

TE UVS Steiermark 2002/09/26 30.11-88/2001

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 26.09.2002

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat für die Steiermark hat durch das Senatsmitglied Dr. Gerhard Wittmann über die Berufung des Herrn F

R D, W, vertreten durch Dr. H M, Rechtsanwalt M, gegen das Straferkenntnis der Bundespolizeidirektion Leoben vom 9.8.2001, Zl.: S 2499/01, wie folgt entschieden:

I. Gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (im Folgenden AVG) in Verbindung mit § 24 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (im Folgenden VStG) wird die Berufung in den Punkten 1.), 4.), 6.) und 8.) mit der Maßgabe abgewiesen, dass der Berufungswerber die Übertretungen als verantwortlicher Beauftragter des Zulassungsbesitzers, der H Z GmbH mit Sitz in W, zu verantworten hat. Der Tatvorwurf im Punkt 6.) wird dahingehend präzisiert, dass bei der Anhängerkupplung der Fallbolzen gesteckt ist. Im Punkt 8.) wird der Tatvorwurf dahingehend richtig gestellt, dass die Schrauben bei der Fahrersitzbefestigung gefährlich locker waren. Die übertretene Rechtsvorschrift lautet im Punkt 4.): § 21 KFG iVm § 103 Abs 1 KFG. Im Punkt 6.) lautet die übertretene Rechtsvorschrift: § 13 Abs 1 iVm § 103 Abs 1 KFG. Im Punkt 8.) lautet die übertretene Rechtsvorschrift: § 26 Abs 1 KFG iVm § 103 Abs 1 KFG. Gemäß § 64 Abs 1 und 2 VStG hat der Berufungswerber als Beitrag zu den Kosten des Berufungsverfahrens hinsichtlich Punkt 1.) einen Betrag von ? 10,17, hinsichtlich Punkt 4.) einen Betrag von ? 4,36, hinsichtlich Punkt 6.) einen Betrag von ? 7,26 und hinsichtlich Punkt 8.) einen Betrag von ?

10,17 binnen vier Wochen ab Zustellung des Bescheides bei sonstiger Exekution zu bezahlen. II. Gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (im Folgenden AVG) in Verbindung mit § 24 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (im Folgenden VStG) wird der Berufung hinsichtlich der Punkte 2.), 3.), 5.), 7.) und 9.) Folge gegeben, das Straferkenntnis in diesen Punkten behoben und das Verwaltungsstrafverfahren im Punkt 2.) nach § 45 Abs 1 Z 2 VStG und in den Punkten 3.), 5.), 7.) und 9.) nach § 45 Abs 1 Z 1 VStG eingestellt.

Text

Mit dem nunmehr angefochtenen Straferkenntnis wurde dem Berufungswerber vorgeworfen, er habe als verantwortlicher Fuhrparkleiter der Firma H Z GmbH mit Sitz in W nicht dafür gesorgt, dass der LKW (Sattelzugfahrzeug) MAN, unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprochen habe, weil das Fahrzeug am 29.3.2001 um 10.00 Uhr (Anhaltung), in L, auf der S 6, auf Höhe des Strkm 79,900 in Fahrtrichtung BM von Herrn M M gelenkt worden sei und bei der Anhaltung bzw. in weiterer Folge bei der Fahrzeugüberprüfung in L durch den Amtssachverständigen des Bundesprüfzuges für Fahrzeuge mit Gutachten vom 29.3.2001 am Fahrzeug folgende schwerwiegende technische Mängel hätten festgestellt werden können, welche ihm in seiner Eigenschaft als verantwortlicher Fuhrparkleiter nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften anzulasten seien:

- 1.) Bremsanlage: Radbremszylinder 2. und 3. Achse beiseitig übergroßer Hub. 2.) Lenkung: Lenkgetriebe stark ölundicht.
- 3.) Sicht: Windschutzscheibe durchgehend im rechten Bereich gesprungen. 4.) Scheibenwischergummi stark verschlissen.
- 5.) Achsen/Räder/Reifen/Aufhängungen: Stabilisator 3. Achse, Lagerung stark ausgeschlagen.
- 6.) Fahrgestell/daran befestigte Teile: Anhängerkupplung Fallbolzen stackt. 7.) Fahrerhaus allgemein schlechter Zustand.
- 8.) Fahrersitzbefestigung gefährlich gebrochen, daher Gefahr im Verzuge. 9.) Sonstige Ausstattung: Kranprüfbuch fehlt, starker Ölverlust bei der Hydraulik.

