jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Lvwg Erkenntnis 2018/9/28 LVwG-AV-265/002-2018

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 28.09.2018

Entscheidungsdatum

28.09.2018

Norm

KFG 1967 §57a
AVG 1991 §7

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Marzi als Einzelrichter über die Beschwerde des Herrn A, vertreten durch B, Rechtsanwalt in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 5. Februar 2018, Zl. ***, betreffend Widerruf der Ermächtigung gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967, nach öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht:

1. Der angefochtene Bescheid wird ersatzlos aufgehoben.
2. Eine Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG ist nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

Mit dem angefochtenen Bescheid widerrief die belangte Behörde die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 4 KFG, wobei sie sich auf im Rahmen einer Revision im April 2017 festgestellte Mängel im Rahmen der Begutachtungstätigkeit des Beschwerdeführers stützte, diesen Widerruf vor allem aber – basierend auf Überprüfungen gemäß § 56 KFG und Stellungnahmen zweier Amtssachverständiger für Kraftfahrzeugtechnik – damit begründete, der Beschwerdeführer habe bei zwei Kraftfahrzeugen positive Gutachten ausgestellt, obwohl er negative Gutachten auszustellen gehabt hätte und dies für ihn auch erkennbar war.

1. Feststellungen:

1.1. Mit Bescheid vom 17. März 2014, Zl. *** wurde der Beschwerdeführer gemäß§ 57a Abs. 2 KFG ermächtigt, in der Begutachtungsstelle ***, ***, Kraftfahrzeuge näher bestimmter Klassen wiederkehrend zu begutachten.

1.2. In einem an den Beschwerdeführer gerichteten, nicht als Bescheid bezeichnetem Schreiben des Landeshauptmanns von Niederösterreich vom 15. Jänner 2015 findet sich nach Wiedergabe des Ergebnisses einer Revision in der Begutachtungsstelle und der dazu ergangenen Stellungnahme des Beschwerdeführers Folgendes:

„Aufgrund der in Ihrer Begutachtungsstelle festgestellten Mängel werden gemäß§ 57a KFG Abs. 2a KFG 1967 folgende

ANORDNUNGEN

zur Behebung von Mängeln

getroffen:

? Bei der wiederkehrenden Begutachtung und der Ausstellung von Prüfgutachten ist mehr Sorgfalt aufzuwenden und die Gutachten vollständig und richtig auszufüllen, insbesondere Abgasmessung, Werte für die Feststellbremse Fahrzeugklasse L7e

? Positive Gutachten für Fahrzeuge dürfen nur dann ausgestellt werden, wenn die tatsächlich durchgeführte, umfassende Befundung des Fahrzeuges anhand der Vorschriften durch das geeignete Personal ergeben hat, dass die Voraussetzungen hierfür vorliegen.

? Vor Ausstellung einer Ersatzplakette ist die Kopie des vorgelegten Gutachtens aufzubewahren.

Sollten Sie diesen Anordnungen nicht nachkommen, würde dieser Umstand schwerwiegende Bedenken gegen Ihre Vertrauenswürdigkeit begründen und müssen Sie mit einem Widerruf der Ihnen erteilten Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 KFG rechnen."

Eine Rechtmittelbelehrung ist diesem Schreiben nicht zu entnehmen; es wurde dem Beschwerdeführer am 16. Jänner 2015 zugestellt und kein Rechtsmittel dagegen erhoben.

1.3. In einem weiteren an den Beschwerdeführer gerichteten, nicht als Bescheid bezeichnetem Schreiben des Landeshauptmanns von Niederösterreich vom 15. Oktober 2015 findet sich nach Feststellungen, der Beschwerdeführer habe ein näher bezeichnetes Kraftfahrzeug mangelhaft begutachtet und der Wiedergabe einer diese Feststellung bestreitenden Stellungnahme des Beschwerdeführer Folgendes:

„Aufgrund der mangelhaften Begutachtung des Fahrzeugs [...] am 20. Jänner 2015 werden Ihnen gemäß§ 57a KFG Abs. 2a KFG 1967 folgende

ANORDNUNGEN

zur Behebung von Mängeln

erteilt:

? Sie haben bei der wiederkehrenden Begutachtung und der Ausstellung von Prüfgutachten mehr Sorgfalt aufzuwenden.

? Positive Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 dürfen Sie nur dann ausstellen werden [sic!], wenn die tatsächlich durchgeführte, umfassende und vollständige Befundung des Fahrzeuges anhand der Vorschriften durch das geeignete Personal ergeben hat, dass die Voraussetzungen hiefür vorliegen.

Sollten Sie den vorstehenden Anordnungen nicht nachkommen, würde dies schwerwiegende Bedenken gegen Ihre Vertrauenswürdigkeit begründen und hätten Sie gegebenenfalls mit einem Widerruf der Ihnen erteilten Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 KFG rechnen, zumal Ihnen bereits mit Schreiben vom 15. Jänner 2015, zugestellt am 16. Jänner 2015, Anordnungen zur Mängelbehebung erteilt werden mussten. Hierbei kommt erschwerend hinzu, dass Sie die gegenständliche mangelhafte Begutachtung nur vier Tage nach der Erteilung dieser Anordnungen durchgeführt und den Mängelbehebungsauftrag nicht befolgt haben."

Eine Rechtmittelbelehrung ist auch diesem Schreiben nicht zu entnehmen; es wurde dem Beschwerdeführer am 19. Oktober 2015 zugestellt und kein Rechtsmittel dagegen erhoben.

1.4. Aufgrund einer von Organen der belangten Behörde durchgeführten Revision der Begutachtungsstelle des Beschwerdeführers am 4. April 2017 ist Folgendes festzustellen:

1.4.1. Bei fünf Kraftfahrzeugen (Kennzeichen und Fahrzeug-Identifizierungsnummer [FIN] siehe näher Seite 10 und 11 des angefochtenen Bescheides), die nicht seitens des Beschwerdeführers wiederkehrend begutachtet wurden, wurden von ihm am 22. April 2016, 25. August 2016, 13. Jänner 2017, 9. März 2017 und 27. März 2017 Ersatzplaketten ausgegeben, allerdings seitens des Beschwerdeführers keine Kopien der (nicht vom Beschwerdeführer stammenden) Prüfgutachten abgelegt. Der Beschwerdeführer hat die Nummer der ursprünglich auf den Fahrzeugen angebrachten Begutachtungsplakette in der Bestätigung zur Ausgabe der Ersatzplakette jeweils nicht eingetragen. Für jedes dieser Fahrzeuge bestand zum Zeitpunkt der Ausgabe der Ersatzplakette ein positives § 57a-Gutachten; eine Ersatzplakette

durfte daher ausgestellt werden. Der Beschwerdeführer hat während des Verfahrens vor der belangten Behörde auch alle Gutachten vorgelegt (siehe die Beilagen zum Schreiben des Beschwerdeführers, bei der belangten Behörde eingelangt am 11. Mai 2017).

