

TE Lvwg Erkenntnis 2019/7/17 LVwG- AV-249/001-2019

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 17.07.2019

Entscheidungsdatum

17.07.2019

Norm

KFG 1967 §57a Abs2

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Marzi als Einzelrichter über die Beschwerde des Herrn A, vertreten durch B, ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 06. Februar 2019, Zl. ***, betreffend Ermächtigung gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung, zu Recht:

1. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.
2. Eine Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG ist nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

1. Feststellungen:

- 1.1. Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 10. Jänner 1991, Zl. ***, wurde dem Beschwerdeführer die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von näher bezeichneten Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, erteilt.
- 1.2. Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 07. Februar 2008, Zl. ***, wurde (lediglich) die erteilte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen der Fahrzeugart Anhänger O2 widerrufen.
- 1.3. Mit Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 10. Jänner 2018, Zl. ***, wurde die (gesamte) Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, wegen eingetretener Vertrauensunwürdigkeit mit sofortiger Wirkung widerrufen.

Die belangte Behörde ging darin von folgendem Sachverhalt aus:

„Am 5. Dezember 2017 führten Amtssachverständige für technische Kraftfahrzeugangelegenheiten des Amtes der NÖ Landesregierung eine unangekündigte Revision in der gegenständlichen Begutachtungsstelle durch.

Bei der Revision befanden sich sämtliche Plaketten unversperrt in einem Regal unterhalb des Annahmeschalters und der Begutachtungsstellenstempel lag unversperrt am Pult des Annahmeschalters.

Am 3. Mai 2017 stellten Sie ein positives Gutachten (Nr. ***) für das Fahrzeug der Klasse L4e der Marke Yamaha mit

dem Kennzeichen *** und der FIN *** aus, in welchem Sie den Wert von 50,97 % sowohl bei der Abbremswirkung der Betriebsbremse als auch bei der Abbremsung der Hinterradbremse im Gutachten eingetragen haben, was eine funktionslose Vorderradbremse zur Folge hätte.

Ein derart hoher Wert der Hinterradbremse ist technisch nicht möglich. Es hätte somit kein positives Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 für gegenständliches Fahrzeug ausgestellt werden dürfen. Dieses Fahrzeug verfügt über keine Feststellbremsanlage und war es daher nicht erforderlich, in dessen Gutachten einen Wert der Feststellbremse einzutragen.

Das Fahrzeug der Klasse L5e der Marke Tomaso mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** verfügt über keine Betriebsbremsanlage am Vorderrad und war es daher nicht erforderlich, in dessen Gutachten Nr. *** einen Wert der Betriebsbremse einzutragen.

Im Zeitraum vom 1. Jänner 2017 bis zum 5. Dezember 2017 haben Sie für Fahrzeuge der Klasse L7e keine Werte der Feststellbremse in folgenden Gutachten eingetragen:

- Nr. *** vom 26. September 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Jinling mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 22. September 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Dresel mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 19. September 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Dresel mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 17. August 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Bombardier mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 27. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke CPI mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 27. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Dinli mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 21. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke CPI mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** (positive Nachuntersuchung zu dem negativen Gutachten Nr. *** vom 7. März 2017) vom 9. März 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Arctic mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 8. März 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke E-Ton mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;

Zusätzlich haben Sie den gleich großen Wert von 50,97 % sowohl bei der Abbremswirkung der Betriebsbremse als auch bei der Abbremsung der Hinterradbremse in die Gutachten Nr. **, Nr. ** und Nr. ** (bzw. Nr. **) eingetragen.

