jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE UVS Tirol 2003/12/11 2003/20/107-4

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 11.12.2003

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol entscheidet durch sein Mitglied Dr. Alfred Stöbich über die Berufung des Herrn G. R., vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. B. H., 6020 Innsbruck, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Schwaz vom 16.01.2003, Zl. VK-5414-2002, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Berufungsverhandlung wie folgt:

Gemäß § 66 Abs 4 AVG iVm § 24 VStG wird die Berufung als unbegründet abgewiesen.

Gemäß § 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 9,40, zu bezahlen.

Text

Mit dem erstinstanzlichen Straferkenntnis wurde dem Beschuldigten spruchgemäß nachstehender Sachverhalt zur Last gelegt:

?Tatzeit: 22.04.2002 um 20.20 Uhr

Tatort: Gries am Brenner, auf der A-13 Brennerautobahn, bei Strkm 34.200, bei der Einreise nach Österreich, von Italien kommend

Fahrzeug: Sattelzug, beh. Kennzeichen: XY Sattelanh.: XY, hzGG über 7,5 t

?Sie haben sich als Lenker vor Fahrtantritt nicht in zumutbarer Weise davon überzeugt, dass der Sattelzug und dessen Beladung den in Betracht kommenden Vorschriften entspricht, weil das tatsächliche Gesamtgewicht 40.650 kg betragen hat und somit die Summe der Gesamtgewichte (bei einem in einem EU-Mitgliedstaat zugelassenen KFZ der betreffenden Art) von 40.000 kg um 650 kg überschritten wurde.?

Dem Beschuldigten wurde eine Verwaltungsübertretung nach § 102 Abs 1 iVm § 4 Abs 7a KFG zur Last gelegt und wurde über ihn eine Geldstrafe in der Höhe von Euro 47,00, im Uneinbringlichkeitsfall eine Ersatzfreiheitsstrafe in der Dauer von 12 Stunden, verhängt.

Gegen dieses Straferkenntnis hat der Beschuldigte fristgerecht berufen.

In dieser Berufung wurde Folgendes ausgeführt:

?In umseits bezeichneter Rechtssache erhebt der Beschuldigte gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Schwaz vom 16.01.2003, Zl. VK-5414-2002, durch den ausgewiesenen Rechtsvertreter innerhalb offener Frist das Rechtsmittel der Berufung

an den Unabhängigen Verwaltungssenat für Tirol und führt dazu aus wie folgt: Dem Beschuldigten wird zur Last gelegt, dass er es als Lenker unterlassen habe, sich vor Fahrtantritt bzw Inbetriebnahme in zumutbarer Weise davon zu überzeugen, ob das KFZ bzw dessen Beladung den gesetzlichen Vorschriften entspreche.

Das tatsächliche Gesamtgewicht des Kraftfahrzeuges habe das zulässige Gewicht von 40.000 kg um 650 kg überschritten.

Der Beschuldigte bestreitet, den objektiven Tatbestand dieser ihm zur Last gelegten Übertretung gesetzt zu haben.

Sachverhalt:

Im gegenständlichen Fall hatte der Beschuldigte als Fahrer den Auftrag, 17 Paletten Ziegel zu liefern. Diese wurden bereits vom Absender verwogen. Dem Fahrer wurde vor Fahrtantritt vom Verlader des Absenders, der die Beladung des gegenständlichen Sattelkraftfahrzeuges durchführte, versichert, dass das frachtbriefmäßige Bruttogewicht von 25.700 kg nicht überschritten wird. Dies wurde durch die Addition der einzelnen Gewichte der verwogenen Paletten festgestellt.

Diese Ziegel sind jeweils bereits auf einer Palette aufgestapelt und verpackt. Es handelt sich dabei um genormte Größen mit einem bestimmten Gewicht. Die Ziegel werden aufgestapelt und dann verwogen. Die Lieferanten zählen nicht die tatsächliche Stückzahl der Ziegel nach, sondern verwiegen die einzelnen bereits verpackten Paletten. Diese Ziegel werden in weiterer Folge auch palettenweise verkauft und geliefert.