1.4.2. Zum Zeitpunkt der Revision am 4. April 2017 saß die Zeugin C, die bei ihm beschäftigte Cousine des Beschwerdeführers, am Schreibtisch und bearbeitete Überprüfungsgutachten gemäß § 57a KFG am PC. In einer Lade dieses Schreibtisches befanden sich die „Blanko-Begutachtungsplaketten". Die Schreibtischlade war geschlossen, aber unversperrt, da die Zeugin gerade am Schreibtisch saß und für vom Beschwerdeführer überprüfte Fahrzeuge § 57a-Gutachten im Computer erstellte und dazugehörige Begutachtungsplaketten anfertigte, weshalb sie immer wieder eine Plakette aus der Lade herausnahm. Ein die Revision durchführendes Organ wies die Zeugin an, ihn am Schreibtisch Platz nehmen zu lassen, was diese tat, jedoch in der Hektik die Schreibtischlade nicht versperrte. Der Beamte bemerkte in weiterer Folge die unversperrte Schreibtischlade und merkte dies als Mangel in seinem Revisionsgutachten an. Üblicherweise versperrt die Zeugin die Lade mit den Begutachtungsplaketten, sobald sie das Zimmer verlässt.

1.4.3. Ein Mitsubishi wurde am 25. November 2015 überprüft und die Plakette *** mit einem unrichtigen Kennzeichen zugewiesen. Als der Zulassungsbesitzer am 23. Dezember 2015 – während dieses Monats stand das Kraftfahrzeug beim Beschwerdeführer und wurde nicht bewegt – sein Kraftfahrzeug holte, fiel dieser Fehler auf und wurde – ohne eine neuerliche Begutachtung durchzuführen – ein dieselben Werte aufweisendes Gutachten mit Datum 23. Dezember 2015 erstellt und eine neue Begutachtungsplakette – nunmehr mit richtigem Kennzeichen – zugewiesen. Der Umstand eines „falschen Kennzeichens" wurde auch in der Zentralen Begutachtungsstellendatenbank (ZBD) vermerkt; die „falsche" Plakette wurde entsorgt. Es kann nicht festgestellt werden, dass bei einer neuerlichen Überprüfung am 23. Dezember 2015 andere Werte einzutragen gewesen wären als am 25. November 2015, insofern also das am 23. Dezember 2015 ausgestellte Gutachten unrichtig war.

1.4.4. Ein Renault Kangoo wurde am 14. Juli 2016 überprüft und die Plakette *** mit einem unrichtigen Kennzeichen zugewiesen. Als der Zulassungsbesitzer am selben Tag sein Kraftfahrzeug holte, fiel dieser Fehler auf und wurde daher ohne eine neuerliche Begutachtung durchzuführen ein dieselben Werte enthaltendes Gutachten mit demselben Datum erstellt und eine neue Begutachtungsplakette – nunmehr mit richtigem Kennzeichen – zugewiesen. Der Umstand eines „falschen Kennzeichens" wurde auch in der Zentralen Begutachtungsstellendatenbank (ZBD) vermerkt; die „falsche" Plakette wurde entsorgt.

1.4.5. Am 20. Februar 2017 wurde für einen Mercedes (näheres siehe angefochtener Bescheid Seite 12) ein positives Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG ausgestellt, obwohl aufgrund der Abgaswerte ein solches nicht hätte erstellt werden dürfen. Da der Grenzwert am Fahrzeug nicht auffindbar war, war dies für die begutachtende Person jedoch nicht erkennbar.

1.4.6. Am 12. Mai 2016 und am 3. Juni 2016 wurden für einen Volkswagen (näheres angefochtener Bescheid Seite 13) Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG ausgestellt, wobei nur Bremswerte einer Achse und der Feststellbremse angegeben wurden, wobei diese Werte nicht nachvollziehbar hoch waren. Allerdings wurde im Ergebnis zutreffend ein positives Prüfgutachten erstellt (siehe die diesbezügliche Anmerkung im „Revisionsgutachten" Seite 4)

1.4.7. Bei fünf Gutachten für Fahrzeuge der Klasse L7e, datierend mit 7. Juni 2016, 9. Juni 2016, 14. Dezember 2016, 17. Jänner 2017 und 22. März 2017, wurden Bremswerte des Hinterrads eingetragen, obwohl diese Fahrzeuge mit einer Integralbremse ausgerüstet sind und die Hinterradbremse daher nicht alleine geprüft werden kann, weshalb der Beschwerdeführer im Prüfgutachten richtigerweise „Integralbremssystem" vermerken hätte müssen. Die Prüfung der Bremsen wurde vom Beschwerdeführer korrekt durchgeführt (siehe den Aktenvermerk über das Gespräch mit D vom 16.5.2017). Bei keinem dieser Fahrzeuge wäre ein negatives Gutachten auszustellen gewesen.

1.4.8. Die Prüfstrecke für Motorräder wies drei Markierungen auf: einen Farbpunkt für den Bremsbeginn auf Höhe einer Straßenlaterne, ein Farbpunkt fünf Meter nach dem ersten Farbpunkt und ein weiterer nach zehn Metern. Da bei Kraftfahrzeugen der Klassen L1e , L3e und L4e Bremswege bis 14 Meter zulässig sind, hat der Beschwerdeführer bei diesen Fahrzeugklassen ab dem 10-Meter-Punkt mit dem Maßband nachgemessen, ob der Maximalbremsweg von 14 Metern überschritten wird. Bei Begutachtungen der Bremswerte für diese Fahrzeugklassen ist es trotz des fehlenden Farbpunktes bei 14 Metern zu keinen Unregelmäßigkeiten gekommen. Der Beschwerdeführer hat überdies noch während des Verfahrens vor der belangten Behörde eine Markierung bei 14 Metern auf der Prüfstrecke ergänzt.

1.4.9. Es wurde in den Monaten vor der Revision die Datensicherung mittels Ausdrucken in Ordnern durchgeführt, welche zum Zeitpunkt der Revision auch eingesehen werden hätten können; eine regelmäßige elektronische Sicherung des Begutachtungsdatensatzes in elektronischer Form erfolgte zu diesem Zeitpunkt nicht. In der Folge erwarb und verwendete der Beschwerdeführer – bis zum Widerruf seiner Ermächtigung – das vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie approbierte System EBV 2017, welches derartige elektronischen Sicherungen automatisch durchführt.

