jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE UVS Burgenland 2003/01/20 003/03/02096

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 20.01.2003

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat Burgenland hat durch die Kammervorsitzende Mag Waniek-Kain und die Mitglieder Mag Obrist und Mag Pauschenwein über die Berufung des Herrn ***, geboren am ***, wohnhaft in ***, vertreten durch die Rechtsanwälte *** in *** vom 27 09 2002, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Burgenland vom 16 09 2002, Zl 5-V-A2559/5-2002, wegen Widerrufs der Ermächtigung

zur wiederkehrenden Begutachtung von Kraftfahrzeugen nach § 57a Abs 2

KFG 1967 zu Recht erkannt:

Gemäß § 66 Abs 4 AVG wird der Berufung Folge gegeben und der angefochtene Bescheid behoben.

Text

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Burgenland vom 16 09 2002, Zl 5-V-A2559/5-2002, wurde gemäß § 57a Abs 2 fünfter Satz KFG 1967 die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Kraftfahrzeugen nach

§ 57a Abs 2 KFG 1967 für Herrn ***, widerrufen. Begründend wurde zusammengefasst ausgeführt, dass ein Kraftfahrzeug positiv begutachtet

wurde und eine amtliche Begutachtung dieses Kraftfahrzeuges wenige Wochen später derart gravierende Mängel (Bremsleitung der 2. Achse stark angerostet, Bremskraftregler festgerostet, Lenkgetriebe Manschette gerissen, Achsaufhängung vorne ausgeschlagen, Radabdeckung

vorne rechts durchrostet) zu Tage förderte, dass die Vertrauenswürdigkeit des Herrn *** zu verneinen sei.

Gegen diesen Bescheid erhob der Betroffene innerhalb offener Frist Berufung mit der Begründung, dass die am Bremsprüfstand festgestellten

Bremswerte anlässlich seiner Begutachtung im Toleranzbereich gelegen seien. Bei der Sichtprüfung der Bremsleitungen und des Bremskraftreglers hätten nur altersbedingte Roststellen festgestellt werden können. Eine Beeinträchtigung der Wirksamkeit der Bremsanlage sei nicht gegeben gewesen, sodass das Bremssystem lediglich als leicht

mangelhaft zu beurteilen gewesen sei. Die Achs- und Lenkmanschetten seien porös gewesen, durchgehende Risse der Manschetten seien allerdings nicht vorhanden gewesen. Die behaupteten Risse müssten daher erst nach seiner Überprüfung entstanden sein. Die Achsaufhängung

(vorne) sei mit einem Montiereisen auf Spiel oben und unten überprüft

worden. In seiner Betriebsanlage sei keine Rüttelplatte vorhanden.

Die

Achsaufhängung sei unter Zugrundelegung des Überprüfungsergebnisses als funktionstüchtig bewertet worden. Die Behörde hätte sich mit seiner bereits in der Stellungnahme vom 29 07 2002 vorgebrachten Argumentation in keiner Weise auseinandergesetzt. Die wiederkehrende Überprüfung des PKW sei nicht fahrlässig und schon gar nicht vorsätzlich mangelhaft durchgeführt worden. Der Zustand des PKW zum Zeitpunkt seiner Überprüfung sei nicht als grob mangelhaft zu beurteilen gewesen. Die behaupteten schweren Mängel hätten nur in der

Zeit zwischen seiner Begutachtung und der Überprüfung durch das Amt der Burgenländischen Landesregierung entstehen können. Bemerken wolle

er, dass er seinen Betrieb anstandslos seit fünf Jahren führe. Beschwerden oder Bemängelungen irgendwelcher Art seien in dieser Zeit

weder von Kunden noch von Behörden erhoben bzw vorgebracht worden.

Er

hätte die Fahrzeugüberprüfungen stets gewissenhaft, korrekt und zufriedenstellend vorgenommen und werde dies auch künftig tun. Er ersuche daher, den angefochtenen Bescheid aufzuheben.