Der Fahrer hatte keinen Grund, an der Richtigkeit der Aussage des Verladers zu zweifeln. Der Beschuldigte hat schon öfters bei der Fa. A. geladen, ohne dass es hinsichtlich des Ladegewichtes jemals zu Schwierigkeiten gekommen wäre. Auch die Addition der einzelnen Palettengewichte ergab das Gesamtgewicht, wie auf dem Frachtbrief ersichtlich. Der Verlader versicherte dem Beschuldigten, dass das Ladungsgewicht nicht das Bruttogewicht von 25.700 kg überschreitet. Zu diesem Ladungsgewicht von 25.700 kg zählte der Fahrer nun die Eigengewichte der Fahrzeuge (7.260 kg Zugfahrzeug und 6.000 kg Sattelauflieger) hinzu und kam so rechnerisch zu einem Gesamtgewicht von 38.960 kg. Mit diesem Gewicht war der Beschuldigte unter der vom Gesetzgeber vorgegebenen Höchstgrenze von 40.000 kg. Die Inbetriebnahme dieses Fahrzeuges war somit gesetzeskonform.

Der Beschuldigte hat alles ihm zumutbare unternommen, um eine Übertretung, wie die ihm zur Last gelegte, zu vermeiden. Es ist dem Beschuldigten nicht zuzumuten, zusätzlich noch selbst zu einer geeichten Waage zu fahren, um das Gewicht feststellen zu lassen, obwohl ihm bereits sein Mitarbeiter die Gewichte bestätigt hatte, und somit das Fahrzeug nicht überladen sein kann.

Da der Beschuldigte keine Veranlassung hatte, an der Richtigkeit der Aussagen seines Mitarbeiters bei Fahrzeugübergabe zu zweifeln, war es ihm nicht zumutbar, einen enormen Umweg auf sich zu nehmen, um eine geeichte und behördlich anerkannte Waage anzufahren, um das tatsächliche Gewicht dort feststellen zu lassen.

Da es leider keine geeichten Waagen gibt, die von der Behörde - außer den eigenen Waagen - anerkannt werden, ist es für den Fahrer auch nicht möglich, eine Gewichtsbestimmung vorzunehmen. Es blieb daher dem Fahrer nichts anderes übrig, als aus den ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen, nämlich Zulassungsschein, Frachtbrief bzw. Unterlagen, das Gesamtgewicht zu errechnen. Dieses errechnete Gewicht hat das 40 to Limit nicht überschritten. Sowohl die Unmöglichkeit, die Ladung abzuwiegen, als auch der Umstand, dass ihm das Fahrzeug bereits beladen übergeben worden ist, schließen das Verschulden des Lenkers bei der vorliegenden Überladung aus.

Die Überprüfung der Ladung eines fertig beladenen Fahrzeuges bei Abholung durch den Lenker ist diesem nicht zumutbar. Hier liegt ein Fall des § 101 Abs 1a KFG vor. In solchen Fällen trifft die Verantwortlichkeit den Zulassungsbesitzer und/oder den Verlader. Dies insbesondere dann, wenn der Lenker auf die Beladung keinen Einfluss hatte, das Ladegewicht aufgrund des Frachtbriefes und das Gesamtgewicht aufgrund der Fahrzeugdaten, sowie durch Schätzung überprüft wurde und auch vor Antritt der Fahrt das Fahrzeug einer technischen Kontrolle unterzogen wurde (siehe UVS Kärnten vom 26.05.1992, KUVS - 36613/92).

Aus diesem Grund wird die dem Beschuldigten zur Last gelegte Übertretung bestritten.