Der Berufungswerber habe dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt und wurden über ihn folgende Geldstrafen verhängt:

1.)

§ 6 Abs 3 KFG iVm § 103 Abs 1 KFG

2.)

§ 6 Abs 1 KFG iVm § 103 Abs 1 KFG

3.)

§ 10 Abs 1 KFG iVm § 7 KDV

4.)

§ 21 KFG iVm § 17 KDV

5.)

§ 4 Abs 2 KFG iVm § 103 Abs 1 KFG

6.)

§ 104 Abs 2 KFG iVm § 103 Abs 1 KFG

7.)

§ 4 Abs 2 KFG iVm § 103 Abs 1 KFG

8.)

§ 26 Abs 1 KFG iVm § 18 b KDV

9.)

§ 4 Abs 2 KFG iVm § 103 Abs 1 KFG

1.)

? 50,87 (35 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 134 Abs 1 KFG 2.) ? 36,34 (25 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 134 Abs 1 KFG 3.) ? 21,80 (15 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 134 Abs 1 KFG 4.) ? 21,80 (15 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 134 Abs 1 KFG 5.) ? 50,87 (35 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 134 Abs 1 KFG 6.) ? 36,34 (25 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 134 Abs 1 KFG 7.) ? 21,80 (15 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 134 Abs 1 KFG 8.) ? 50,87 (35 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 134 Abs 1 KFG 9.) ? 50,87 (35 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) gemäß § 134 Abs 1 KFG

Gegen dieses Straferkenntnis erhob der Berufungswerber fristgerecht das Rechtsmittel der Berufung und führte aus, dass der Lenker M bereits teilweise wegen der selben Delikte bestraft worden sei und somit eine unzulässige Doppelbestrafung vorliegen würde. Weiters führte er aus, dass die im § 6 Abs 3 KFG vorgeschriebenen Bremsanlagen funktionstüchtig gewesen seien, da ansonsten ein Weiterfahren ohne Reparatur unmöglich gewesen wäre. Auch die Lenkvorrichtung des Fahrzeuges sei verlässlich gewesen, sodass auch kein Verstoß gegen § 8 Abs 1 KFG vorliege. Diesbezüglich sei anzumerken, dass volle Funktionsfähigkeit gegeben gewesen sei und das Sattelzugfahrzeug bereits