In die Gutachten Nr. ** und Nr. ** haben Sie den gleich großen Wert von 54,03 % sowohl bei der Abbremswirkung der Betriebsbremse als auch bei der Abbremsung der Hinterradbremse eingetragen. Im Gutachten Nr. ** haben Sie den gleich großen Wert von 59,02 % sowohl bei der Abbremswirkung der Betriebsbremse als auch bei der Abbremsung der Hinterradbremse eingetragen. In die Gutachten Nr. ** und Nr. ** haben Sie den Wert von 59,02 % bei der Abbremswirkung der Betriebsbremse eingetragen, welcher annähernd gleich groß ist wie der Wert von 54,03 % bei der Abbremsung der Hinterradbremse. Im Gutachten Nr. ** haben Sie den Wert von 51,99 % bei der Abbremswirkung der Betriebsbremse eingetragen, welcher annähernd gleich groß ist wie der Wert von 50,97 % bei der Abbremsung der Hinterradbremse. Diese Werte sind nicht möglich und hätten idente Werte sowohl bei der Abbremswirkung der Betriebsbremse als auch bei der Abbremsung der Hinterradbremse eine funktionslose Vorderradbremse zur Folge. Es hätten somit keine positiven Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 für gegenständliche Fahrzeuge ausgestellt werden dürfen.

Es kann nicht festgestellt werden, ob es sich bei den Fahrzeugen der Klasse L7e um Fahrzeuge handelt, die über eine z.B. Kardanwellenbremse, Verzahnung zwischen Trommel und Belag verfügen.

Im Zeitraum vom 14. Juli 2017 bis zum 29. November 2017 haben Sie für Fahrzeuge der Klasse L1e und L3e gleich große Werte von 52,40 %, 51,99 %, 54,03 %, 50,97 % und 59,02 % sowohl bei der Abbremswirkung der Betriebsbremse als auch bei der Abbremsung der Hinterradbremse in folgenden Gutachten eingetragen:

- Nr. *** vom 29. November 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Ride mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 11. September 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Kymco mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 7. August 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Aprilia mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 14. Juli 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Peugeot mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 14. Juli 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke KW mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;

Am 25. Juli 2017 haben Sie im Gutachten Nr. *** betreffend das Fahrzeug der Marke Gm mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** den Wert von 46,99 % bei der Abbremswirkung der Betriebsbremse eingetragen, welcher annähernd gleich groß ist wie der Wert von 50,97 % bei der Abbremsung der Hinterradbremse.

Sämtliche dieser Werte sind nicht möglich und hätten idente Wert sowohl bei der Abbremswirkung der Betriebsbremse als auch bei der Abbremsung der Hinterradbremse eine funktionslose Vorderradbremse zur Folge. Es hätten somit keine positiven Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 für gegenständliche Fahrzeuge ausgestellt werden dürfen.

Bei folgenden Gutachten betreffend Anhänger der Klasse O1 wurde die Klasse O2 im Gutachten angeführt:

- Nr. *** vom 9. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Luchs mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 18. Mai 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Brenderup mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;

Bei folgenden Gutachten betreffend Fahrzeuge der Klasse L1e wurde die Klasse L2e im Gutachten angeführt:

- Nr. *** vom 2. Oktober 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Derbi mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 21. September 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Derbi mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** (positive Nachuntersuchung zu dem negativen Gutachten Nr. ***) vom 18. August 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Rieju mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 18. August 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Derbi mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 16. August 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Ride mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 21. Juli 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Motorhispania mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 27. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Derbi mit dem Kennzeichen und der FIN ***;
- Nr. *** vom 26. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Puch mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 23. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Puch mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 21. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Beeline mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 12. Mai 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Ride mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;

Bei folgenden Gutachten betreffend Fahrzeuge der Klasse L6e wurden Abgasgrenzwerte eingetragen, welche dem gesetzlichen Grenzwert entsprechen, obwohl dies allerdings nur zulässig ist, wenn vom Fahrzeughersteller kein niedriger Grenzwert angegeben ist.