Zumutbarkeit nach § 102 KFG:

§ 102 Abs 1 KFG erlegt dem Kraftfahrzeuglenker verschiedene Verpflichtungen auf? soweit diese zumutbar sind. Wenn diese Zumutbarkeitsgrenze überschritten wird, trifft den Lenker kein Verschulden im Sinne des § 5 VStG. § 101 Abs 1 lit a KFG normiert die Haftung des Anordnungsbefugten, wenn für die Beladung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers eine von der Person des Lenkers oder des Zulassungsbesitzers verschiedene Person zuständig ist.

Auch wenn durch diesen Anordnungsbefugten der Lenker seiner Verpflichtung nach§ 102 KFG nicht enthoben wird, kommt diesem Umstand doch verwaltungsstrafrechtlich entlastende Bedeutung zu (VwGH 16.01.1985, 83/03/0141 ZVR 1986/71).

Dem Beschuldigten ist kein Verschulden im Sinne des§ 5 VStG anzulasten. Bei Bestrafung eines Lenkers wegen Übertretung durch Überladung ist zu prüfen ob dem Lenker eine Überprüfung der Beladung technisch möglich war, da nur dann ein Verschulden des Lenkers im Sinne des § 5 VStG vorliegen kann. In solchen Fällen trifft den Lenker dann kein Verschulden, wenn sich der Beschuldigte, soweit ihm dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das Fahrzeug und die Beladung den in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen.

Hier ist auszuführen, dass sich der Beschuldigte im konkreten Fall sehr wohl vor Fahrtantritt vom Zustand des Fahrzeuges und der Beladung überzeugt hat, soweit es ihm möglich und zumutbar war. Wie bereits ausgeführt, hat er sämtliche ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen penibel geprüft. Weiters bediente er sich der Verlader, somit fachkundigen Personen, die ihm ebenfalls bestätigt hatten, dass die aufgeladenen Ladungen den Gewichten des Frachtbriefes entsprachen. Zudem hat er sämtliche Reifen und Federn auf Unregelmäßigkeiten geprüft. Es bestanden keinerlei Auffälligkeiten. Auch hatten die Reifen keine größeren Ausbuchtungen als bei ordnungsgemäßer Beladung.

Ebenso konnten im Fahrverhalten keine Anzeichen einer Überladung festgestellt werden, weshalb der Transport schließlich durchgeführt wurde.

In einem Verfahren vor dem UVS Tirol, Zahl uvs-2002/16/118-1, holte der Unabhängige Verwaltungssenat zur Frage, ob es einem Lenker möglich ist, eine Überladung von 2.200 kg bei einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 40.000 kg zu bemerken, ein Gutachten ein.

Der Amtsachverständige Ing. R. R. kam in seinem Gutachten vom 04. September 2002 zu dem Schluss, dass es einem Lenker nicht möglich ist, eine Überladung in dieser Größenordnung zu bemerken. In diesem Verfahren führte der Unabhängige Verwaltungssenat in der Begründung der Entscheidung vom 01.10.2002 aus, dass ein Verschulden des Fahrers dann nicht erkennbar ist, wenn einerseits auf Grund der Frachtpapiere und der Ladung nicht mit einer Überladung zu rechnen ist, und andererseits eine Überladung auch optisch nicht erkennbar ist.

Bei einem Fahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 40 t, welches zudem technisch für ein weit höheres Gewicht ausgelegt ist, lässt sich somit eine Überladung im Ausmaß von 650 kg nicht erkennen.

Außerdem war es dem Fahrer nicht zumutbar, einen enormen Umweg auf sich zu nehmen, um eine andere geeichte und behördlich anerkannte Waage anzufahren, um das tatsächliche Gewicht dort feststellen zu lassen. Zudem bestand für den Beschuldigten keine Veranlassung, an der Richtigkeit der Aussage des Verladers und an den einzelnen Gewichten der Ladung zu zweifeln.

Da für den Fahrer keine zumutbare Möglichkeit bestand, das Gewicht auf eine andere Art festzustellen, kann ihm diese Übertretung nach § 102 Abs 1 KFG nicht angelastet werden.