einen Termin "noch in dieser Woche" in der Werkstätte gehabt hätte. Neben den routinemäßigen Servicearbeiten wären auch allenfalls erforderliche Reparaturen durchgeführt worden und wäre im Zuge dieses Werkstättentermines auch die wiederkehrende Begutachtung erfolgt. Zu der ihm vorgeworfenen Übertretung nach § 10 Abs 1 KFG führte der Berufungswerber aus, dass der Sprung in der Windschutzscheibe auf der Beifahrerseite die Sicht des Lenkers in keinsten Weise beeinträchtigt habe und auch keine Gegenstände verzerrt erscheinen habe lassen, sodass die Bestrafung gänzlich zu Unrecht erfolgt sei. Die Wischerblätter seien sehr wohl funktionstüchtig gewesen und ergebe sich dies schon allein daraus, dass kein Austausch an Ort und Stelle vorgenommen werden müssen. Der Bruch der Fahrersitzbefestigung sei nicht so ohne Weiteres erkennbar gewesen und hätte bei einer routinemäßigen Überprüfung durch den Fahrer und den Fuhrparkleiter dieser Mangel auch nicht auffallen müssen. Es würde ein unzulässiges Überspannen der Pflichten eines Fuhrparkleiters bedeuten, wenn er sich vor jedem Antritt der Fahrt davon überzeugen müsse, dass sämtliche nur möglichen Mängel ausgeschlossen werden könnten. Dies würde weder vom Gesetzgeber gefordert, noch wäre es in der Praxis durchführbar. Der Berufungswerber habe nach der Anhaltung die Reparatur des Fahrersitzes angeordnet. Da nach der Reparatur der Fahrersitzbefestigung das Fahrzeug wiederum für den Verkehr freigegeben worden sei, sei ersichtlich, dass keine Verwaltungsübertretungen vorliegen können. Darüber hinaus sei grundsätzlich auszuführen, dass es im Verwaltungsstrafverfahren nur Vorsatzdelikte und keine Fahrlässigkeit gebe. Wie bereits ausgeführt, könne dem Berufungswerber vorsätzliches Verhalten sicherlich nicht angelastet werden. Abschließend stellte der Berufungswerber den Antrag, das bekämpfte Straferkenntnis ersatzlos aufzuheben und das Verfahren einzustellen. Am 13.9.2002 fand vor dem Unabhängigen Verwaltungssenat für die Steiermark eine öffentliche, mündliche Berufungsverhandlung statt, an der der Berufungswerber und sein Rechtsvertreter teilnahmen und in deren Verlauf neben dem Berufungswerber die Meldungslegerin Insp. P H und der damalige Amtssachverständige des Bundesprüfzuges, Ing. J J, als Zeugen einvernommen wurden. Aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens geht die Berufungsbehörde von folgender Sach- und Rechtslage aus: Der Berufungswerber ist gemeinsam mit seinem Bruder H G D handelsrechtlicher Geschäftsführer der H Z GmbH mit dem Sitz M. Mitte der 90er-Jahre wurde der Berufungswerber zum verantwortlichen Beauftragten für den Fuhrpark der H Z GmbH bestellt und nahm diese Bestellung auch zur Kenntnis. Die H Z GmbH war im Jahre 2001 Zulassungsbesitzerin des LKWs der Marke MAN. Am 29.3.2001 wurde dieser LKW vom Arbeitnehmer der H Z GmbH M M gelenkt. Um 10.00 Uhr wurde M in L auf der S 6 bei Km 79,900 in Fahrtrichtung BM von Insp. P H angehalten. Das Sattelzugfahrzeug wurde zu einer genaueren Überprüfung des Fahrzeuges dem Bundesprüfzug am Standort in L vorgeführt und dort vom Amtssachverständigen Ing. J J geprüft. Dass die Fahrersitzbefestigung gefährlich locker war, wurde als Gefahr im Verzug gewertet und daraufhin die Kennzeichentafeln und der Zulassungsschein für das Sattelzugfahrzeug wegen mangelnder Verkehrs- und Betriebssicherheit abgenommen. Der Berufungswerber, der sich wegen anderer Arbeiten im Raum L aufhielt, veranlasste, dass die Fahrersitzbefestigung in einer nahegelegenen Werkstätte in Ordnung gebracht wird. Danach wurden die Kennzeichentafeln und der Zulassungsschein wieder ausgefolgt und der Lenker Mandzic konnte die Fahrt fortsetzen. Anfang April 2001 wurde die jährlich wiederkehrende Prüfung des Sattelzugfahrzeuges beim Raiffeisen-Lagerhaus Amstätten Aschbach durchgeführt und u.a. die bei der Anhaltung am 29.3.2001 festgestellten Mängel behoben. Zu den konkreten Tatvorwürfen: Punkt 1.): Gemäß § 6 Abs 3 KFG muss es dem Lenker sowohl mit der Betriebsbremsanlage, als auch mit der Hilfsbremsanlage möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit die Bewegung des Fahrzeuges zu beherrschen und dessen Geschwindigkeit, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine im Hinblick auf die Zweckbestimmung als Betriebs- oder als Hilfsbremsanlage möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen. Bei der Überprüfung am 29.3.2001 wurde festgestellt, dass der Radbremszylinder der zweiten und dritten Achse beidseits einen übergroßen Hub aufweist. Dies resultiert daraus, dass sich die Bremsbeläge verschlissen haben und das dadurch die Bremskraft abgenommen hat. Damit ist aber eine sichere und schnelle Bremsung des Fahrzeuges nicht mehr gewährleistet. Der Berufungswerber verantwortet sich damit, dass ein derartiger Mangel nicht erkennbar gewesen sei. Dem ist zu entgegnen, dass die Abnahme der Bremskraft beim Lenken des Fahrzeuges auffallen hätte müssen und - abgesehen davon, dass man die Bremsanlage in regelmäßigen Abständen allenfalls in Werkstätten überprüfen lassen kann - es auch möglich gewesen wäre, selbst im Betrieb Probeprobieren durchzuführen, um zu prüfen, ob noch ein schnelles und sicheres Bremsen gewährleistet ist. Zu Punkt 2.): Gemäß § 8 Abs 1 KFG müssen Kraftfahrzeuge und unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkende Anhänger eine verlässlich wirkende Lenkvorrichtung aufweisen, mit der das Fahrzeug