1.5. § 57a-Gutachten betreffend Opel:

Am 12. Dezember 2016 begutachtete der Beschwerdeführer einen Opel mit dem Kennzeichen ***, FIN ***, Erstzulassung 7. Juli 2004, der im Zeitpunkt der Begutachtung einen Kilometerstand von 224.671 aufwies. Für dieses Fahrzeug wurde ein positives Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG ausgestellt und eine Begutachtungsplakette ausgehändigt. Es kann nicht festgestellt werden, dass die Bremsleitungen der zweiten Achse im Zeitpunkt der Überprüfung durch den Beschwerdeführer bereits einen schweren Mangel (Korrosion mit Materialverlust) aufgewiesen haben. Es kann ebenfalls nicht festgestellt werden, dass die Bremsleitungen zu diesem Zeitpunkt einen für den Beschwerdeführer erkennbaren leichten Mangel (oberflächliche Anrostung) aufgewiesen haben. Es kann insgesamt nicht festgestellt werden, dass der Beschwerdeführer ein unrichtiges Gutachten betreffend dieses Fahrzeug ausgestellt hat.

1.6. § 57a-Gutachten betreffend Citroen:

Am 31. Mai 2017 begutachtete der Beschwerdeführer einen Peugeot mit dem Kennzeichen ***, FIN ***. Aufgrund der Überprüfung wurde ein „schwerer Mangel“ an den äußeren Achsmanschetten links und rechts festgestellt und behoben. Beim Beheben des Mangels an den Achsmanschetten wurden die Muttern vom Traggelenk und vom Spurstangenkopf gelöst, der Konus aus dem Achsschenkel ausgehebelt bzw. mit einem Abzieher abgezogen. Bei der Wiedermontage wurden die Lenkgelenksmanschette und die Traggelenksmanschette links vorne etwas verdrillt verbaut. Durch diese Verwindung standen diese Manschetten unter Spannung und rissen in der Folge im Fahrbetrieb innerhalb von 40 Tagen und einer Laufleistung von 791 km recht massiv ein, weshalb am 10. Juli 2017 im Rahmen einer Überprüfung gemäß § 56 KFG von E korrekterweise diese „schweren Mängel“ mit „Manschette links aufgerissen“ bzw. „Traggelenksmanschette links aufgerissen“ dokumentiert wurde. Bei der Begutachtung durch den Beschwerdeführer lagen diesbezüglich jedoch noch keine erkennbaren Mängel vor.

Eine „starke Verrostung“ des Reflektors des Zusatzfernlichtscheinwerfers lag im Zeitpunkt der Begutachtung durch den Beschwerdeführer nicht vor; der im Rahmen der Überprüfung gemäß § 56 KFG bemängelte Scheinwerfer wurde erst nach der Überprüfung gemäß § 57a KFG verbaut.

Es kann insgesamt nicht festgestellt werden, dass der Beschwerdeführer ein unrichtiges Gutachten betreffend dieses Fahrzeug ausgestellt hat.

1.7. Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid wurde dem Beschwerdeführer die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Kraftfahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 widerrufen.

1.8. Der angefochtene Bescheid wurde am 7. Februar 2018 von einem Mitarbeiter des Beschwerdeführers übernommen und auf seinem Schreibtisch abgelegt. An diesem 7. Februar 2018 wurden seitens des Beschwerdeführers zwölf Begutachtungen gemäß § 57a Abs. 4 KFG durchgeführt. Der RSb-Brief, der den angefochtenen Bescheid beinhielt, wurde durch den die Sendung übernehmenden Mitarbeiter auf dem Schreibtisch des Beschwerdeführers abgelegt. Der Beschwerdeführer öffnete die Sendung erst am 8. Februar 2018, weshalb ihm der Widerruf erst an diesem Tag bewusst wurde.

1.9. Gegen den Widerrufs-Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, in welcher mit näherer Begründung dessen Aufhebung beantragt wird.

2. Beweiswürdigung:

2.1. Die Feststellungen gründen auf den mündlichen Verhandlungen vom 21. Juni 2018 und 23. August 2018, in welchen Beweis erhoben wurde durch Verlesung des Verwaltungsaktes sowie Einvernahme des Beschwerdeführers und der Zeugen F, G, H, C, D und E. Überdies hat das Landesverwaltungsgericht nach der zweiten Verhandlung – da auch nach Einvernahme der beiden Amtssachverständigen für Kraftfahrzeugtechnik nach wie vor nicht hinreichend klar war, warum diese von der unrichtigen Ausstellung von Gutachten durch den Beschwerdeführer ausgingen – ein

Gutachten des nichtamtlichen, gerichtlich beeideten Sachverständigen für Kraftfahrzeugtechnik und „geeignete Person“ iSd § 57a KFG I, datiert mit 5. September 2018, eingeholt, welches den Parteien des Verfahrens mit Schreiben vom 7. September 2018 mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt wurde.

2.2. Die Feststellungen ergeben sich – soweit im Folgenden nicht gesonderte Ausführungen erfolgen – nachvollziehbar aus dem vorgelegten Verwaltungsakt bzw. den Zeugenaussagen und sind zwischen den Parteien auch nicht strittig.

2.3. Die Feststellungen betreffend die Motoradprüfstrecke ergeben sich aus den diesbezüglichen Aussagen des Beschwerdeführers (Verhandlungsschrift vom 23. August 2018, Seite 12) bzw. dem Verwaltungsakt (siehe das „Ergänzungsgutachten“ J vom 30. Mai 2017). Die belangte Behörde hat lediglich die – durch kein Beweisergebnis gestützte – Vermutung geäußert, dass der Beschwerdeführer die Bremswege nicht abgemessen, sondern lediglich geschätzt hat, ohne freilich überhaupt die Behauptung aufzustellen, dass dabei unrichtige Ergebnisse erzielt worden seien.

2.4. Zu den Feststellungen betreffend den Opel:

Der nichtamtliche Sachverständige I führte in seinem Gutachten aus, dass die Bremsleitungen der zweiten Achse beim Opel Vivaro recht gut einsehbar sind, wenn man sie mit einer Lampe absucht. Es könne durchaus sein, dass im Zeitpunkt der § 57a-Begutachtung durch den Beschwerdeführer ein „leichter Mangel“ aufgrund Korrosion vorgelegen ist, aber aufgrund äußerer Umstände wie Regen und Verschmutzung, trotz üblicher und sorgfältiger Überprüfung, nicht aufgefallen ist. Diesbezüglich verwies er auch auf den bestehenden Interpretationsspielraum des Prüfers, das Wetter sowie den Verschmutzungsgrad des Fahrzeuges im Überprüfungszeitpunkt. Es könne sein, dass man eine punktuelle Korrosion, speziell bei Befestigungspunkten, erst sieht, wenn Schmutz oder ein Konservierungsmittel, wie Seilfett oder Unterbodenschutz, unterwandert wird, und dann plötzlich abblättert. So ist es durchaus möglich, dass zum Zeitpunkt der Überprüfung des Beschwerdeführers kein (leichter) Mangel feststellbar war, obwohl gründlich gearbeitet wurde, und zu einem anderen Zeitpunkt, acht Monate später (speziell über die Wintermonate), es sich bereits um einen schweren Mangel handelte, weil Materialverlust vorlag.