Es wurde eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. Der Berufungswerber erklärte anlässlich seiner Einvernahme, dass das Auto ihm etwa eine Woche vor der nunmehr bemängelten Überprüfung am 10 05 2002, zur Überprüfung vorgeführt und negativ beurteilt worden sei. Stossdämpfer seien defekt gewesen, die Bremsschläuche porös und das rechte vordere Traggelenk ausgeschlagen. Sie hätten nicht den Reparaturauftrag bekommen, sondern hätte das der Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges anderweitig besorgen lassen. Am 10 05 2002 sei das Auto

erneut vorgeführt worden. Er hätte das Fahrzeug begutachtet, da er der

einzige im Betrieb sei, der hiezu ermächtigt sei. Es seien dabei einige leichte Mängel, die er im Gutachten angeführt hätte, festgestellt worden. Einen festgerosteten Bremskraftregler hätte er nicht festgestellt, wäre dies tatsächlich der Fall gewesen, hätten sich andere Bremswerte auf der hinteren Bremsachse ergeben müssen. Der Bremsdruck wäre zu gering gewesen. Die Bremsleitungen seien altersbedingt leicht angerostet gewesen. Lenkmanschette und Achsmanschette seien lediglich porös gewesen. Es hätten sich darauf keine durchgehenden Risse befunden. Der Zulassungsbesitzer sei von ihm

darauf aufmerksam gemacht worden, dass ein Wechsel demnächst stattzufinden hätte. Die Achsaufhängung sei auf der Hebebühne mittels

Montiereisen überprüft worden und sei kein Mangel festgestellt worden.

Den Rost im Bereich der Radabdeckung vorne hätte er wahrgenommen und im Punkt 304 Aufbau Korrosion leichter Mangel festgehalten. Da es sich

um keinen tragenden Teil gehandelt hätte, hätte er dies als leichten Mangel qualifiziert. Er sei seit 18 Jahren in diesem Bereich tätig, davon 11 Jahre beim ÖAMTC und hätte weder vor noch nach diesem Vorfall

Probleme in dieser Hinsicht gehabt. Er führe derzeit in etwa 500-700 Begutachtungen jährlich durch.

Auf Befragen seines Rechtsvertreters stellte der Berufungswerber fest,

dass das gegenständliche Fahrzeug im Freien stehe, es sei nicht garagiert. Herr ***, der Zulassungsbesitzer, sei in der Zeit zwischen

den Begutachtungen etwa 195 km gefahren, die restliche Zeit sei das Fahrzeug gestanden und könne er aus eigener Erfahrung sagen, dass ein

Fahrzeug, wenn es mit angezogener Handbremse stehe, nicht mehr wegbewegt werden könne, möglicherweise sei das Festrosten des Bremskraftreglers darauf zurückzuführen. Das Nichtlösenkönnen der Handbremse könne auch

bei neueren Fahrzeugen passieren. Die Bremswerte seien am Rollenprüfstand überprüft worden. Er hätte in Kenntnis der Ergebnisse der amtlichen Begutachtung seinen Bremsprüfstand überprüfen lassen, er sei in Ordnung gewesen. Es hätten

sich am Lenkgetriebe überhaupt keine Risse befunden. Überprüft werde nach dem jeweils aktuellen Mängelkatalog.

Auf Befragen des Behördenvertreters erklärte der Berufungswerber, dass

es für die negative Überprüfung kein Gutachten gebe. Es seien lediglich die Mängel handschriftlich festgehalten worden, in Bezug darauf, dass er sich den Reparaturauftrag erhofft hätte.

Üblicherweise

werde so vorgegangen, dass das Fahrzeug durchgecheckt werde, eventuelle Mängel sofort behoben würden und dann das Fahrzeug positiv

begutachtet werde.

Auf Befragen des Amtssachverständigen stellte der Berufungswerber fest, dass bei der Überprüfung durch das Land ein Sportfahrwerk festgestellt worden sei, bei ihm sei das Fahrzeug mit einem Serienfahrwerk begutachtet worden. Er hätte bemerkt, dass das Dach beim Fahrzeug verzogen sei. Es hätte sich um ein Unfallfahrzeug gehandelt und hätte er das unter Punkt 305 Unsachgemäße Reparatur als

leichten Mangel festgehalten. Scheinwerferabdeckleiste und Schürze seien zum Zeitpunkt seiner Überprüfung nicht montiert gewesen. Der Auspuff sei zwar alt, aber dicht gewesen. Er hätte dies unter Punkt 501 Auspuffsystem leichter Mangel festgehalten.