Konkretisierungsgebot und Verjährung:

Entsprechend dem Konkretisierungsgebot des § 44a VStG ist die Tat in sämtlichen Tatumständen genau zu beschreiben.

Danach ist es rechtlich geboten, die Tat hinsichtlich des Täters, der Tatumstände, des Tatortes und auch der Tatzeit so genau zu umschreiben, dass die Zuordnung des Tatverhaltens zur Verwaltungsvorschrift, die durch die Tat verletzt worden ist, in Ansehung aller Tatbestandsmerkmale ermöglicht wird und die Identität der Tat und des Täters unverwechselbar feststeht.

Gerade diesem Erfordernis entspricht das gegenständliche Straferkenntnis nicht. Der angefochtene Bescheid weist wesentliche Spruchfehler auf.

1.)

Dem Beschuldigten wird eine Übertretung gemäß §§ 102 (1) iVm 4 (7a) Kraftfahrgesetz zur Last gelegt. Die erkennende Behörde geht somit davon aus, dass die Zitierung des § 102 Abs 1 iVm § 4 Abs 7a KFG 1967 zur Präzisierung der übertretenen Norm ausreiche.

Dies ist jedoch nicht der Fall. Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 04. Juli 1997, Zl97/03/0030, treffend festgestellt hat, ist es unbedingt erforderlich, um dem Konkretisierungsgebot zu entsprechen, im Falle einer Überladung eines Schwerfahrzeuges dem Beschuldigten nicht nur eine Übertretung nach § 102 Abs 1 KFG iVm § 4 Abs 7a KFG vorzuwerfen, sondern auch nach § 101 Abs 1 lit a KFG.

Die Behörde hätte daher, um dem Erfordernis des§ 44a Z 2 VStG zu entsprechen, auch die entsprechende Norm aus dem X. Abschnitt des KFG 1967 (hier in Frage kommend § 101 Abs 1 lit a) nennen müssen (vgl ua die hg Erkenntnisse vom 27. Mai 1992, Zl 92/02/0093, und vom 16. März 1994, Zl93/03/0249 sowie Zl 93/03/0254).

Da die erkennende Behörde dies unterlassen hat, hat sie den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit seines Inhaltes belastet. Aus diesem Grund ist der Bescheid aufzuheben.

2.)

Vor Antritt der Fahrt überprüfte der Beschuldigte gewissenhaft den technischen Zustand des Fahrzeuges. Er machte einen Rundgang um das Fahrzeug und überprüfte dabei genauestens sämtliche technische Einrichtungen. Zu diesem Zeitpunkt entsprach das Fahrzeug sämtlichen Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit.

Der Beschuldigte ist durch die Überprüfung des Fahrzeugzustandes bei Inbetriebnahme seinen gesetzlichen Verpflichtungen im erforderlichen Ausmaß nachgekommen.

Nach § 102 Abs 1 KFG darf der Kraftfahrzeuglenker ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich davon überzeugte, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug sämtlichen in Betracht kommenden Vorschriften entspricht. Diese Gesetzesbestimmung verpflichtet somit den Kraftfahrer, das Fahrzeug vor Fahrtantritt einer Überprüfung zu unterziehen.

Nachdem diese Verpflichtung vor Fahrtantritt besteht, kann ein allfälliger Verstoß gegen diese Prüfpflicht nicht am Ort der Kontrolle, sondern nur am Ort des Fahrtantrittes begangen werden. Somit ist der Tatort nicht der Ort der Kontrolle, wie im gegenständlichen Verfahren von der Behörde behauptet, sondern jener Ort, wo der Beschuldigte die Fahrt antrat.

Aus diesem Grunde ist es auch unerlässlich, dass die Behörde feststellt, wo die Fahrt angetreten wurde, um den Tatort richtig zu bezeichnen.