- Nr. *** vom 2. März 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Microcar mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 14. November 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Aixam mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;

Im Gutachten Nr. *** haben Sie einen Abgasgrenzwert von 2,5m-1 angegeben, wobei der Abgasgrenzwert laut Hersteller 0,31 m-1 beträgt. Der von Ihnen laut Gutachten gemessene Wert von 1,78m-1 überschreitet sohin den Abgasgrenzwert laut Hersteller. Im Gutachten Nr. *** haben Sie einen Abgasgrenzwert von 2,5 m-1 angegeben, wobei

der Abgasgrenzwert laut Hersteller 0,70 m-1 beträgt. Der von Ihnen laut Gutachten gemessene Wert von 1,27m-1 überschreitet sohin den Abgasgrenzwert laut Hersteller. Es hätten somit in beiden Fällen keine positiven Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 für gegenständliche Fahrzeuge ausgestellt werden dürfen.

In allen Gutachten betreffend Fahrzeuge der Klasse M1 und N1 mit Selbstzündungsmotor wurde bei den Abgaswerten beim „Grenzwert des Herstellers“ der gesetzliche Grenzwert von 2,5 m-1 bei Saugdieselfahrzeugen und der gesetzliche Grenzwert von 3,0 m-1 bei Turbodieselfahrzeugen eingetragen, obwohl der Grenzwert des Herstellers, welcher dem Zulassungsschein bzw. dem Typenschein zu entnehmen ist, einzutragen ist.

Im Zeitraum vom 21.11.2017 bis zum 5.12.2017 lag der gemessene Abgaswert bei nachstehenden Fahrzeugen der Klasse M1 über dem Grenzwert des Herstellers und wurden dennoch folgende positive Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 ausgestellt, obwohl keine positiven Gutachten hätten ausgestellt werden dürfen:

- Nr. *** vom 1. Dezember 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke VW mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** – diesbezüglich wurde ein Abgaswert von 1,31 m-1 gemessen, der Grenzwert laut Hersteller beträgt 0,8 m-1;
- Nr. *** vom 28. November 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Audi mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** – diesbezüglich wurde ein Abgaswert von 2,49 m-1 gemessen, der Grenzwert laut Hersteller beträgt 1,4 m-1;
- Nr. *** vom 28. November 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Skoda mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** – diesbezüglich wurde ein Abgaswert von 0,96 m-1 gemessen, der Grenzwert laut Hersteller beträgt 0,9 m-1;
- Nr. *** vom 24. November 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Citroen mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** – diesbezüglich wurde ein Abgaswert von 0,8 m-1 gemessen, der Grenzwert laut Hersteller beträgt 0,51 m-1. Das Fahrzeug ist bereits mit einem Partikelfilter ausgerüstet;
- Nr. *** vom 24. November 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke VW mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** – diesbezüglich wurde ein Abgaswert von 1,35 m-1 gemessen, der Grenzwert laut Hersteller beträgt 1,2 m-1;
- Nr. *** vom 21. November 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Peugeot mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** – diesbezüglich wurde ein Abgaswert von 0,95 m-1 gemessen, der Grenzwert laut Hersteller beträgt 0,51 m-1. Das Fahrzeug ist bereits mit einem Partikelfilter ausgerüstet;
- Nr. *** vom 21. November 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Ford mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** – diesbezüglich wurde ein Abgaswert von 2,24 m-1 gemessen, der Grenzwert laut Hersteller beträgt 1,7 m-1.

Zum Zeitpunkt der Revision war ferner in gegenständlicher Begutachtungsstelle keine Bremsprüfstrecke für Fahrzeuge der Klasse L vorhanden. Es werden Bremsprüfungen auf einer Gemeindestraße neben dem Werkstätengelände durchgeführt, welche über keine Markierungen verfügt. Auch liegt keine Einverständniserklärung der Gemeinde vor. Die erforderliche Bestätigung des Herstellers, ob die nunmehr angebrachte Bremsprüfstrecke für Fahrzeuge der Klasse L den Anforderungen der 3. Novelle zur PBStV entspricht, liegt nicht vor.