Ing. ***, der die Überprüfung nach § 56 KFG durchgeführt hat, erklärte

zeugenschaftlich, dass das Fahrzeug auf Grund seines Alters ? über 12

Jahre ? seitens der Bezirkshauptmannschaft Oberwart zur Überprüfung vorgeladen worden sei. Die Überprüfung sei auf Grund des Anhanges 6 der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung durchgeführt worden. Entsprechend dieser Verordnung sei auch die Bewertung erfolgt. Die Überprüfung der Bremsleitungen der zweiten Achse hätte eine starke Anrostung ergeben. Es werde überprüft, ob sich noch die Originalbremsleitungen oder bereits ausgetauschte am Fahrzeug befinden

würden. Speziell in Bereichen, wo sich Schmutz und Salz festsetzen würden, komme es zu Anrostungen. Dieser festgestellte Mangel sei augenfällig gewesen. Das Fahrzeug sei mit einem Sportfahrwerk vorgeführt worden. Dabei müsste der Bremskraftregler auf dieses Sportfahrwerk eingestellt werden. Er hätte festgestellt, dass er sich

nicht mehr bewegt hätte. Hinsichtlich der gerissenen Manschette beim Lenkgetriebe könne er feststellen, dass der Riss durchgehend gewesen sei. Wie lange schon, könne er nicht sagen. Dem Aussehen nach sei dies

schon vor Längerem passiert. Bei der Achsaufhängung vorne seien die Gummilager der Dreieckslenker innen ausgeschlagen gewesen, nicht das Tragegelenk. Die Radabdeckung vorne rechts sei durchgerostet gewesen.

Auf Grund der Scharfkantigkeit dieser Durchrostung sei der Mangel als

schwer bewertet worden. Die Mängel seien augenfällig gewesen. Zu den im Akt aufliegenden Fotos sei festzustellen, dass das erste Foto den Bremskraftregler zeige. Darauf sei der Rost eindeutig erkennbar. Das zweite Foto zeige die Durchrostung der Radabdeckung, das dritte Foto zeige das Dach, das vierte Foto zeige eine Gesamtansicht. Foto fünf und sechs würden die Lenkmanschetten zeigen. Die ausgerissenen Gummimanschetten seien darauf erkennbar. Zur starken Anrostung der Bremsleitungen der zweiten Achse sei festzustellen, dass dies als schwerer Mangel dann bewertet werde, wenn bereits der Materialabtrag beginne. Es könne nicht gesagt werden, ob das Material noch soweit in

Ordnung gewesen sei, dass die Bremsleitungen nicht hätten platzen können. Bei der Bremsprobe seien bei der zweiten Achse unterschiedliche Werte erzielt worden und zwar mit einem über der Toleranzgrenze von 20 % gehenden Unterschied. Daher sei dies als schwerer Mangel angesehen worden. Die ausgeschlagene Achsaufhängung sei mittels Achsspieldetektors festgestellt worden, nicht nur mittels

Montiereisen. Die Feststellungen seien ohne Ausbauten oder Zerlegungen

festgestellt worden. Das Originalgutachten sei von ihm unterschrieben

worden. Im Akt befinde sich eine nicht unterschriebene Kopie. Die Mängel seien als schwer qualifiziert worden und nicht als Mängel mit Gefahr im Verzug. Der Bremskraftregler diene der Stabilisierung des Fahrzeuges und verhindere ein zu starkes Bremsen hinten. Bei einem Sportfahrwerk liege das Fahrzeug tiefer und werde dadurch eine größere

Schwere simuliert, sodass der Bremskraftregler auf dieses Fahrwerk eingestellt werden müsse.