Im gegenständlichen Falle fehlt jedes Beweisergebnis und jede Feststellung zum wesentlichen Tatbestandsmerkmal, wo der Beschuldigte seine Fahrt angetreten hat.

Die Bestrafung eines Lenkers kann nur erfolgen, wenn nachgewiesen wird, wo er die Fahrt angetreten hat, und dass er dies tat, ohne sich vorher zu überzeugen, dass sich das Fahrzeug in betriebs- und verkehrssicherem Zustand befindet und auch sonst den Vorschriften entspricht. (VwGH 20.03.1963, 1203/62 ZVR 1963/334).

Wenn der Lenker der Überprüfungspflicht nachgekommen ist und das Fahrzeug keine Mängel aufwies, kann das Auftreten eines plötzlichen Mangels während der Fahrt kein Verschulden des Lenkers begründen (VwGH 27.01.1967, 407/66; 17.04.1967, 803/66 ZVR 1968/79).

Die Überzeugungspflicht nach § 102 Abs 1 als fundamentale Stelle des KFG steht ohnehin auf tönernen Füßen, wenn man diese Bestimmung im Zusammenhang mit § 1 Abs 1 KFG liest, wonach sich die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes auf Straßen mit öffentlichem Verkehr beschränken. Fährt daher ein Lenker von einer Strasse ohne öffentlichen Verkehr bzw. von einem Privatgrundstück ab, trifft ihn somit diese Pflicht nicht. Eine verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung ist für diesen Lenker sohin nicht gegeben. Kommt ein KFZ aus dem Ausland

und hat der Lenker dort seine Verpflichtung zur Überprüfung des Fahrzeuges nicht erfüllt, so ist auf Grund des § 2 Abs 1 VStG, wonach nur Verwaltungsübertretungen bestraft werden können, die im Inland begangen wurden, keine Strafbarkeit gegeben. (siehe hierzu Grundtner in MGA 5. Auflage, KFG, § 102, Seite 657, Anm.1).

Nach dem Erlass des BMV vom 26.03.1976, 65.850/5-IV/3-76 sind ADE III ist bei ausländischen Kraftfahrzeuglenkern der Grenzübertritt als Inbetriebnahme anzusehen. Dieser Erlass hat keine gesetzliche Grundlage und ist somit rechtlich verfehlt. (siehe hierzu Grundtner in MGA 5. Auflage, KFG, § 102, Seite 660, Anm.8).

Die Übertretung soll am 22.04.2002 begangen worden sein. Mit 22.10.2002 ist mittlerweile jedenfalls Verfolgungsverjährung eingetreten.

Eine nachträgliche Sanierung der Tatvorwürfe und der wesentlichen Tatumstände ist wegen zwischenzeitlich eingetretener Verfolgungsverjährung nicht mehr möglich.?

Aufgrund dieser Berufung richtete die Berufungsbehörde nachfolgendes Schreiben vom 10.11.2003 an das Landesgendarmeriekommando, Verkehrsabteilung-Außenstelle Schönberg i.St.:

?In Zusammenhang mit einem beim Unabhängigen Verwaltungssenat in Tirol anhängigen Berufungsverfahren wird in Bezugnahme auf die Anzeige vom 23.04.2002, GZ: A1/0000003789/01/2002 (Gendis-Anzeige) der Verkehrsabteilung-Außenstelle Schönberg i.St. um Übermittlung folgender Schriftstücke per Telefax an oben stehende Faxnummer gebeten:

1.

Wiegezettel der tatgegenständlichen Brenner-Waage.

2.

Eichschein der tatgegenständlichen Brenner-Waage.

Weiters wird um Mitteilung gebeten, ob im Zusammenhang mit der Verwiegung des tatgegenständlichen Kraftfahrzeuges mit dem amtlichen Kennzeichen XY / XY (A) Umstände aufgetreten sind, die Zweifel an der Richtigkeit der festgestellten Überladung in der Höhe von 650 kg berechtigt erscheinen lassen.