Dem umfangreichen Gutachten des I steht das Schreiben des D vom 21. November 2017 – aus welchem die belangte Behörde schloss, dass ein schwerer Mangel schon im Zeitpunkt der Begutachtung vorlag – entgegen, worin (lediglich) wie folgt ausgeführt wird:

„Aufgrund der Zeitspanne und der differenzierten Gutachtensergebnisse liegt der Verdacht nahe, dass die Überprüfung [...] nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Aus technischer Sicht waren folgende Mängel bereits bei der Überprüfung gemäß§ 57a Abs. 4 KFG vorhanden und hätten eine positive Überprüfung ausgeschlossen:

1.1.11. Starre Bremsleitung:

Bei der Überprüfung des gegenständlichen Fahrzeuges wurde festgestellt, dass die hinteren Bremsleitungen stark angerostet waren. Rost entsteht über einen längeren Zeitraum durch eine elektrochemische Reaktion. Aufgrund des massiven Rostausmaßes muss dieser schwere Mangel bei der Begutachtung am 12.12.2016 vorhanden gewesen sein und hätte als solcher erkannt werden müssen.“

Diesem Schreiben des D waren weder Lichtbilder beigelegt noch eine nähere Beschreibung des genauen Ortes bzw. eine exakte Erläuterung, was unter „massives Rostausmaß“ zu verstehen ist, zu entnehmen (ein Umstand, der für das Landesverwaltungsgericht angesichts dessen, dass u.a. aufgrund dieses Schreibens ein Widerruf der Ermächtigung des Beschwerdeführers erfolgte und allenfalls auch der Verdacht einer strafbaren Handlung [Missbrauch der Amtsgewalt] durch den Beschwerdeführer im Raum steht, völlig unverständlich ist). In der mündlichen Verhandlung sagte D sodann unter Verweis auf ein von ihm beigebrachtes Lichtbild aus, die Rostbildung „sah ungefähr so aus wie auf dem Lichtbild 5 ersichtlich“ und dass „im Bereich der Halteklammern der Bremsleitungen Materialabtrag sichtbar“ gewesen sei (vgl. die Aussage auf Seite 5 und 6 der Verhandlungsschrift vom 23. August 2018).

Gerade im Bereich der Halteklammern („Befestigungspunkte“) kann es laut Gutachten I (siehe Seite 19 dieses Gutachtens) sein, dass punktuelle Korrosion erst gesehen wird, wenn Schmutz oder ein Konservierungsmittel, wie Seilfett oder Unterbodenschutz, unterwandert wird. Insofern kann nicht nachvollzogen werden, wenn die belangte Behörde in ihrem Schreiben vom 21. September 2018 ausführt, das Gutachten des I sei ergänzungsbedürftig. Sofern

sie eine Äußerung des nichtamtlichen Sachverständigen dahingehend vermisst, ob der auf Lichtbild Nr. 5 ersichtliche Rostschaden als „Referenzmangel“ in Frage kommt, verkennt sie, dass dieses Lichtbild laut Aussage D ohnehin nur die ungefähre Art der Rostbildung am Opel darstellt und – gerade weil D keine Lichtbilder angefertigt hat – eine zweifelsfreie Einordnung des beim Opel tatsächlich vorgelegen Rostschadens eben nicht mehr möglich ist.

Gerade wegen der – aufgrund der Nichtanfertigung von Lichtbildern und nur rudimentären Beschreibung des Mangels durch D (im oben zitierten Schreiben vom 21. November 2017) bestehenden – Unsicherheit, wie stark die Korrosion im Zeitpunkt der Überprüfung gemäß § 56 KFG tatsächlich ausgeprägt war, folgt das Landesverwaltungsgericht diesbezüglich den insofern schlüssigeren Aussagen des nichtamtlichen Sachverständigen I.

2.5. Zu den Feststellung betreffend den Citroen:

2.5.1. Hinsichtlich des vom Zeugen E festgestellten „schweren Mangels“ betreffend den stark verrosteten Reflektors des Zusatzscheinwerfers ist auszuführen, dass zwischen der Begutachtung durch den Beschwerdeführer und der Überprüfung gemäß § 56 KFG durch E die Frontlippe des Peugeot aufgrund eines Unfalls getauscht und dabei auch der bei der Begutachtung durch den Beschwerdeführer montierte Scheinwerfer durch einen anderen ersetzt wurde (vgl. die Aussage des Zeugen H Seite 5 der Verhandlungsschrift vom 21. Juni 2018). Dieser Aussage stehen keinerlei Beweisergebnisse entgegen (siehe zB die Ausführung des E, er könne nicht sagen, ob der Scheinwerfer nach der Begutachtung gemäß § 57a getauscht worden sei und er den Peugeot im Rahmen seiner Überprüfung gemäß § 56 KFG auch nicht untersucht habe, Verhandlungsschrift vom 23. August 2018, Seite 10), weshalb für eine von der Zeugenaussage H abweichende Feststellung betreffend den Scheinwerfer kein Raum besteht. (Die belangte Behörde hat den Zeugen H vor Erlassung des angefochtenen Bescheides nicht einvernommen.)

2.5.2. Die belangte Behörde stützte die Feststellung, dass der Beschwerdeführer bei der Begutachtung des Peugeot zwei gerissene Manschetten (Lenkgelenksmanschette und Traggelenksmanschette) und somit einen für ihn erkennbaren, schweren Mangel im Gutachten gemäß § 57a KFG nicht dokumentiert hatte, auf das Schreiben des E vom 16. November 2017 – ein Schreiben dieses Sachverständigen vom 3. November 2017 wertete die belangte Behörde als „nicht nachvollziehbar“ und ersuchte um Ergänzung (vgl. den Aktenvermerk vom 16. November 2017) –, in welchem ausgeführt wurde, dass die Manschetten im normalen Fahrbetrieb ohne Vorbeschädigung (da im Gutachten gemäß § 57a KFG kein leichter Mangel angeführt worden sei) bei einer gefahrenen Strecke von 791km nicht defekt werden könnten. Auf die von I sogleich aufgezeigte Möglichkeit des Hergangs der Ereignisse ging der Amtssachverständige – obwohl auch ihm bewusst war, dass ein Tausch der Achsgelenksmanschette erfolgt ist (vgl. Verhandlungsschrift vom 23. August 2018, Seite 10) – nicht ein.