Auf Befragen des Rechtsvertreters des Berufungswerbers stellte der Zeuge fest, dass mit dem Zulassungsbesitzer lediglich erörtert worden

sei, dass das Sportfahrwerk zu genehmigen sei und eine Vermessung auf

Grund der Absplitterung am Dach durchzuführen sei. Er könne sich nicht

erinnern, dass die gefahrenen Kilometer nach der Überprüfung erörtert

worden seien. Die Lenkmanschetten seien gerissen gewesen, aber es sei

innen noch Fett vorhanden gewesen. Bei der Durchrostung der Radabdeckung hätte man den Finger durchstecken können.

Der kraftfahrtechnische Sachverständige äußerte sich dann wie folgt:

?Zu der starken Anrostung der Bremsleitungen der zweiten Achse ist festzustellen, dass in der Zeit zwischen den beiden Begutachtungen ein

derartig verstärktes Rosten, wie es hier festgestellt wurde, nicht wahrgenommen werden kann. Selbst dann nicht, wenn das Fahrzeug an einem feuchten Ort stehen würde. Bei einer Gefahrbremsung könnte es durch die Anrostungen zu einer Verlängerung des Bremsweges durch Risse

oder Undichtwerden einer Bremsleitung kommen. In concreto kann dies für diesen Fall aber nicht gesagt werden. Bei einem normalen Bremsvorgang wäre diese Gefahr nicht gegeben. Zum festgerosteten Bremskraftregler ist festzustellen, dass dieser durch den Ausbau des Serienfahrwerkes und Einbau eines Sportfahrwerkes in der Zeit zwischen

den Begutachtungen bewegt hätte werden müssen und sich auch der leichte Rost, der in der Zwischenzeit entstehen konnte, sich bei der Bremsprüfung hätte lösen müssen. Dies kann ich mit Wahrscheinlichkeit

feststellen. Grundsätzlich dient der Bremskraftregler dazu, bei einem

beladenen Fahrzeug die Bremskraft an den hinteren Rädern entsprechend

dem Beladungszustand des Fahrzeuges zu regulieren. Die Bremswirkung stimmt für den festgerosteten Bremskraftregler für den Bereich, indem

der Bremskraftregler zwischen Minimum und Maximum eingerostet ist.

Sie

stimmt nicht mehr, wenn die Beladung eine andere ist. Die erforderliche Abbremsung bei der Begutachtung durch die KFZ-Werkstätte

*** wurde erreicht, da das Fahrzeug in etwa mit der Beladung vorgeführt wurde, mit der es gefahren wurde und der Bremskraftregler auch in diesem Bereich festgerostet war. Die Bremswerte bei den beiden

Begutachtungen können als ident bezeichnet werden. Es ergab sich bei der amtlichen Prüfung lediglich eine Überschreitung der Toleranz an der zweiten Achse zwischen links und rechts. Dass innerhalb der kurzen

Zeit eine komplette Festrostung des Bremskraftreglers erfolgte, vor allem im Hinblick auf die getätigten Umbauten, ist schwer vorstellbar.

Wenn die Manschetten des Lenkgetriebes gerissen sind, kann Schmutz und

Feuchtigkeit eindringen, zum Anrosten führen und dadurch die Lenkung schwergängiger machen. In normalen Situationen spielt dies weniger Rolle, aber in extremen Situationen wird die Verkehrssicherheit durch

diese Schwergängigkeit der Lenkung schwer beeinträchtigt. In dieser kurzen Zeit kann meiner Ansicht nach die Manschette des Lenkgetriebes

von nur porös ohne mechanische Einwirkung nicht reißen. Die mechanische Einwirkung müsste allerdings stärker sein, als nur das Befahren von schlechten Straßen oder Feldwegen. Dass das Einreißen durch den Umbau bzw. Einbau des Sportfahrwerkes zustande gekommen ist,

kann nicht ausgeschlossen werden. Kontrolliert wird das Lenkgetriebe über die Hebebühne. Die Manschette ist eventuell unter Zuhilfenahme von Licht oder Spiegel von allen Seiten einsichtig. Es müssen keinerlei Ausbauten durchgeführt werden. Die Achsaufhängung kann sich