Mit freundlichen Grüßen:

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol:

Dr. Alfred Stöbich

Für die Richtigkeit

der Ausfertigung:

Anlage: Anzeige, GZ: A1/0000003789/01/2002?

Mit bezughabendem Antwortschreiben vom 11.11.2003 wurde ein anlässlich der gegenständlichen Verwaltungsübertretung erstellter Wiegeschein, der Eichschein der im gegenständlichen Fall verwendeten Waage

sowie handschriftliche Aufzeichnungen des Anzeigenerstatters BI S. übermittelt. Im Zuge der Verhandlung wurde noch ein weiteres Vorbringen betreffend die Verwiegung erstattet. So wurde der (zwischenzeitlich eingeholte) Wiegezettel urgiert. Es sei auch kein Toleranzwert vom Messergebnis in Abzug gebracht worden. Es sei eine laufende Tarierung der Waage erforderlich und könne, wenn die einzelnen Null-Verwiegungen vor der jeweiligen Verwiegung der Lkw nicht dokumentiert sei, nicht ausgeschlossen werden, dass eine derartige Null-Verwiegung unmittelbar vor dem Tatvorgang stattgefunden habe. Dies könne zu einer Verfälschung des Messergebnisses führen.

Dieser Berufung kommt keine Berechtigung zu.

Bei der öffentlichen mündlichen Berufungsverhandlung, zu der der Beschuldigte trotz ausgewiesener Ladung nicht erschienen ist, wurde der erstinstanzliche Akt verlesen. Der Berufungswerber ließ sich durch seinen Rechtsbeistand vertreten.

Entgegen dem Vorbringen in der Berufung entspricht der Spruch des erstinstanzlichen Straferkenntnisses den Bestimmungen des § 44a VStG, insbesondere der Z 2, zumal im gegenständlichen Fall als übertretene Norm lediglich§ 102 Abs 1 KFG iVm § 4 Abs 7a KFG anzuführen ist. Die vom Beschuldigten angeführte Rechtsansicht, wonach zudem§ 101 Abs 1 lit a KFG anzuführen ist, entspricht nicht der hier anzuwendenden Rechtslage.

Soweit in der Berufung ausgeführt worden ist, es seien keine Feststellungen dazu getroffen worden, von wo aus der Beschuldigte seine Fahrt angetreten habe, wodurch nicht festgestellt worden sei, wo sich der Beschuldigte allenfalls nicht davon überzeugt habe, dass das Kraftfahrzeug den gesetzlichen Bestimmungen entspreche und überdies dann, wenn dieser Ort keine öffentliche Verkehrsfläche darstelle oder überhaupt im Ausland liege, keine Verwaltungsübertretung vorliege, ist anzuführen, dass im gegenständlichen Fall als Inbetriebnahme jedenfalls der Grenzübertritt zu verstehen ist. Dazu kommt, dass dann, wenn eine zumutbare Überprüfung ergibt, dass ein Kraftfahrzeug nicht den gesetzlichen Vorschriften entspricht, vom Lenken dieses Kraftfahrzeuges ohnehin Abstand genommen werden muss.

In der Anzeige der Verkehrsabteilung-Außenstelle Schönberg i.St. vom 23.04.2002, Zl. A1/0000003789/01/2002, ist angeführt, dass der Beschuldigte am 22.04.2002 um 20.20 Uhr auf der A-13, Strkm. 34.200 als Lenker des Sattelzugfahrzeuges, beh. Kennzeichen: XX/Sattelanh.:

XY, hzGG über 7,5 t, einer Kontrolle unterzogen worden ist. Das Gewicht sei mit der geeichten Waage am Grenzübergang Brennerpass ermittelt worden.