I führte bezüglich dieser Mängel an den Manschetten in seinem Gutachten wie folgt aus:

„Ohne eigene Wahrnehmung, ohne Altteile und ohne Lichtbilder ist auch diese Frage nicht abschließend beantwortbar.

Die Manschette vom Spurstangenkopf und vom Traggelenk ist technisch gleichartig aufgebaut. Das jeweilige Gelenk und die Manschette sind als Ersatzteil nur komplett als Einheit erhältlich.

Die Manschette hat die Aufgabe, das Fett im Gelenk zu halten und das Eindringen von Schmutz oder Feuchtigkeit ins Gelenk zu verhindern. Eine durch Alterung poröse Manschette, wenn das Gelenk spielfrei ist, ist als „leichter Mangel“ einzustufen. Hier gibt es gewissen Spielraum: was ist genau porös. Eine Manschette, aus der Fett ausdringt oder Wasser und Fremdkörper eindringen können, ist als „schwerer Mangel“ zu beurteilen. Hier gibt es keinen Interpretationsspielraum bei der Beurteilung des Schadensbildes.

Vom Beschwerdeführer wurden die Achsmanschetten außen […] mit einem schweren Mangel beurteilt, der Mangel wurde behoben.

Beim Beheben des Mangels an den Achsmanschetten werden die Muttern vom Traggelenk und vom Spurstangenkopf gelöst, der Konus wird aus dem Achsschenkel ausgehebelt bzw. mit einem Abzieher abgezogen. Selbst wenn der Beschwerdeführer bei der periodischen Begutachtung eine poröse oder eingerissene Manschette übersehen hätte, hält der reparierende Techniker bei der Reparatur die beiden Gelenke (rot markiert) mit den Manschetten in Händen. Ein „Übersehen“ einer porösen oder eingerissenen Manschette ist bei dieser Reparatur undenkbar, wenn, dann „übersieht“ der Techniker den Schaden absichtlich. Ein absichtliches Übersehen macht aber wirtschaftlich gesehen keinen Sinn. Ein Spurstangenkopf kostet original € 38,56, im Nachbau ist dieses Bauteil unter € 20,- erhältlich. Original

kostet das Traggelenk mit Querlenker € 144,28, im Nachbau ist ein Traggelenk ohne Querlenker als Reparatursatz um die € 20,- erhältlich. Von der Arbeitszeit her läuft der Austausch mit der Reparatur „Halbachsmanschette“ praktisch mit. Zerlegen, zusammenbauen und vermessen muss man bei beiden Reparaturen.

Was aber passiert sein kann, und so im Akt noch nicht vorgebracht wurde, ist ein Verwinden der Manschette(n) bei der Montage im Zuge des Austausches der äußeren Halbachsmanschetten. Ein gebrauchtes Gelenk dreht sich im Konus beim Festziehen der Mutter ungewollt leicht durch bzw. ein Stück weiter. Dadurch kann es bei der Montage passiert sein, dass die jeweilige Manschette etwas verdrillt verbaut wurde, insbesondere wenn beim Festziehen der Mutter ein Schlagschrauber verwendet wurde. Durch die Verwindung steht die Manschette unter Spannung und die gebrauchte Manschette reißt im Fahrbetrieb dann relativ schnell (40 Tage und 791 km sind plausibel) und recht massiv ein. Diese Möglichkeit bedeutet, dass bei der Begutachtung kein erkennbarer Mangel vorlag, kurze Zeit später aber ein „schwerer Mangel“ und noch kein Spiel im Gelenk.

Fährt man mit einer aufgerissenen Manschette längere Zeit, bekommt das Gelenk durch das Haften von Schmutz und Staub am Fett sehr schnell Spiel. Der Staub wirkt wie Schmirgelpapier. Spiel wurde vom Prüfer vom Amt der Landesregierung nicht festgestellt, auch das spricht für die zuvor beschriebene mögliche Erklärung des nichtamtlichen Sachverständigen.“

Der Beschwerdeführer hat – wie sich aus dem von ihm erstellten Gutachten gemäß§ 57a Abs. 4 KFG und auch der vom Zeugen H vorgelegten Rechnung vom 31. Mai 2017 ergibt – die Achsmanschetten links und rechts außen getauscht und dafür insgesamt 60 Euro verrechnet. Vor dem Hintergrund, dass beim Tausch dieser Manschetten Defekte an den anderen Manschetten jedenfalls auffallen („hält der reparierende Techniker bei der Reparatur die beiden Gelenke mit den Manschetten in Händen“) und den dargestellten Preisen und dem „Mitlaufen“ dieser Reparatur beim Austausch der anderen Achsmanschetten, wäre es völlig unverständlich, warum der Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang nicht auch die sodann von E bemängelten Manschetten gleich mitgetauscht hätte (siehe die diesbezügliche Ausführung im Gutachten I, Seite 17, wonach ein Austausch der „Halbachsmanschette“ bei einem Tausch der Achsmanschette „praktisch mitläuft“ und auch von den dargestellten Kosten im Bereich von 20 Euro für Nachbau-Ersatzteile her ein „absichtliches Übersehen“ völlig widersinnig wäre; vgl auch die Aussage H Seite 7, Verhandlungsschrift vom 21. Juni 2018, wonach er sich nach der Überprüfung gemäß § 56 gedacht habe, es wäre verwunderlich, dass der Beschwerdeführer nicht alle beschädigten Manschette getauscht habe). Dieser Umstand spricht eindeutig für die vom nichtamtlichen Sachverständigen präsentierte Version des Hergangs.