Die im Betrieb vorhandene 2-Säulenhebebühne „ELWISS HH“ weist eine Tragfähigkeit von 2500 kg auf. Die im Betrieb vorhandene 2-Säulenhebebühne „RAVAGLIOLI“ weist zwar eine Tragfähigkeit von 2800 kg auf, allerdings war diese zum Zeitpunkt der Revision ohne Funktion. Die im Betrieb vorhandene 4-Säulenhebebühne „Allegri“ (Tragfähigkeit von 3500 kg) besitzt nicht die erforderliche Radfreihubeinrichtung. Es befand sich zum Zeitpunkt der Revision daher keine Hebebühne im Betrieb, die den Anforderungen der PBStV entsprochen und eine ordnungsgemäße wiederkehrende Begutachtung von Fahrzeugen mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von über 2500 kg ermöglicht hätte.

Das Typenschild der Scherenhebebühne „RAVAGLIOLI“ war zum Zeitpunkt der Revision nicht lesbar.

Das im Betrieb vorhandene Scheinwerfereinstellgerät war zum Zeitpunkt der Revision ohne Funktion. Zum Zeitpunkt der Revision fehlte das Typenschild und konnte mit dem Gerät keine Einstellung der Hell/ Dunkelgrenze durchgeführt werden.

Am Bremsenprüfstand BERNER/RL Computer war kein Typschild angebracht, sohin konnte im Zuge der Revision nicht kontrolliert werden, ob dieser Bremsenprüfstand den Vorschriften der 3. Novelle zur PBStV entspricht.

Die jährliche Überprüfung der im Betrieb vorhandenen 2-Säulenhebebühne ELWIS HH A/S Nr. *** war abgelaufen. Die letzte Überprüfung erfolgte am 27. Februar 2014.

Darüber hinaus haben Sie die FIN im EBV-Programm mit „...“ in folgenden Gutachten aufgefüllt und dadurch verfälscht:

- Nr. *** vom 10. August 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Tomaso mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 26. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Puch mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 23. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Puch mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 10. August 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Tomaso mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 9. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Luchs mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 18. Mai 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Brenderup mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;

Im Gutachten Nr. *** vom 28. November 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Skoda mit dem Kennzeichen *** haben Sie als FIN *** eingetragen, obwohl die FIN richtigerweise *** lautet.

Durch die wiederkehrende Begutachtung der nachstehenden Fahrzeuge der Klasse O1 haben Sie den Umfang der Ihnen erteilten Ermächtigung gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 nicht überschritten, auch wenn Sie in folgenden Gutachten angeführt haben, dass es sich um Fahrzeuge der Klasse O2 handelt, welche nicht vom Umfang Ihrer Ermächtigung umfasst sind:

- Nr. *** vom 9. Juni 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Luchs mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***;
- Nr. *** vom 18. Mai 2017 betreffend das Fahrzeug der Marke Brenderup mit dem Kennzeichen *** und der FIN ***.

Die festgestellten Mängel wären bei gehöriger Sorgfalt für Sie erkennbar und vermeidbar gewesen.“

Begründet wurde der Verlust der Vertrauenswürdigkeit zusammengefasst damit, dass allein im Zeitraum zwischen 21. November 2017 und 05. Dezember 2017 – sohin in einem Zeitraum von knapp zwei Wochen – sieben unrichtige Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 ausgestellt worden seien. Bereits dieser Umstand genüge, um von einem Verlust der Vertrauenswürdigkeit im Sinne des § 57a Abs. 2 KFG 1967 auszugehen. Tatsächlich seien aber im gesamten Revisionszeitraum vom 01. Jänner 2017 bis zum 05. Dezember 2017 für zahlreiche weitere Fahrzeuge unrichtige Gutachten ausgestellt worden. Besonders schwer wiege in diesem Zusammenhang, dass in diesen Gutachten falsche Abgasgrenzwerte eingetragen worden seien, die gemessenen Abgaswerte nicht innerhalb des Grenzwertes der Hersteller gelegen seien und sohin nicht dafür Sorge getragen worden sei, dass nicht übermäßig Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Beschmutzungen entstehen. Ausgehend von dem bei Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit anzulegenden strengen Maßstab und mit Blick auf die besondere Stellung eines nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 Ermächtigten könne aufgrund der Vielzahl und Schwere der festgestellten Missstände, der langen Dauer des Fehlverhaltens und der offenkundigen Vernachlässigung der Kontroll- und Aufsichtspflicht über Einrichtungen und Geräte, nicht länger davon ausgegangen werden, dass die Begutachtungstätigkeit gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 korrekt ausgeübt werde.