leicht, schnell und sicher gelenkt werden kann. Der Tatvorwurf im Punkt 2.) lautet: "Lenkgetriebe stark ölundicht". Ing. J gab bei seiner Zeugeneinvernahme an, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit komme, solange im Vorratsbehälter Öl über dem Minimum vorhanden ist. Erst dann wäre es zu einer Beeinträchtigung beim Lenken insofern gekommen, als das Lenkrad schwerer zu betätigen gewesen wäre. Im gegenständlichen Fall habe es eine Tropfenbildung gegeben, die zu einer Umweltgefährdung geführt habe. Wie stark es getropft habe, könne er nicht mehr sagen. Die Bestimmung des § 8 Abs 1 KFG bezieht sich auf die Verkehrssicherheit. Diese war aber nicht beeinträchtigt (Öl war über dem Minimumstand vorhanden), sodass eine Übertretung nach § 8 Abs 1 KFG nicht vorliegt. Eine Übertretung lag möglicherweise nach § 4 Abs 2 KFG (Vermeidung von Gefahren und Umweltbeeinträchtigungen) vor. Da aber innerhalb der Verfolgungsverjährungsfrist von sechs Monaten dem Berufungswerber kein Tatvorwurf in diese Richtung gemacht wurde, ist es der Berufsbehörde verwehrt, den Tatvorwurf in diese Richtung zu ändern, sodass das Verfahren im Punkt 2.) eingestellt werden musste. Zu Punkt 3.): Gemäß § 10 Abs 1 KFG müssen Windschutzscheiben und Klarsichtscheiben von Kraftfahrzeugen aus einem unveränderlichen, vollkommen durchsichtigen Stoff bestehen. Sie dürfen Gegenstände nicht verzerrt erscheinen lassen und müssen auch bei Bruch so weit Sicht lassen, dass das Fahrzeug bis zum Anhalten sicher gelenkt werden kann. Aus dem erstinstanzlichen Verwaltungsstrafakt lässt sich nicht entnehmen, ob es beim LKW durch den Sprung in der Windschutzscheibe zu einer Sichtbeeinträchtigung oder zu einer Gefährdung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges gekommen war. Im Zuge der Berufungsverhandlung konnte durch die Einvernahme des Berufungswerbers und der Zeugen geklärt werden, dass es außerhalb des Bereiches der Wischerblätter im rechten Bereich zu einem durchgehenden Sprung der Windschutzscheibe gekommen war, die keine Sichtbeeinträchtigung zur Folge hatte. Somit liegt keine Übertretung nach § 10 Abs 1 KFG vor. Zu Punkt 4.): Gemäß § 21 KFG müssen mehrspurige Kraftfahrzeuge mit Windschutzscheiben, deren oberer Rand höher liegt als die Augen des Lenkers beim Lenken, mit Scheibenwischern oder ähnlichen Vorrichtungen ausgerüstet sein, die dem Lenker selbsttätig auf der Windschutzscheibe ein ausreichendes Blickfeld freihalten. Ing. J gab dazu an, dass der Scheibenwischer bei der Überprüfung eingeschaltet wird, Flüssigkeit aus der Scheibenwaschanlage hinaufgesprüht wird und dann überprüft wird, ob es zu einer Schlierenbildung kommt. Ist dies der Fall, kommt es zu einer optischen Überprüfung der Wischerblätter. Im gegenständlichen Fall sei es zu einer Schlierenbildung gekommen und die optische Überprüfung der Wischerblätter habe ergeben, dass die Wischerblätter eingerissen bzw. ausgefranst gewesen seien, sodass dies als schwerer Mangel im Prüfbericht vermerkt worden sei. Wenn der Berufungswerber seinerseits behauptet, die Wischerblätter wären voll funktionstüchtig gewesen, so wird dies durch die Aussage von Ing. J bzw. seinem vorliegenden Prüfbericht eindeutig widerlegt. Dadurch, dass die Scheibenwischergummi stark verschlissen waren, war es beim Betätigen der Wischerblätter dem Lenker nicht möglich, ein ausreichendes Blickfeld freizuhalten, sodass die Übertretung im Punkt 4.) eindeutig vorliegt. Zu Punkt 5.): Nach § 4 Abs 2 KFG müssen Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut und ausgerüstet sein, dass durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenutzer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Verschmutzungen anderer Straßenbenutzer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. In diesem Punkt lautet der Tatvorwurf, dass beim Stabilisator der dritten Achse die Lagerung stark ausgeschlagen gewesen sei. In seiner Zeugenaussage führte Ing. J dazu an, dass der Stabilisator der Achse dazu diene, beim Kurvenfahren das Fahrgestell gerade zu halten, damit es nicht zu einer starken Neigung des Fahrzeuges komme. Auf der Rüttelplatte könne man den Stabilisator überprüfen. Fange er zu schlagen an, dann liege ein schwerer Mangel vor. Wie weit der Stabilisator ausgeschlagen gewesen sei, könne er nicht mehr sagen. Zwei Achsen hätten beim Stabilisator keinen Mangel aufgewiesen. Ob der Mangel des Stabilisators bei der dritten Achse einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit gehabt habe, könne er nicht mehr beantworten, weil er nicht mehr wisse, wie stark der Stabilisator ausgeschlagen gewesen sei. Dies bedeutet, dass zwar nach den internen Vorgaben bei der Erstellung des Prüfberichtes bereits das starke Ausschlagen beim Stabilisator einer Achse einen schweren Mangel darstellt, rechtlich entscheidend ist aber, ob es zu einer Gefährdung der Verkehrs- und Betriebssicherheit durch diesen Mangel gekommen ist. Dies konnte der Amtssachverständige nicht eindeutig beantworten, sodass die Übertretung dem Berufungswerber mit der erforderlichen Sicherheit nicht nachgewiesen werden kann, was zur Folge hat, dass das Verfahren in diesem Punkt einzustellen war. Zu Punkt 6.): Gemäß § 13 Abs 1 KFG müssen Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zum Ziehen von Anhängern bestimmt sind, eine sichere Anhängervorrichtung aufweisen, die es ermöglicht, einen Anhänger so zu ziehen, dass dessen Radspur auf gerader, waagrechtter Fahrbahn von der Richtung der Radspur des Zugfahrzeuges nur geringfügig abweichen kann (§ 104 Abs 2