Soweit die belangte Behörde den Ausführungen des I in ihrem Schreiben vom 21. September 2018 insofern entgegenzutreten sucht, als sie – gestützt auf einen über ein Telefongespräch mit dem Zeugen E angelegten Aktenvermerk – vermeint, die Manschette „müsse wirklich sichtbar verdreht gewesen sein und nicht nur wenige Zentimeter“ und sie hätte aufgrund der dann auf sie wirkenden Kräfte bei der Überprüfung gemäß § 56 KFG „rundum durchgerissen sein müssen“, was aber bei der Überprüfung gemäß § 56 KFG nicht der Fall gewesen sei, ist einerseits auszuführen, dass – wiederum mangels Anfertigung von Lichtbildern im Rahmen der Überprüfung gemäß § 56 KFG (auch hier sei im Hinblick auf die potentiell massiven Rechtsfolgen für den Beschwerdeführer erneut das Unverständnis über diese Vorgehensweise zum Ausdruck gebracht) – eben nicht mehr festgestellt werden kann, welchen exakten Zustand diese Manschetten im Zeitpunkt der Überprüfung gemäß § 56 KFG tatsächlich aufgewiesen hat. Überdies hat I ausgeführt, die Manschette reiße bei dieser Version der Ereignisse „recht massiv“ ein; ein im Aktenvermerk angegebener „kompletter Durchriss“ ist damit gerade nicht gemeint, wobei angemerkt sei, dass E selbst ausgesagt hat, dass die Manschetten „aufgerissen“ waren (Verhandlungsschrift vom 23. August 2018, Seite 8), was durchaus als „massiver Einriss“ iSd Gutachtens I verstanden werden kann. Auch hinsichtlich der Erkennbarkeit der Verwindung folgt das Landesverwaltungsgericht dem schlüssigen Gutachten des I, der – anders als im Aktenvermerk der belangten Behörde ausgeführt – davon ausging, dass es ausreicht, wenn die Manschetten „etwas verdrillt“ verbaut wurden und im Rahmen der Begutachtung daher kein erkennbarer Mangel vorgelegen sei.

Die vom Zeugen H ins Treffen geführte Version des Durchstoßens der Manschetten durch Äste (vgl. die Aussage Seite 6) hält das Landesverwaltungsgericht im Einklang mit den Ausführungen des Sachverständigen für nicht wahrscheinlich (vgl. H, Verhandlungsschrift vom 23. August 2018, Seite 9, sowie Gutachten I, Seite 18).

2.6. Soweit die belangte Behörde in der Verhandlung vom 21. Juni 2018 vorgebracht hat, der Beschwerdeführer habe nach Zustellung des Widerrufes am 7. Februar 2018, am 8. Februar 2018 im vollen Bewusstsein des erfolgten Widerrufs

noch (schnell) zwölf Begutachtungen von Fahrzeugen durchgeführt hat, sieht sich das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich außer Stande, dies festzustellen. Der Beschwerdeführer hat – wie bereits aus einem Aktenvermerk der belangten Behörde vom 8. Februar 2018 ersichtlich – den Bescheid erst am 8. Februar 2018 gelesen (vgl. auch die diesbezügliche Aussage des Beschwerdeführers Verhandlungsschrift vom 21. Juni 2018, Seite 3). Auch die laut belangter Behörde „ungewöhnlich hohe Anzahl" von Begutachtungen am 7. Februar 2018 reicht nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes ohne Hinzutreten weiterer Beweisergebnisse nicht aus, um eine die Feststellung treffen zu können, der Beschwerdeführer habe im vollen Bewusstsein des Widerrufes noch weitere Begutachtungen gemäß § 57a KFG 1967 durchgeführt.

3. Rechtliche Erwägungen:

3.1. Rechtsgrundlagen:

§ 57a KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967, lautet (auszugsweise):

§ 57a. Wiederkehrende Begutachtung
(1) Der Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges, ausgenommen

1.

Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf,

2.

Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h,

3.

selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Transportkarren jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h,

4.

Motorkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h,

hat dieses zu den im Abs. 3 erster Satz festgesetzten Zeitpunkten von einer hiezu gemäß Abs. 2 Ermächtigten wiederkehrend begutachten zu lassen, ob es den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht und, bei Kraftfahrzeugen, ob mit dem Fahrzeug nicht übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden können; hiebei braucht jedoch die Messung des Nahfeldpegels nicht zu erfolgen, wenn keine Bedenken hinsichtlich einer Abänderung der Auspuffanlage bestehen oder das Fahrzeug nicht als lärmarmes Fahrzeug gekennzeichnet ist. Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg sind außerdem, soweit das durch das prüfende Organ beurteilt werden kann, zu begutachten, ob sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen.

(1a) [...]

(1b) [...]

(2) Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker oder technische Büros-Ingenieurbüros (§ 134 GewO) 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. Bei der Ermächtigung ist auch auszusprechen, in welcher Weise die Prüfstellen erkennbar gemacht sein müssen. Der Ermächtigte hat Veränderungen hinsichtlich seines Personals und seiner Einrichtungen, soweit diese Voraussetzung für die Erteilung der Ermächtigung waren, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen. Die Ermächtigung ist ganz oder nur hinsichtlich einzelner Arten von Fahrzeugen zu widerrufen, wenn der Ermächtigte nicht mehr vertrauenswürdig ist, nicht mehr über geeignetes Personal verfügt, seine Einrichtungen nicht den durch Verordnung festgesetzten Anforderungen entsprechen oder wenn eine der für die Erteilung der Ermächtigung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist. Erforderlichenfalls kann der Ausschluss bestimmter geeigneter Personen von dieser Tätigkeit angeordnet werden. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie ist festzusetzen,

unter welchen Voraussetzungen eine Person als zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten geeignet zu gelten hat und welche Einrichtungen nach dem jeweiligen Stand der Technik zur wiederkehrenden Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten erforderlich sind.

(2a) Der Landeshauptmann hat regelmäßig zu überprüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Ermächtigung noch gegeben sind und ob die Begutachtungen ordnungsgemäß durchgeführt werden. Insbesondere bei zur Reparatur von Fahrzeugen berechtigten Gewerbetreibenden hat er auf die Objektivität der Begutachtung zu achten. Er kann Anordnungen zur Behebung von Mängeln treffen. Den Anordnungen des Landeshauptmannes ist unverzüglich zu entsprechen.

(2b) [...]

[...]“

3.2. Allgemeines:

Im Erkenntnis vom 8. September 2016, Ra 2014/11/0082, fasste der Verwaltungsgerichtshof die Leitlinien für die Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit iSd § 57a Abs. 2 KFG wie folgt zusammen:

„§ 57a Abs. 2 KFG 1967 verlangt für die Verleihung der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen nach Abs. 1, dass der Betreffende vertrauenswürdig ist; ist er dies nicht mehr, ist die Ermächtigung zu widerrufen.

Ein Gewerbetreibender ist dann als vertrauenswürdig iSd§ 57a Abs. 2 KFG 1967 anzusehen, wenn ausreichende Anhaltspunkte für die Annahme bestehen, die Kraftfahrbehörde könne sich darauf verlassen, dass er die ihm übertragenen Verwaltungsaufgaben entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes - nämlich zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachende Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen - ausüben werde (ständige Judikatur; vgl. etwa die hg. Erkenntnisse vom 18. Dezember 1985, Zl. 85/11/0077, vom 27. März 1990, Zl. 89/11/0080, vom 2. Juli 1991, Zl. 91/11/0026, vom 22. November 1994, Zl. 94/11/0221, und vom 27. März 2008, Zl. 2005/11/0193).