in dieser Zeit auch nicht so verändert haben. Dies hängt weniger mit der Zeit, als mit den wenigen gefahrenen Kilometern zusammen. Auch hier müsste es zu einer entsprechenden mechanischen Einwirkung gekommen sein, ansonsten ist dieser Mangel nicht erklärbar. Dies ist bei Bewegung des Rades erkennbar. Mittels Rüttelplatte kann dies optimal festgestellt werden. Eine diesbezügliche Feststellung ist jedoch auch mit dem Montiereisen machbar. Das Rad hat mehr Spiel. Es ist eine stärkere Beanspruchung der gesamten Radachsaufhängung gegeben

und ein dadurch bedingtes unsichereres Fahrverhalten. Irgendwann in weiterer Folge kann es zum Bruch kommen. Die Durchrostung der Radabdeckung kann sich in der zwischen den beiden Überprüfungen liegenden Zeit nicht so verschlechtert haben, dass anlässlich der zweiten Überprüfung bereits mit dem Finger hindurchgefahren werden konnte. Auf die Verkehrssicherheit hat es keinen Einfluss. Es besteht

lediglich auf Grund der Scharfkantigkeit Verletzungsgefahr.

Ausgehend

vom Vorhandensein dieser Mängel hätten diese bei entsprechender Sorgfalt schon anlässlich der Überprüfung im Mai 2002 festgestellt werden müssen. Herr *** hätte mit den in seiner Werkstätte vorhandenen

Mittel diese Mängel feststellen können und müssen.?

Auf Befragen des Rechtsvertreters stellte er fest, dass Karosserieteile nicht scharfkantig sein dürften, da es zu einer Verletzungsgefahr beim Vorbeigehen, beim Hingreifen von Kindern kommen

könne. Er hätte das Fahrzeug nicht selbst gesehen oder begutachtet.

Er

könne nicht ausschließen, dass auf Grund mechanischer Kräfte in der Zeit zwischen den Begutachtungen die Achsaufhängung vorne ausgeschlagen werden könne.

Auf Befragen der Verhandlungsleiterin stellte der Amtssachverständige

fest, dass unter mechanischer Einwirkung eine extremste Form von Schlaglöchern oder Reparaturarbeiten mit unsachgemäßer Beanspruchung zu verstehen sei.

Weiters führte der Amtssachverständige auf Grund der Befragung durch den Rechtsfreund aus, dass hinsichtlich der gerissenen Manschette am

Lenkgetriebe dies auch auf unsachgemäße Arbeiten am Fahrzeug zurückgeführt werden könne oder auch auf mechanische Einwirkung. Im Hinblick darauf, könne er daher nicht ausschließen, dass es in diesem

Zeitraum passiert sei. Das Festrosten des Bremskraftreglers könne nicht in dieser Zeit passiert sein. Vor allem könne es hier nicht zu mechanischen Einwirkungen kommen, um dieses Festrosten zu bewirken. Zum Zeitpunkt der Begutachtungen seien die Mängel als schwer bewertet

worden. Sie hätten Auswirkungen auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit gezeigt, aber es sei keine Gefahr im Verzug festgestellt worden.

Auf Befragen des Behördenvertreters bemerkte der Sachverständige, dass

die Bewertung der festgestellten Mängel im Anhang 6 zur Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung festgelegt sei und ebenso im Mängelkatalog, den die ermächtigten Werkstätten haben müssten.

Der Berufungswerber gab auf Frage des Behördenvertreters zu Protokoll,

dass es vorkomme, dass 20-jährige Fahrzeuge umgebaut würden, mit größeren Auspuffen, breiteren Reifen, Spoilern etc.

Der Behördenvertreter stellte fest, dass die Begutachtungsplaketten nicht abgegeben worden seien. Es seien auch keine weiteren Vorfälle seither bekannt geworden.

Im Schlusswort stellte der Behördenvertreter fest, dass ermächtigte Werkstätten auch verpflichtet seien, negative Gutachten auszustellen.