Gegen diesen Bescheid wurde kein Rechtsmittel erhoben und erwuchs dieser in Rechtskraft.

1.4. Mit Eingabe vom 04. Februar 2019 beantragte der Beschwerdeführer die (Wieder-)Erteilung der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 in ***, ***.

Dem Antrag samt Beilagen waren diverse Unterlagen (Gewerbeschein, Meisterprüfungszeugnis, Kopie des Bildungspasses, Strafregisterbescheinigung) angeschlossen.

1.5. Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 06. Februar, Zl. ***, wurde der Antrag des Beschwerdeführers vom 04. Februar 2019 abgewiesen.

Die belangte Behörde begründete ihre Entscheidung mit der fehlenden Vertrauenswürdigkeit des Beschwerdeführers und verwies hierzu zum einen auf den erfolgten Widerruf der Ermächtigung vom 10. Jänner 2018, wegen Vertrauensunwürdigkeit, und zum anderen auf den seit dem Widerruf verstrichenen Zeitraum. In Anbetracht der Kürze des seit dem Widerruf verstrichenen Zeitraumes (knapp ein Jahr) sei grundsätzlich, und zwar unabhängig von allenfalls in der Zwischenzeit ergriffenen Maßnahmen, davon auszugehen, dass die Vertrauenswürdigkeit nicht wiedererlangt worden sei. Zudem könne dem Antrag vom 04. Februar 2019 kein Anhaltspunkt entnommen werden,

der auf eine vorzeitige Wiedererlangung der Vertrauenswürdigkeit schließen lasse. In der Zwischenzeit seien keine geeigneten Maßnahmen getroffen worden, die die verlorene Vertrauenswürdigkeit im Sinne des § 57a Abs. 4 KFG 1967 wiederherstellen und in Zukunft einen geordneten Ablauf der Überprüfungen gewährleisten könnte.

1.6. Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde. Vorgebracht wurde zusammengefasst, die belangte Behörde habe es unterlassen ein Ermittlungsverfahren samt Beiziehung von Amtssachverständigen durchzuführen und seien die Ausführungen im Bescheid unbegründet und nicht vollziehbar. Seit dem Widerruf seien Maßnahmen ergriffen worden, um die „gesetzeskonforme § 57a-Überprüfungen sicherzustellen“. Es habe eine Beratung durch einen für gegenständliches Fach spezialisierten Unternehmensberater stattgefunden und seien keinerlei Bedenken hinsichtlich der „Eignung und Sicherstellung gesetzeskonformer § 57a-Überprüfungen“ hervorgekommen. Die Werkstätte sei modern ausgestattet und seien zwei neue Hebebühnen angeschafft worden. Überdies habe es seit Erteilung der Ermächtigung am 10. Jänner 1991 keine Probleme gegeben bzw. seien keine Mängel releviert worden und seien sämtliche Gutachten bis zur Beurteilung im Widerrufsbescheid korrekt gewesen. Bei Berücksichtigung aller gesetzten Maßnahmen, könne nicht von einer weiterhin vorliegenden Vertrauensunwürdigkeit des Beschwerdeführers ausgegangen werden. Allenfalls könne mit der Erteilung von Anordnungen das Auslangen gefunden werden.

2. Beweiswürdigung:

Die Feststellungen gründen im Wesentlichen auf den vorgelegten Verwaltungsakt (insbesondere dem angefochtenen Bescheid und dem Widerrufsbescheid vom 10. Jänner 2018), auf dessen Verlesung in der mündlichen Verhandlung vom 12. Juli 2019 verzichtet wurde sowie dem Vorbringen des Beschwerdeführers betreffend die von ihm seit dem Widerruf getroffenen Maßnahmen. Die Feststellungen sind zwischen den Verfahrensparteien nicht strittig.