Bei diesen Entscheidungen stand regelmäßig ein im Zusammenhang mit der Begutachtung gesetztes Fehlverhalten im Raum. So vertrat der Verwaltungsgerichtshof etwa die Ansicht, die unrichtige Ausstellung positiver Gutachten beeinträchtige die nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 erforderliche Vertrauenswürdigkeit in hohem Maß, wobei unter besonderen Umständen bereits die Erstellung auch nur eines unrichtigen Gutachtens die Vertrauenswürdigkeit erschüttern könne (vgl. das zitierte Erkenntnis Zl. 91/11/0026). Auch die Unterfertigung von Blankogutachten durch das geeignete Personal und die daraufhin mögliche Verwendung derartiger Blankogutachten durch anderes Personal sei geeignet, die Vertrauenswürdigkeit zu erschüttern (vgl. das zitierte Erkenntnis Zl. 89/11/0080).

Die Grundlage für die Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit ist aber nicht auf Fehlverhalten in Zusammenhang mit einer Begutachtungstätigkeit iSd § 57a Abs. 2 KFG 1967 beschränkt, was sich schon daraus ergibt, dass es bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit keinen Unterschied macht, ob über die erstmalige Erteilung oder den Widerruf einer bereits erteilten Ermächtigung zu entscheiden ist. Aus der gesetzlichen Formulierung, die sowohl hinsichtlich der Erteilung der Ermächtigung als auch hinsichtlich deren Widerrufs den Begriff "vertrauenswürdig" verwendet, folgt, dass in beiden Fällen von der Behörde derselbe Maßstab an die Vertrauenswürdigkeit anzulegen ist (vgl. das hg. Erkenntnis vom 17. Dezember 2002, Zl. 2001/11/0061; in diesem Sinn auch das zitierte Erkenntnis Zl. 85/11/0077 und der hg. Beschluss vom 29. Jänner 2016, Zl. Ra 2016/11/0009).

Entscheidend ist vielmehr, ob jemand die spezifische Vertrauenswürdigkeit besitzt, die von ihm erwartet werden darf, wenn er über eine Ermächtigung iSd § 57a Abs. 2 KFG 1967 verfügt oder sie erlangen will, soll doch das Erfordernis der Vertrauenswürdigkeit das Vorhandensein der nach der Eigenart des Gewerbes erforderlichen Eigenschaften der über die genannte Ermächtigung verfügenden Person gewährleisten. Wesentlich ist also, ob das bisherige Verhalten des Betreffenden auf ein Persönlichkeitsbild schließen lässt, das mit jenen Interessen im Einklang steht, deren Wahrung der Behörde im Hinblick auf den Schutzzweck des Gesetzes - nämlich zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachende Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen - obliegt (vgl. das zitierte Erkenntnis Zl. 2005/11/0193 mwN).

Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein nach § 57a Abs. 2 KFG beliehenes Unternehmen hoheitliche Aufgaben erfüllt (vgl. nur etwa das Urteil des OGH vom 28. April 2015, 8 Ob 8/15g), die in die Ausstellung einer öffentlichen Urkunde

münden (vgl. das Urteil des OGH vom 15. September 1999, 12 Os 71/99).“

Das Verwaltungsgericht hat bei der Einschätzung der Vertrauenswürdigkeit gemäß§ 57a Abs. 2 KFG einen strengen Maßstab anzulegen (VwGH vom 8. September 2016, Ro 2015/11/0016).

Für die Beantwortung der Frage, welche der – zB im Rahmen einer Überprüfung gemäß§ 56 KFG 1967 – festgestellten Mängel schon bei der Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 bestanden haben und ob sie bei einer den Erfordernissen des Gesetzes entsprechenden Untersuchung erkennbar gewesen sein mussten, bedarf es grundsätzlich sachverständiger Äußerungen (vgl. VwGH vom 2. Juli 1991, 91/11/0026).

3.3. Zur „Vertrauenswürdigkeit“ des Beschwerdeführers:

3.3.1. Nach den Feststellungen liegen einige, der von der belangten Behörde für ihre Prognoseentscheidung herangezogenen Umstände nicht vor:

3.3.1.1. Dies betrifft vor allem die zwei gravierendsten, im angefochtenen Bescheid erhobenen Vorwürfe, nämlich jene der Ausstellung von unrichtigen Gutachten in zwei Fällen. Wie oben festgestellt, lag ein (leichter) Mangel betreffend die verrostete Bremsleitung bzw. den verrosteten Scheinwerfer im Zeitpunkt der Begutachtung durch den Beschwerdeführer nicht erkennbar vor und entwickelte sich der schwere Mangel erst über die acht Monate seit der Begutachtung. Die „schweren Mängel“ betreffend die Manschetten des Peugeot waren für ihn ebenfalls nicht erkennbar; der Scheinwerfer wurde nach der Begutachtung gemäß § 57a getauscht.

3.3.1.2. Soweit die belangte Behörde das Fehlen einer 14-Meter-Markierung für ihre Prognose herangezogen hat, ist zunächst darauf zu verweisen, dass keine Bestimmung die Verwendung einer solchen Markierung verlangt. Im vom Bundesminister für Verkehr, Innvoation und Technologie gemäß § 10 Abs. 4 der Prüf-und Begutachtungsstellenverordnung genehmigten Mängelkatalog 2016 heißt es bei der Prüfanweisung für Betriebsbremsen für Fahrzeuge der Klassen L1e bis L7e diesbezüglich auf Seite 1/34 lediglich:

„Für diese Fahrzeugklassen ist kein Prüfgerät vorgeschrieben, die Wirksamkeit der Betriebsbremse ist daher im Rahmen einer Fahrprobe zu ermitteln. Die Bremsprüfung ist auf einer befestigten (Asphalt, Beton), sauberen, ebenen und wenn möglich trockenen Fahrbahn durchzuführen. […] Im Zuge der Fahrbremsproben ist die Länge der Bremswege zu ermitteln und gemeinsam mit der Prüfgeschwindigkeit im Begutachtungsprogramm (‚Fahrversuch für Abbremsung‘) einzugeben. […]“

Ein technisches Erfordernis, die Motoradprüfstrecke, so wie von der belangten Behörde verlangt, anzulegen, ist nicht ersichtlich. Dass der Beschwerdeführer falsche Bremswerte eingetragen habe, wird gar nicht behauptet.

