgestellt wird, trägt der Gesetzgeber damit lediglich dem Umstand Rechnung, dass es unterschiedliche Ermittlungsmethoden zur Feststellung dieser Kräfte gibt (nichtselbsttätiger Brückenwaagen für die Gesamtverwiegung, dynamische Achslastwaagen für die Ermittlung der Achslasten). Dies ändert aber nach Ansicht der Berufungsbehörde nichts daran, dass der Gesetzgeber mit der Festlegung in § 4 Abs 7a KFG nur eine Beladungssituation umschreiben wollte. Dies ergibt sich auch daraus, dass die Summe der Gesamtgewichte und die Summe der Achslasten an sich ident sein muss, zumal die Übertragung der Kräfte auf den Boden über die Aufstandsflächen der Räder der einzelnen Achsen erfolgt. Dass sich in der Verwiegepraxis aufgrund der unterschiedlichen Toleranzen für nichtselbsttätige Waagen bzw dynamische Achslastwagen Abweichungen ergeben können, ändert nichts an dem dieser Regelung offenkundig zugrunde liegenden theoretischen Ansatz, dass die Summe der Achslasten und die Summe der Gesamtgewichte ident ist. Zusammenfassend ergibt sich sohin, dass dem Berufungswerber mit dem vorliegenden Straferkenntnis nicht zwei Verwaltungsübertretungen angelastet worden sind, sondern lediglich eine. Inhaltlich besteht der Tatvorwurf darin, dass die vom betreffenden Sattelkraftfahrzeug auf die Fahrbahn wirkenden Kräfte mehr als 40 Tonnen betragen haben. Wenn dabei beide vom Gesetzgeber ins Auge gefassten Ermittlungsmethoden zur Umschreibung dieser Gewichtsschranke in den Spruch aufgenommen worden sind, führt dies, wie erwähnt, nicht zur Rechtswidrigkeit des Bescheides. Dass sich gegen eine solche Spruchfassung auch seitens des Verwaltungsgerichtshofes keine Bedenken ergeben, zeigt etwa das Erkenntnis vom 26.02.2003, Zl 2001/03/0372.

Im gegenständlichen Fall haben die auf die Fahrbahn wirkenden Kräfte, wie erwähnt, mehr als 40 Tonnen betragen. Ermittelt wurden diese Kräfte durch eine Gesamtverwiegung. Folgerichtig war der Spruch insofern zu präzisieren.

Die Bestrafung wegen Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichtes ist somit dem Grunde nach zu Recht erfolgt.

Strafbemessung:

Der Unrechtsgehalt der dem Berufungswerber angelasteten Übertretung ist nicht unerheblich. Die in Rede stehende Vorschrift über Gewichtsbeschränkungen soll insbesondere der Schädigung von Straßen- und Straßenbauanlagen entgegenwirken. Durch die Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichtes um immerhin 1.000 kg wurde diesem

Schutzzweck in nicht unbeträchtlicher Weise zuwidergehandelt. Hinsichtlich des Verschuldens war von Fahrlässigkeit auszugehen. Mildernd war zu werten, dass der Berufungswerber im Tatzeitpunkt offenbar nicht strafvorgemerkt aufgeschienen ist. Sonstige Milderungs- oder Erschwerungsgründe sind im Verfahren nicht hervorgekommen.

Bezüglich der Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse hat der Berufungswerber, obwohl für ihn dazu im Verfahren mehrfach die Gelegenheit bestanden hätte (im Einspruch, in der Berufung, in der Berufungsverhandlung), keine Angaben gemacht. Es war daher insofern eine Schätzung vorzunehmen (vgl VwGH 11.11.1998, Zl 98/04/0034 uva), wobei mangels gegenteiliger Anhaltspunkte von einem durchschnittlichen Einkommen bzw. Vermögen ausgegangen werden konnte.

Im Zusammenhalt dieser Strafzumessungskriterien haben sich gegen die durch die Erstinstanz bestimmte Strafe keine Bedenken ergeben. Damit wurde der gesetzliche Strafrahmen nur zu 2,8 Prozent ausgeschöpft. Eine Bestrafung in dieser Höhe war jedenfalls geboten, um dem Unrechts- und Schuldgehalt der Übertretung hinreichend Rechnung zu tragen.

Die Berufung war daher als unbegründet abzuweisen. Allerdings hatte eine Modifikation des Schuldspruches hinsichtlich der als erwiesen angenommenen Tat zu erfolgen. Es handelt sich dabei um bloße Präzisierungen. Die Befugnis der Berufungsbehörde dazu hat sich aus dem gemäß § 24 VStG auch im Verwaltungsstrafverfahren anzuwendenden § 66 Abs 4 AVG ergeben.

Die Vorschreibung der Kosten des Berufungsverfahrens stützt sich auf die im Spruch angeführten Gesetzesbestimmungen.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Schlagworte

Auch, der, Umstand, dass, dem, Berufungswerber, im, Spruch, des, Straferkenntnisses, angelastet, wurde, die, Summe, der, Gesamtgewichte, und, die, Summe, der, Achslasten, habe, 41.000 kg, betragen, führt, zu, keiner, Rechtswidrigkeit, des, Bescheides, und, kann, daraus, insbesondere, nicht, gefolgt, werden, dass, dem, Berufungswerber, zwei, Verwaltungsübertretungen, angelastet, werden. Der, § 4 Abs 7a KFG, legt, Gewichtsgrenzen, für, Kraftwagen, mit, Anhängern, fest. Diese, Gewichtsgrenzen, betragen, dabei, je, nach, Fallkonstellation, 40, 41 und, 44, Tonnen. Die, Umschreibung, dieser, Gewichtsgrenzen, erfolgt, unter, Bezugnahme, auf, die, Legaldefinitionen, in, § 2 Z 32, und Z 34 KFG, mit, die, Summe, der, Gesamtgewichte, sowie, die, Summe, der, Achslasten. Beim, Gesamtgewicht, und, der Achslast, handelt, es, sich, um die, wesentlichen, Parameter, zur, Beschränkung, des, Fahrzeuggewichts (vgl § 4 Abs 7 und 8 KFG). Diese, Parameter, werden, vom, Gesetzgeber, in, mehreren, Bestimmungen, verwendet, um, verschiedene, zulässige, bzw unzulässige, Beladungsverhältnisse, zu, beschreiben. Im, § 4 Abs 7a KFG, wird, mit, der, Bezugnahme, auf, die, Summe, der, Gesamtgewichte, bzw, die, Summe, der, Achslasten, nach, nunmehriger, Rechtsansicht, aber, eine, gleichartige, Beladungssituation, erfasst. Es, sollen, erkennbar, die, vom, Fahrzeug, auf, die, Fahrbahn, insgesamt, wirkenden, Kräfte, limitiert, werden

Quelle: Unabhängige Verwaltungssenate UVS, http://www.wien.gv.at/uvs/index.html

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at