3. Rechtliche Erwägungen:

3.1.1. Rechtsgrundlagen:

Die maßgebliche Bestimmung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG 1967) lautet auszugsweise:

§ 57a. Wiederkehrende Begutachtung

(1) [...]

(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 berechnete 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.

[...]“

3.1.2. Leitlinien der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes:

Eingangs ist festzuhalten, dass in einem auf einen Widerruf der Ermächtigung folgendem (Wieder)Erteilungsverfahren nicht zu prüfen ist, ob im rechtskräftig abgeschlossenen Widerrufsverfahren zu Recht die Vertrauensunwürdigkeit angenommen wurde; vielmehr besteht eine Bindung an den von der Widerrufsbehörde für den Widerruf als wesentlich erachteten Sachverhalt, der die Vertrauensunwürdigkeit des Ermächtigten begründete und ist lediglich zu prüfen, ob der die Wiedererteilung der Ermächtigung beantragende Gewerbetreibende in der Zwischenzeit die verlorene Vertrauenswürdigkeit wieder erlangt hat (vgl. VwGH 19. September 1984, 83/11/0167).

Weder im Kraftfahrzeuggesetz 1967 noch in einem anderen Gesetz ist eine Frist bestimmt, welche zu verstreichen hat, bis erneut, nach Widerruf einer Ermächtigung, um Erteilung der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen angesucht bzw. diese erteilt werden kann. Da für den Widerruf kein bestimmter Zeitraum vorgesehen, muss dieser immer auf Dauer erfolgen (vgl. Nedbal-Bures/Pürstl, KFG11 § 57a Anm. 22).

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes schließt ein einmal erfolgter Widerruf der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen mangels Vertrauenswürdigkeit eine spätere Wiedererteilung derselben nicht aus. Vielmehr hat ein Gewerbetreibender einen Anspruch auf Wiedererteilung der Ermächtigung, wenn die im Gesetz genannten Voraussetzungen wieder vorliegen (vgl. abermals VwGH 19. September 1984, 83/11/0167).

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist ein Gewerbetreibender dann als vertrauenswürdig im Sinne des § 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. Bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit ist ein strenger Maßstab anzulegen (vgl. zB zuletzt VwGH 17. Juni 2019, Ra 2019/11/0068, mit weiteren Nachweisen). Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 beliehenes Unternehmen hoheitliche Aufgaben erfüllt, die in die Ausstellung einer öffentlichen Urkunde münden, wobei unter besonderen Umständen bereits die Erstellung nur eines unrichtigen Gutachtens die Vertrauenswürdigkeit erschüttern könne (vgl. zB VwGH 08. September 2016, Ra 2014/11/0082).

3.1.3. Anwendung auf den konkreten Fall:

Entsprechend der ständigen Judikatur ist im vorliegenden Fall davon auszugehen, dass die Vertrauenswürdigkeit des Beschwerdeführers insbesondere durch die Ausstellung zahlreicher unrichtiger Gutachten in äußerst hohem Maße beeinträchtigt wurde, zumal – wie dargestellt – unter besonderen Umständen schon die Erstellung eines einzigen unrichtigen Gutachtens die Vertrauenswürdigkeit erschüttern kann. Gegenständlich wurde innerhalb eines kurzen Zeitraumes nicht bloß ein, sondern eine ganze Reihe unrichtiger Gutachten erstellt. Dies wird auch nicht durch das Vorbringen des Beschwerdeführers aufgewogen, wonach in den gesamten Jahren seit der Erteilung der Ermächtigung im Jahr 1991 keine Mängel releviert worden seien und sämtliche Gutachten „bis zur Beurteilung im Bescheid vom 10. Jänner 2018“ korrekt gewesen seien (vgl. diesbezüglich VwGH 22. November 1994, 94/11/0221).