lit a). Sie müssen Vorrichtungen zum Schließen der elektrischen Leitungen für vorgeschriebene Leuchten und der Übertragungsvorrichtungen für vorgeschriebene Bremsanlagen des Anhängers aufweisen. Im gegenständlichen Fall hatte das Sattelzugfahrzeug eine selbstschließende Anhängerkupplung, bei der der Fallbolzen gesteckt ist. Der Berufungswerber wendete diesbezüglich ein, dass es im Betrieb nur Sattelaufzieger gebe und die Anhängerkupplung nicht zum Ziehen von Anhängern genützt werde. Dies ändert aber nichts daran, dass die Sattelzugmaschine zum Ziehen eines Anhängers voll ausgerüstet war und ein Druckluftanschluss vorgesehen war. Anders wäre es gewesen, wenn keine Vorrichtung zum Abbremsen des Anhängers vorhanden gewesen wäre, da die Anhängerkupplung dann als Rangier- oder Abschleppkupplung gelte. Somit liegt eine Übertretung nach § 13 Abs 1 KFG vor. Der Tatvorwurf im erstinstanzlichen Straferkenntnis lautet, dass bei der Anhängerkupplung der Fallbolzen gesteckt ist und war diese Übertretung richtigerweise unter die Bestimmung des § 13 Abs 1 KFG zu subsumieren. Zu Punkt 7.): Hier wurde, wie im Punkt 5.) dem Berufungswerber eine Übertretung nach § 4 Abs 2 KFG vorgeworfen und lautet der Tatvorwurf: "Fahrerhaus allgemein schlechter Zustand". Abgesehen davon, dass dieser Tatvorwurf nicht erkennen lässt, was dem Berufungswerber konkret vorgehalten werden soll, ergab sich aus der Zeugeneinvernahme von Ing. J dass er in seinem Prüfbericht nicht das Fahrerhaus gemeint habe, sondern dass nach Punkt 6/21 die Radabdeckungen teilweise gefehlt hätten. Dies wurde dem Berufungswerber jedoch innerhalb der Verfolgungsverjährungsfrist nie vorgeworfen und ist es der Berufungsbehörde nach Ablauf der Verfolgungsverjährungsfrist verwehrt, den Tatvorwurf in diesem Sinne auszutauschen. Das Verfahren im Punkt 7.) war somit einzustellen. Zu Punkt 8.): Gemäß § 26 Abs 1 KFG muss der Lenkersitz eines Kraftfahrzeuges so beschaffen sein, dass der Lenker das Fahrzeug sicher lenken kann. Der Tatvorwurf lautet in diesem Punkt, dass die Fahrersitzbefestigung gefährlich gebrochen sei, während im Prüfbericht die Rede davon war, dass die Fahrersitzbefestigung gefährlich locker gewesen sei. Im Zuge der Berufungsverhandlung konnte dies insoferne aufgeklärt werden, als es offensichtlich bei der Anzeigenerstattung zu einem Übertragungsfehler der Meldungslegerin in diesem Punkt gekommen ist. Auch der Berufungswerber sprach davon, dass Schrauben angezogen hätten werden müssen, was ebenfalls für eine Lockerung der Fahrersitzbefestigung spricht. Der Tatvorwurf in diesem Punkt konnte berichtigt werden, da sowohl eine gefährliche Lockerung bei der Fahrersitzbefestigung, als auch ein Bruch der Fahrersitzbefestigung ein sicheres Lenken des Fahrzeuges nicht mehr gewährleistet. Der Zeuge Ing. J gab diesbezüglich noch an, dass sich die Schrauben nicht zeitgleich lockern, sondern dass dies sukzessive geschieht. Nachdem die Schrauben bei der Fahrersitzbefestigung bereits gefährlich gelockert waren, hätte dies dem Fahrer und auch dem Verantwortlichen für den Fuhrpark (in diesem Fall dem Berufungswerber) bei Kontrollen des Fahrzeuges auffallen müssen. Eine Übertretung nach § 26 Abs 1 KFG liegt somit vor. Zu Punkt 9.): In diesem Punkt wird dem Berufungswerber abermals eine Übertretung nach § 4 Abs 2 KFG vorgeworfen und lautet der Tatvorwurf: "Sonstige Ausstattung: Kranprüfbuch fehlt, starker Ölverlust bei der Hydraulik". Inwieweit das Fehlen des Kranprüfbuches eine Gefährdung der Verkehrs- oder Betriebssicherheit darstellen sollte, ist nicht nachvollziehbar. Wesentlich kann höchstens sein, ob der Kran geprüft wurde und in Ordnung war, nicht aber, ob allenfalls Prüfvermerke mitgeführt wurden. Es fehlt im Tatvorwurf auch jeder Hinweis darauf, dass es durch den starken Ölverlust bei der Hydraulik zu einer Gefährdung der Verkehrs- oder Betriebssicherheit bzw. zu einer Umweltgefährdung gekommen wäre. Der Zeuge Ing. J konnte nur mehr angeben, dass es damals zu einer Tropfenbildung gekommen sei, wie stark es getropft habe, könne er nicht mehr angeben. Da es innerhalb der Verfolgungsverjährungsfrist zu keiner Konkretisierung gekommen ist, inwieweit es durch den (starken ?) Ölverlust bei der Hydraulik zu einer Umweltgefährdung bzw. zu einer Gefährdung der Verkehrs- oder Betriebssicherheit des Fahrzeuges gekommen ist, war aus diesem Grund der Berufung Folge zu geben und das Verwaltungsstrafverfahren ebenfalls einzustellen. Zum Einwand des Berufungswerbers, der Lenker M sei bereits wegen einiger Delikte bestraft worden und es liege somit eine Doppelbestrafung vor, ist darauf zu verweisen, dass es eine Strafdrohung für den Lenker nach § 102 Abs 1 KFG und eine gesonderte Strafdrohung für den Zulassungsbesitzer nach § 103 Abs 1 KFG gibt. Inwieweit hier eine Doppelbestrafung vorliegen soll, ist nicht nachvollziehbar. Wenn in der Berufung behauptet wird, dass es im Verwaltungsstrafverfahren nur Vorsatzdelikte gebe, so ist auf § 5 Abs 1 VStG zu verweisen, wonach zur Strafbarkeit, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimme, fahrlässiges Verhalten genüge. 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 Verwaltungsvorschriften kein Verschulden trifft. Die dem Berufungswerber nunmehr vorgehaltenen Verwaltungsübertretungen gehören zu den sogenannten Ungehorsamsdelikten, bei denen der Berufungswerber von sich aus glaubhaft zu machen hat, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein

Verschulden trifft. Diesbezüglich führte der Berufungswerber an, dass grundsätzlich der Lenker selbst wissen müsse, wie der Zustand des Fahrzeuges sei und bei Mängeln müsse der Fahrer ihn darauf aufmerksam machen. Eine rein optische Überprüfung der Fahrzeuge finde laufend statt. Teilweise fahre er mit den LKWs selbst und könne dabei sehen, wie das Fahrzeug beim Fahren reagiere. Im Betrieb gebe es keine Werkstatt. Durch dieses allgemein gehaltene Vorbringen gelingt es dem Berufungswerber nicht konkret darzulegen, dass er regelmäßige effiziente Kontrollen bei den Fahrzeugen durchgeführt hat. Zu seinem Vorbringen, dass in erster Linie die Fahrer selbst dafür verantwortlich seien, ist zu bemerken, dass dies dem Berufungswerber nicht entlasten kann, zumal eine Überwälzung der den Zulassungsbesitzer persönlich treffenden Verpflichtung auf den ohnehin diesbezüglich separat unter Strafdrohung stehenden Lenker nicht möglich ist (vgl. VwGH 26.3.1987, 86/02/0193). Wenn der Berufungswerber weiters vorbringt, dass es bereits einen Termin für die jährlich stattzufindende Überprüfung des Fahrzeuges gegeben habe, so ändert dies nichts daran, dass das Sattelzugfahrzeug (Baujahr: 1989) zum Zeitpunkt der Anhaltung und der anschließenden Überprüfung in einigen Punkten nicht den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entsprach. Bei der Beurteilung, ob die über den Berufungswerber in den Punkten 1.), 4.), 6.) und