Dies sei auch Herrn *** bekannt. Warum er dies nicht getan hätte, wisse er nicht. Auch nur eine falsche oder mangelhafte Begutachtung könne die Vertrauenswürdigkeit erschüttern und so zum Widerruf der Ermächtigung führen. Es seien keine weiteren Vorfälle dieser Art in den letzten acht Monaten beim Berufungswerber aufgetreten.

Der Vertreter des Berufungswerbers hielt in seinem Schlusswort die schriftlichen Ausführungen aufrecht und stellte den Antrag auf zeugenschaftliche Ladung des Zulassungsbesitzers des gegenständlichen

Fahrzeuges, Herrn ***.

Darüber wurde Folgendes erwogen:

Gemäß § 57a Abs 2 erster und zweiter Satz KFG 1967 hat der Landeshauptmann für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechtigte Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung aller oder einzelner Arten von Fahrzeugen gemäß Abs 1 zu ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen

verliehen werden.

Laut fünftem Satz des § 57a Abs 2 KFG 1967 ist die Ermächtigung ganz oder nur hinsichtlich einzelner Arten von Fahrzeugen zu widerrufen, wenn der ermächtigte Ziviltechniker, Verein oder Gewerbetreibende nicht mehr vertrauenswürdig ist, nicht mehr über geeignetes Personal verfügt oder seine Einrichtungen nicht den durch Verordnung festgesetzten Anforderungen entsprechen.

Gemäß § 10 der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV) sind bei der Durchführung der Überprüfung und Begutachtung von Fahrzeugen verschiedene Mängelgruppen zu unterscheiden. Nach der Definition in Abs 2 Z 2 sind leichte Mängel solche, die keinen nennenswerten Einfluss auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges haben. Schwere Mängel sind nach der Z 3 dieses Absatzes solche, die die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges beeinträchtigen und ist der Lenker oder Zulassungsbesitzer darauf hinzuweisen, dass diese Mängel bei der nächsten in Betracht kommenden Werkstätte behoben

werden müssen. Mängel mit Gefahr im Verzug sind nach Z 4 dieses Absatzes schließlich solche, die zu einer direkten und unmittelbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit führen und ist der Lenker des Fahrzeuges darauf hinzuweisen, dass das Fahrzeug nicht verkehrs- und betriebssicher ist.

In sachverhaltsmäßiger Hinsicht ist unstrittig, dass anlässlich der besonderen Überprüfung des gegenständlichen PKW ´s nach § 56 KFG am 27 06 2002 die vom Zeugen geschilderten Mängel, die in die Gruppe der

schweren Mängel fielen, festgestellt wurden. Nicht entgegengetreten sind die Parteien im Übrigen den Äußerungen des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung, welche den folgenden Erwägungen ebenfalls

zu Grunde gelegt werden. Fest steht weiters, dass der Berufungswerber

laut dem von ihm gemäß § 57a Abs 4 KFG erstellten Gutachten über die wiederkehrende Begutachtung dieses Fahrzeuges am 10 05 2002, also sieben Wochen vor obiger Überprüfung, die gegenständlichen Mängel nicht bzw nur als leichte Mängel festgestellt hat. Diesen einen Vorfall hat die Behörde erster Instanz als Anlass für den Widerruf der

Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen genommen,

was mit dem Verlust der Vertrauenswürdigkeit begründet wurde. Die aufschiebende Wirkung einer Berufung wurde nicht ausgeschlossen.

Bei einem solchen Widerruf handelt es sich um eine Maßnahme zum Schutz

der öffentlichen Verkehrssicherheit. In rechtlicher Hinsicht ist daher

zu prüfen, ob das geschilderte Verhalten des Berufungswerbers den Wegfall der Vertrauenswürdigkeit bewirkt hat, wobei ein strenger Maßstab anzulegen ist. Vom Vorliegen der Vertrauenswürdigkeit ist auszugehen, wenn ausreichende Anhaltspunkte für die Annahme bestehen,

die Kraftfahrbehörde könne sich darauf verlassen, dass der Gewerbetreibende die ihm übertragenen Verwaltungsaufgaben entsprechend

dem Schutzzweck des Gesetzes ausüben werde. Der Schutzzweck des Gesetzes besteht darin, zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen (VwGH vom

27 03 1990, Zl89/11/0080).