Im gegenständlichen Fall ist das in der Anzeige angegebene Gewicht durch den den gegenständlichen Vorfall betreffenden Wiegeschein eindeutig objektiviert. In diesem Wiegeschein, der sich im erstinstanzlichen Akt befindet, ist angeführt, dass das vom Beschuldigten gelenkte Sattelkraftfahrzeug am 22.04.2002 um 20.20 Uhr ein Gewicht von 40.650 t aufgewiesen hat. Dem erstinstanzlichen Akt ist weiters zu entnehmen, dass die Brückenwaage, mit der dieses Gewicht festgestellt worden ist, am 25.09.2001 mit einer Nacheichfrist bis 31.12.2003 geeicht worden ist, sodass das Gewicht mit einer geeichten Waage festgestellt worden ist.

Es ergaben sich keinerlei Hinweise dafür, dass die Verwiegung des Fahrzeuges nicht ordnungsgemäß erfolgt ist. Eine Einvernahme des die Amtshandlung durchführenden BI A. S. wurde nicht beantragt. Die Richtigkeit der von ihm durchgeführten Verwiegung ergibt sich auch anhand der von ihm angefertigten handschriftlichen ?Anzeige wegen Gewichtsüberschreitung?.

Die Richtigkeit der Messung und des Messergebnisses ist durch die eingeholten Unterlagen hinreichend dokumentiert.

Die Berufungsbehörde ist nicht verpflichtet, in jede Richtung hin Erkundigungen in Bezug auf mögliche Fehler im Zuge der Feststellung von verwaltungsstrafrechtlich relevanten Sachverhalten zu pflegen. Insofern trifft die Behörde insbesondere dann keine Ermittlungspflicht, wenn behauptet wird, dass irgendein Umstand, der Einfluss auf ein Messergebnis haben könnte, nicht ausgeschlossen werden könne.

Der Abzug eines Toleranzwertes ist nicht vorgesehen.

Die Berufungsbehörde geht daher zweifelsfrei davon aus, dass das Fahrzeug tatsächlich ein Gewicht von 40.650 kg aufgewiesen hat.

Gemäß § 4 Abs 7a KFG darf bei Kraftwagen mit Anhängern die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 38.000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhänger 39.000 kg und mit Containern und Wechselaufbauten 42.000 kg nicht überschreiten. Bei einem in einem EU-Mitgliedsstaat zugelassenen Kraftfahrzeug sind die im ersten Satz genannten Gewichte um 5 von 100, gerundet auf volle tausend Kilogramm, zu erhöhen, sodass sich im gegenständlichen Fall ein höchstzulässiger Wert von 40.000 kg als Summe der Gesamtgewichte ergibt.

Somit hat der Beschuldigte in objektiver Hinsicht den Tatbestand der ihm zur Last gelegte Verwaltungsüberübertretung erfüllt.

Bei der gegenständlichen Verwaltungsübertretung handelt es sich um ein Ungehorsamsdelikt, bei dem der Beschuldigte mangelndes Verschulden nicht nur zu behaupten, sondern auch zu belegen hat.

In Bezug auf das Vorbringen des Berufungswerbers, dass ihm im Zuge der Beladung versichert worden sei, dass das frachtbriefmäßige Bruttogewicht von 25.700 kg nicht überschritten werde, ist anzuführen, dass die Verantwortlichkeit des Beladers nach § 101 Abs 1a KFG die Verantwortlichkeit des Lenkers für eine Überladung nicht ausschließt (etwa VwGH vom 20.05.1998, Zl 97/03/0258).

Somit ist der Beschuldigte als Lenker des überladenen Sattelkraftfahrzeuges grundsätzlich auch hier verantwortlich. Dabei genügt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes das bloße Einsehen in den Frachtbrief nicht, um mangelndes Verschulden darzutun (VwGH 94/03/0222).