8.) verhängten Geldstrafen als schuld- und tatangemessen anzusehen sind, ging die Berufungsbehörde von folgenden Überlegungen aus:

Gemäß § 19 Abs 1 VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe 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. Gemäß § 19 Abs 2 VStG sind die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die Bestimmungen der §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. Erschwerungs- und Milderungsgründe liegen nicht vor. Hinsichtlich des Verschuldens wurde bereits ausgeführt, dass dem Berufungswerber fahrlässiges Verhalten vorzuwerfen ist. Der Strafrahmen für die dem Berufungswerber vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen beträgt gemäß § 134 Abs 1 KFG hinsichtlich aller Übertretungen bis zu ? 2.180,--. Anlässlich der Berufungsverhandlung am 13.9.2002 gab der Berufungswerber an, dass er über ein monatliches Nettoeinkommen von ? 1.745,-- verfüge. An Vermögen besitze er einen Hälfteanteil an einem Wohnhaus (Wert des Wohnhauses insgesamt ca. ? 150.000,--), er habe keine Sorgepflichten, jedoch außergewöhnliche Belastungen in Form eines Wohnbaukredites in aushaftender Höhe von ca. ? 50.000,--. Aufgrund der vorliegenden Strafzumessungskriterien erscheinen die von der Erstbehörde über den Berufungswerber verhängten Geldstrafen als durchaus schuld- und tatangemessen, zumal sich die Geldstrafen durchwegs nur im untersten Bereich des Strafrahmens bewegen. Gemäß § 64 Abs 1 VStG ist in jedem Straferkenntnis und in jeder Entscheidung eines unabhängigen Verwaltungssenates, mit der ein Straferkenntnis bestätigt wird, auszusprechen, dass der Bestrafte einen Betrag zu den Kosten des Strafverfahrens zu leisten hat. Gemäß § 64 Abs 2 VStG sind die Kosten für das Strafverfahren erster Instanz mit 10 % der verhängten Strafe, für das Berufungsverfahren mit weiteren 20 % der verhängten Strafe, mindestens jedoch mit ? 1,50 zu bemessen. Darauf stützt sich die im Spruch vorgenommene Kostenentscheidung. Darauf stützt sich die Kostenentscheidung in den Punkten 1.), 4.), 6.) und 8.).__

Schlagworte

Scheibenwischer Windschutzscheibe stark verschlissen Blickfeld Konkretisierung Tatbestandsmerkmal

Quelle: Unabhängige Verwaltungssenate UVS, <http://www.wien.gv.at/uvsv/index.html>