Diesbezügliche Erwägungen sind der Begründung des angefochtenen Bescheides nicht zu entnehmen. Wenn darauf verwiesen wird, dass nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes auch bereits die Erstellung

eines unrichtigen Gutachtens die Vertrauenswürdigkeit des betreffenden

Gewerbetreibenden erschüttern kann, so ist dies zwar richtig, allerdings müssen dafür besondere Umstände vorliegen und ist besonders

auf die Art und Schwere des Fehlverhaltens Bedacht zu nehmen. Auch sind Feststellungen darüber erforderlich, dass die anlässlich der besonderen Überprüfung vorhandenen Mängel schon bei der Begutachtung durch den Berufungswerber bestanden haben und ob sie bei einer den Erfordernissen des Gesetzes entsprechenden Untersuchung auch schon für

ihn erkennbar gewesen sein mussten. Der Hinweis auf die verhältnismäßig kurze, seit der Begutachtung verstrichene Zeit ist nicht ausreichend, zumal die Partei das Vorhandensein dieser schweren

Mängel zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Begutachtung stets

bestritten

hat.

Der Überprüfungsrahmen der Berufungsbehörde ist begrenzt durch die von

der ersten Instanz dem Widerrufsbescheid zugrunde gelegten fünf Fahrzeugmängel, das sind: stark angerostete Bremsleitungen der zweiten

Achse, festgerosteter Bremskraftregler, gerissene Lenkgetriebe-Manschetten, ausgeschlagene Achsaufhängung vorne und vorne rechts durchrostete Radabdeckung. Um Rückschlüsse auf die Vertrauenswürdigkeit des Berufungswerbers

ziehen zu können, ist entsprechend obiger Ausführungen zu prüfen, ob diese Mängel bereits bei Erstellung des Gutachtens durch den Berufungswerber vorhanden waren und ob er sie hätte erkennen müssen. War dies der Fall, ist es für die Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit weiters erforderlich, zu

überprüfen, wie schwerwiegend dieser Verstoß war, ob nämlich durch die

weitere Verwendung dieses Kraftfahrzeuges im öffentlichen Verkehr der

Schutzzweck des KFG verletzt wurde. Wie schon gesagt besteht er darin,

dass nur verkehrs- und betriebssichere Fahrzeuge verwendet werden dürfen. Ausgehend von den Angaben des Zeugen, fielen die von ihm festgestellten Mängel in die Kategorie ?schwere Mängel?. Nach den Begriffsbestimmungen der PBStV (s § 10 Abs 2 Z 3) wies das Fahrzeug demnach Mängel auf, die die Verkehrs- und Betriebssicherheit beeinträchtigten und die in der nächsten Werkstätte hätten behoben werden müssen. Von einem gänzlichen Fehlen der Verkehrs- und Betriebssicherheit beim gegenständlichen Fahrzeug ist nach den Mängelgruppen der PBStV nur bei Mängeln mit Gefahr im Verzug auszugehen. Diese schwerste Art von Mängeln wurde im Anlassfall nicht

festgestellt.

Was nun die Bremsleitungen (stark angerostet) und den Bremskraftregler

(festgerostet) betrifft, hat der Sachverständige zusammengefasst festgestellt, dass der am 27 06 2002 festgestellte Zustand nur schwer

oder gar nicht in der seit der wiederkehrenden Begutachtung verstrichenen Zeit entstanden sein kann. Eine gesicherte Aussage ist darin nicht zu sehen und konnte der Sachverständige auch nicht konkret

sagen, inwiefern sich diese Mängel auf die Betriebs- und Verkehrssicherheit des Fahrzeuges auswirkten. Schließlich konnte auch

der Zeuge eine tatsächliche Beeinträchtigung des Materials der Bremsleitungen der zweiten Achse durch Rost nicht feststellen. Die Bremswerte des Fahrzeuges entsprachen nach den Ausführungen des Sachverständigen den gesetzlichen Bestimmungen. Er erklärte außerdem,