Die dem Widerrufsbescheid zugrundeliegende Ausstellung einer Vielzahl unrichtiger positiver Gutachten ist insgesamt als gravierendes Fehlverhalten zu werten. Als besonders schwerwiegend ist hierbei zu werten, dass der Beschwerdeführer in zahlreichen Gutachten Abgasgrenzwerte eingetragen hat, die nicht innerhalb der vorgegebenen Grenzwerte der Hersteller lagen und somit eine positive Begutachtung ausgeschlossen hätten (vgl. zur diesbezüglichen Anforderung aber die Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung BGBl. II Nr. 78/1998 in der im Beschwerdefall maßgeblichen Fassung BGBl. II Nr. 200/2015).

Zudem hat auch das weitere Fehlverhalten des Beschwerdeführers, welches zum Widerruf geführt hat, – die nicht ordnungsgemäße Verwahrung von Begutachtungsplaketten und des Begutachtungsstempels, wiederholt unrichtige bzw. technisch nicht nachvollziehbare Eintragungen in Gutachten bzw. fehlende Eintragungen in Gutachten – insbesondere aufgrund dessen Häufigkeit und des sich über nahezu das gesamte Jahr 2017 erstreckenden Zeitraums, die Vertrauenswürdigkeit des Beschwerdeführers stark erschüttert.

Das Landesverwaltungsgericht geht davon aus, dass der Beschwerdeführer mittlerweile Kurse betreffend die Begutachtungstätigkeit gemäß § 57a KFG absolviert hat, ihm ein (privates) Unternehmen bestätigt hat, dass „sämtliche Erteilungsvoraussetzungen“ vorlägen und er dieses Unternehmen auch in Zukunft zur Beratung bei seiner

Begutachtungstätigkeit beiziehen würde (vgl. das diesbezügliche, als wahr unterstellte Vorbringen des Beschwerdeführers in der mündlichen Verhandlung Seiten 1 und 2).

Doch selbst bei Einbeziehung dieses Vorbringens in die Überlegungen, liegen aufgrund der zahlreichen, teils schwerwiegenden, und sich über fast das gesamte Jahr 2017 erstreckenden Fehlleistungen des Beschwerdeführers und des seither verstrichenen Zeitraumes von (erst) etwas mehr als eineinhalb Jahren derzeit (noch) keine ausreichenden Anhaltspunkte für die Annahme vor, der Beschwerdeführer werde im Falle der Ermächtigung die ihm übertragenen Verwaltungsaufgaben entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes ausüben, nämlich die Gewährleistung, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachende Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen. Die erforderliche Vertrauenswürdigkeit des Beschwerdeführers ist gemessen am streng anzulegenden Maßstab derzeit (noch) nicht gegeben (vgl. ebenfalls einen Fall einer versagten Wiedererteilung einer Ermächtigung betreffend VwGH vom 17. Juni 2019, Ra 2019/11/0068).

Die Beschwerde ist daher – selbst unter Berücksichtigung der seit Erlassung des angefochtenen Bescheides vergangenen Zeit – als unbegründet abzuweisen.

3.2. Zur Unzulässigkeit der Revision:

Die Revision ist nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der zitierten und einheitlichen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht und die Frage der Vertrauenswürdigkeit iSd § 57a Abs. 2 KFG 1967 eine im Regelfall – soweit sich die Rechtsansicht des VwG innerhalb der Leitlinien der Rechtsprechung des VwGH bewegt – nicht reversible Entscheidung im Einzelfall darstellt (vgl. zB abermals VwGH vom 17. Juni 2019, Ra 2019/11/0068).

Schlagworte

Verkehrsrecht; Kraftfahrrecht; wiederkehrende Begutachtung; Ermächtigung; Wiedererteilung; Vertrauenswürdigkeit;

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGN:2019:LVwG.AV.249.001.2019

Zuletzt aktualisiert am

14.08.2019

Quelle: Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwG Niederösterreich, <http://www.lvwg.noel.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at