3.3.1.3. Soweit die belangte Behörde davon ausging, dass die Begutachtungsplaketten „unversperrt und somit nicht ordnungsgemäß in einer Schreibtischschublade“ verwahrt wurde, ist dem entgegenzuhalten, dass die Begutachtungsplaketten nach den Feststellungen vor dem Zugriff Unbefugter (vgl. § 2 Abs. 3 Zulassungsstellenverordnung) schon dadurch hinreichend geschützt waren, dass die Cousine des Beschwerdeführers im selben Raum war, als die Vertreter der belangten Behörde sie baten den Schreibtisch zu räumen und dann die unversperrte Schreibtischlade feststellten. Bei den festgestellten Umständen kann von einem Fehlverhalten nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes keine Rede sein.

3.3.1.4. Die belangte Behörde brachte in der mündlichen Verhandlung vom 21. Juni 2018 vor, der Beschwerdeführer habe drei auf ihn zugelassene Fahrzeuge und ein auf seinen Bruder zugelassenen Fahrzeug wiederkehrend begutachtet, weshalb sich „insofern die Frage nach einer Befangenheit“ stelle, „da bei einer hoheitlichen Tätigkeit, wie einer Ausstellung von Gutachten gemäß§ 57a KFG wohl derartige Begutachtungen unzulässig seien“.

Eine explizite Bestimmung, die es dem Beschwerdeführer untersagen würde, auf ihn bzw. Verwandte zugelassene Kraftfahrzeuge wiederkehrend zu begutachten, ist weder dem KFG noch den darauf gründenden Verordnungen zu entnehmen. Auch § 7 AVG ist auf wiederkehrende Begutachtungen gemäß § 57a Abs. 2 KFG nicht anzuwenden. Da in diesem Zusammenhang auch gar nicht behauptet wurde, dass die ausgestellten Gutachten gemäß § 57a KFG unrichtig sein, liegt auch insofern kein Umstand vor, der gegen die Vertrauenswürdigkeit des Beschwerdeführers sprechen würde.

3.3.2. Die festgestellten Verfehlungen des Beschwerdeführers rechtfertigen – auch in ihrer Gesamtheit – nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes nicht aus, um vom Verlust der Vertrauenswürdigkeit auszugehen, liegen sie doch

teilweise mehrere Jahre zurück (frühere Anordnungen [jeweils 2015], Ausgabe von Ersatzplaketten ohne Anfertigung von Kopien [bis auf ein Mal jeweils mehr als 12 Monate vor Bescheiderlassung], Neuausstellung von Gutachten beim Mitsubishi bzw. Renault Kangoo [jeweils 2015], Gutachten betreffend Volkswagen [2016], Nichteintragen „Integralbremse" [bis auf ein Mal jeweils mehr als 12 Monate vor Bescheiderlassung]) bzw. sind – wenngleich der Anforderung auf Seite 1/35 des Mängelkataloges widersprechend nicht „Integralbremse" eingetragen wurde und entgegen § 6 Abs. 4 PBStV keine Kopien des Begutachtungsblattes angefertigt wurden – nicht derart gravierend, dass von einer fehlenden Vertrauenswürdigkeit ausgegangen werden könnte (vgl. diesbezüglich VwGH vom 27. März 2008, 2005/11/0193, wo aufgrund eines vergangenen Zeitraums von 17 Monaten seit einer Revision und dem Widerruf der Ermächtigung durch die Berufungsbehörde trotz gravierenderer Fehlleistungen des Ermächtigten als im gegenständlichen Fall ebenfalls nicht von einer Vertrauensunwürdigkeit ausgegangen wurde). Hinsichtlich des Nichtvorliegens einer „externen Datensicherung" ist überdies darauf zu verweisen, dass der Beschwerdeführer noch während des Verfahrens vor der belangten Behörde auf das – diese Sicherung automatisch durchführende – System EBV 2017 umgestellt hat und überdies alle Gutachten ausgedruckt in Ordnern abgelegt hat, weshalb – trotz Verstoß dieser Vorgangsweise gegen § 5 Abs. 2 PBStV – ebenfalls nicht von einem die Vertrauensunwürdigkeit nach sich ziehenden Umstand auszugehen ist.

3.3.3. Wenngleich der Beschwerdeführer aufgrund des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung des Bescheides während des anhängigen Beschwerdeverfahrens keine Begutachtungen durchführen konnte, darf auch die seit Zustellung des Bescheides verstrichene Zeit von fast acht Monaten nicht unberücksichtigt bleiben, sind doch keinerlei weitere Umstände hervorgetreten, die gegen die Vertrauenswürdigkeit des Beschwerdeführers sprechen würden, was insofern von Belang ist, als – wie oben dargestellt – die Grundlage für die Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit nicht auf Fehlverhalten in Zusammenhang mit einer Begutachtungstätigkeit iSd § 57a Abs. 2 KFG 1967 beschränkt ist.

3.3.4. In einer Gesamtschau gelangt das Landesverwaltungsgericht – vor allem auch aufgrund des persönlichen Eindrucks, den es vom Beschwerdeführer in zwei mündlichen Verhandlungen gewonnen hat – somit zur Auffassung, dass derzeit (gerade noch) von einer Vertrauenswürdigkeit im Sinne des § 57a Abs. 2 KFG 1967 ausgegangen werden kann, weshalb spruchgemäß zu entscheiden ist.

3.4. Zur Unzulässigkeit der Revision:

Die Revision ist nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der zitierten und einheitlichen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht. Bezüglich der Beweiswürdigung ist darauf zu verweisen, dass sich diese auf den Verwaltungsakt, die durchgeführten mündlichen Verhandlungen und die schlüssigen Ausführungen des nichtamtlichen Sachverständigen in Auseinandersetzung mit den Schreiben bzw. Aussagen der Amtssachverständigen stützt; zur Überprüfung der Beweiswürdigung der Verwaltungsgerichte ist der VwGH im Allgemeinen nicht berufen (zB VwGH vom 26. Mai 2015, Ra 2014/01/0175, mit Hinweis auf VwGH vom 24. März 2014, Ro 2014/01/0011). Bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit iSd § 57a Abs. 2 KFG 1967 handelt es sich um eine einzelfallbezogene Beurteilung, die im Allgemeinen – wenn sie auf einer verfahrensrechtlich einwandfreien Grundlage erfolgte und in vertretbarer Weise im Rahmen der von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze vorgenommen wurde – nicht revisibel ist (vgl. VwGH vom 8. September 2016, Ro 2015/11/0016).

Schlagworte

Verkehrsrecht; Kraftfahrrecht; Ermächtigung; wiederkehrende Begutachtung; Vertrauenswürdigkeit;

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGNI:2018:LVwG.AV.265.002.2018

Zuletzt aktualisiert am

12.12.2018

Quelle: Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwg Niederösterreic, http://www.lvwg.noe.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at