dass nach den bei der Überprüfung gemäß§ 56 KFG festgestellten Bremswerten keine Bedenken gegen die Richtigkeit der im Gutachten gemäß § 57a KFG eingetragenen Bremswerte bestehen. Es liegt demnach kein Anhaltspunkt dafür vor, dass sich diese Mängel bereits auf die Funktionstüchtigkeit der Bremsen auswirkten. Daraus kann also auch nicht schlüssig abgeleitet werden, dass die Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht gegeben war, wofür auch spricht, dass keine Gefahr im Verzug festgestellt wurde.

Was die beiden weiteren Mängel, das sind die gerissenen Lenkgetriebe-Manschetten und die ausgeschlagene Achsaufhängung betrifft, konnte der

Sachverständige deren Entstehen in der Zeit zwischen der wiederkehrenden Begutachtung und Überprüfung nach§ 56 KFG nicht ausschließen. Ein diesbezüglicher Nachweis, dass das Gutachten des Berufungswerbers diesbezüglich falsch ist, ist demnach nicht gelungen.

Auf die Auswirkungen dieser Mängel im Hinblick auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit braucht daher nicht näher eingegangen zu werden. Diese Mängel haben somit bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit

des Berufungswerbers außer Betracht zu bleiben.

Der fünfte Mangel schließlich, das ist die durchgerostete Radabdeckung, musste nach den Äußerungen des Sachverständigen, wenn auch nicht in so schlechtem Zustand, schon im Zeitpunkt der wiederkehrenden Überprüfung bestanden haben. Einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit schloss er jedoch aus.

Selbst wenn man nach dem Gesagten also davon ausgeht, dass die beiden

erstgenannten Mängel und der letztgenannte Mangel bereits anlässlich der wiederkehrenden Begutachtung durch den Berufungswerber vorhanden waren, er sie auch hätte erkennen müssen und sein Gutachten vom 10 05 2002 demnach in diesen Punkten falsch ist, wird dieses einmalige

Fehlverhalten nicht als so schwerwiegend angesehen, dass ihm deshalb die Vertrauenswürdigkeit abzusprechen ist. Schließlich konnten keine konkreten Auswirkungen auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges festgestellt werden und handelte es sich jedenfalls nicht um Mängel, auf Grund derer das Fahrzeug als nicht verkehrs- und betriebssicher hätte beurteilt werden müssen.

Anhaltspunkte dafür, dass der Berufungswerber charakterlich nicht soweit gefestigt sein könnte, sich entsprechend dem Gesetz zu verhalten, etwa weil er dem Zulassungsbesitzer dieses Fahrzeuges eine

Gefälligkeit erweisen wollte, sind nicht hervorgekommen. Da es sich hier um eine Maßnahme zum Schutz der öffentlichen Verkehrssicherheit handelt, ist außerdem zu prüfen, ob für den Widerruf der erwähnten Berechtigung (noch) eine Notwendigkeit besteht. Seit dem Vorfall sind

nunmehr rund acht Monate vergangen, in denen der Berufungswerber die anfallenden wiederkehrenden Begutachtungen weiterhin durchgeführt hat

und in denen nach dem vorliegenden Erhebungsergebnis nichts gegen ihn

Sprechendes vorgefallen ist. Zusammengefasst kann daher gesagt werden,

dass der geschilderte Vorfall angesichts der Art und Schwere der hier

relevanten Mängel sowie der seit dem Vorfall vergangenen Zeit kein solches Charakterbild vom Berufungswerber vermittelt, dass von ihm nicht mehr erwartet werden könnte, dass er der ihm übertragenen Verwaltungsaufgabe unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen nachkommt.

Da auf Grund der aufgenommenen Beweise ein klares Bild über alle wesentlichen Sachverhaltselemente vorliegt, waren weitere Beweisaufnahmen nicht erforderlich und war der erstinstanzliche Bescheid demnach aufzuheben.

Schlagworte
Wiederkehrende Begutachtung, Widerruf, vertrauenswürdig

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