Soweit der Beschuldigte angeführt hat, er habe sich vor Fahrtantritt (überdies) gewissenhaft vom technischen Zustand des Fahrzeuges und der Beladung überzeugt und habe überdies sämtliche Reifen und Federn auf Unregelmäßigkeiten geprüft, jedoch irgendwelche Hinweise auf eine Überladung nicht wahrgenommen, da keinerlei Auffälligkeiten bestanden seien, ist der Beschuldigte darauf zu verweisen, dass er, wie schon ausgeführt, mangelndes Verschulden nicht nur zu behaupten, sondern auch zu belegen hat. Der Beschuldigte ist zur mündlichen Berufungsverhandlung trotz ausgewiesener Ladung nicht erschienen. Somit besteht die bloße Behauptung des Beschuldigten, derartige Kontrollen durchgeführt zu haben, wobei diese jedoch durch keinerlei Bescheinigungsmittel glaubhaft gemacht worden sind. Somit ist dem Beschuldigten die Bescheinigung mangelnden Verschuldens nicht gelungen, sodass diesem Fahrlässigkeit bei Begehung der Verwaltungsübertretung anzulasten ist.

Entgegen dem Vorbringen in der Berufung entspricht der Spruch des erstinstanzlichen Straferkenntnisses den Bestimmungen des § 44a VStG, insbesondere der Z 2, zumal im gegenständlichen Fall als übertretene Norm lediglich§ 102 Abs 1 KFG iVm § 4 Abs 7a KFG anzuführen ist. Die vom Beschuldigten angeführte Rechtsansicht, wonach zudem§ 101 Abs 1 lit a KFG anzuführen ist, entspricht nicht der zur Tatzeit anzuwendenden Rechtslage.

Soweit in der Berufung ausgeführt worden ist, es seien keine Feststellungen dazu getroffen worden, von wo aus der Beschuldigte seine Fahrt angetreten habe, wodurch nicht festgestellt worden sei, wo sich der Beschuldigte allenfalls nicht davon überzeugt habe, dass das Kraftfahrzeug den gesetzlichen Bestimmungen entspreche und überdies dann, wenn dieser Ort keine öffentliche Verkehrsfläche darstelle oder überhaupt im Ausland liege, keine Verwaltungsübertretung vorliege, ist anzuführen, dass im gegenständlichen Fall als Inbetriebnahme jedenfalls der Grenzübertritt zu verstehen ist. Dazu kommt, dass dann, wenn eine zumutbare Überprüfung ergibt, dass ein Kraftfahrzeug nicht den gesetzlichen Vorschriften entspricht, vom Lenken dieses Kraftfahrzeuges ohnehin Abstand genommen werden muss.

Somit liegt entgegen dem Vorbringen des Beschuldigten in objektiver und subjektiver Weise der Tatbestand des § 102 Abs 1 iVm § 4 Abs 7a KFG vor.

Das vom Beschuldigten erwähnte Gutachten vom 04.09.2002, erstattet vom kraftfahrtechnischen Amtssachverständigen beim Amt der Tiroler Landesregierung, nämlich Ing. R. R., wurde im Verfahren uvs-2002/16/118-1 erstattet und hat für das hier gegenständliche Verfahren betreffend dem Verschulden des Beschuldigten aufgrund der aufgezeigten Umstände keine Relevanz.

Zur Strafbemessung ist auszuführen, dass die einschlägige Strafbestimmung Geldstrafen in der Höhe von Euro 2.180,00 vorsieht. Aus dieser Betrachtungsweise heraus bestehen keine Bedenken bezüglich der Strafhöhe. Auch der Umstand, dass die Erstbehörde die bisherige Unbescholtenheit (laut Strafvormerk keine Vorstrafen vorhanden) nicht eigens als Milderungsgrund angeführt hat, vermag aufgrund des Schuld- und Unrechtsgehaltes der Tat und des gegebenen Strafrahmens nicht zu bewirken, dass die Strafe als zu hoch angesetzt angesehen werden müsste.

Für die Anwendung des § 21 Abs 1 VStG fand sich kein Raum.

Schlagworte

leider, geeichte, Waagen, Einsehen, Frachtbrief

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