jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Lvwg Erkenntnis 2020/3/26 LVwG-AV-1447/001-2019

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 26.03.2020

Entscheidungsdatum

26.03.2020

Norm

KFG 1967 §24
KFG 1967 §24a
KFG 1967 §57a

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat durch Mag. Lindner als Einzelrichterin über die Beschwerde der B GmbH, vertreten durch A, Rechtsanwalt in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von NÖ vom 4. Dezember 2019, ***, betreffend Abweisung des Antrages auf (Wieder)Erteilung der Ermächtigung zur Prüfung von Fahrtschreibern, digitalen Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

1. Gemäß § 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

2. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 6. Mai 2015, ***, wurde der B GmbH die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, erteilt.

Mit Schreiben vom 22. Mai 2015, ***, wurde die Namhaftmachung von Herrn C als geeignete Person für die wiederkehrende Begutachtung von Fahrzeugen zur Kenntnis genommen.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 15. Juni 2015, ***, wurde die B GmbH zum Einbau und zur Prüfung von Fahrtschreibern und zur Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern im Standort ***, ***, ermächtigt und ausgesprochen, dass die Prüfung der Fahrtschreiberanlage bzw. des Kontrollgerätes nur von Herrn D und Herrn C vorgenommen werden dürfe.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 16. Juli 2015, ***, wurde festgestellt, dass die B GmbH über die erforderlichen Einrichtungen zum Einbau und zur Prüfung von digitalen Kontrollgeräten in der Prüfstelle ***, ***, verfügt und dass Herr C eine besondere Schulung für das digitale Kontrollgerät absolviert habe und die B GmbH somit

über geeignetes, für das digitale Kontrollgerät geschultes Personal verfüge.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 28. Juli 2015, ***, wurde die Ermächtigung erweitert.

Am 8. Mai 2017 wurde in der Prüfstelle der Beschwerdeführerin eine unangemeldete Revision (Revisionszeitraum 1.1.2016 bis 8.5.2017) durch einen Beamten des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten, durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass die B GmbH nur eine Ermächtigung für die Begutachtung von Anhängern der Klasse O1 und O2 einachsig verfügt, jedoch eine Vielzahl von Tandemanhängern sowie einen Tridemanhänger überprüft hatte.

Weiters wurden fehlende Eintragungen in Gutachten sowie unrichtige Eintragungen in Gutachten bezüglich Bremsenprüfungen festgestellt, welche als schwerer Mangel gewertet wurden.

Zudem wurde die Nichtberücksichtigung der Vorgaben des Mängelkataloges sowie Auffälligkeiten bei den eingetragenen Messwerten hinsichtlich der Bremsenprüfungen festgestellt, welche ebenfalls als schwere Mängel gewertet wurden.

An mehreren Tagen wurden übermäßig viele Fahrzeuge gemäß § 57a KFG 1967 geprüft, so dass eine ordnungsgemäße Prüfung so vieler Fahrzeuge nicht möglich war. So wurden in unvertretbarer Weise Verfahrensvorschriften missachtet, indem zahlreiche Fahrzeuge trotz eines tatsächlichen Prüfaufwandes von mindestens 1,5 Stunden innerhalb von 8 bis 47 Minuten begutachtet wurden.

Darüber hinaus wurde bei der Prüfung von Fahrtschreibern, digitalen Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern in zahlreichen Fällen bei der Ermittlung der Impulse die Fahrtstrecke derartig manipuliert, dass die Impulse absichtlich erhöht wurden.

Bei mehreren Fahrzeugen, die einen Fahrtenschreiber der neuesten Generation (Kitas) verbaut hatten, wurden diese auf einen Kitas-Geber der alten Generation umgebaut und zur Vermeidung eines Fehlereintrages im EU-Kontrollgerät eine Schaltung mit drei Relais zwecks Wegschaltung des IMS-Signals, das vom Fahrzeugrechner generiert und dem EU-Kontrollgerät zur Verfügung gestellt wird, verbaut.

Mit Bescheid der Landeshauptfrau von NÖ vom 30. Juni 2017, ***, wurde die der B GmbH erteilte Ermächtigung zur Prüfung von Fahrtschreibern sowie zur Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern, welche laut Feststellungsbescheid vom 16. Juli 2015, ***, auch für den Einbau und die Prüfung von digitalen Kontrollgeräten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gilt, wegen mangelnder Vertrauenswürdigkeit mit sofortiger Wirkung widerrufen. Begründend wurde ausgeführt, dass sich die Kraftfahrbehörde angesichts der im Rahmen der Revision vom 8. Mai 2017 zutage getretenen schweren Mängel nicht darauf verlassen könne, dass die übertragenen hoheitlichen Verwaltungsaufgaben entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes ausgeübt würden. Es sei die Manipulationsprüfung offensichtlich nicht durchgeführt worden, da in den Gutachten beschrieben gewesen sei, dass die Plombe intakt gewesen, obwohl offensichtlich der KITAS-Geber umgebaut worden sei, was jedoch nicht nachvollziehbar sei. Es seien für drei nach dem 1.Oktober 2012 erstmalig zum Verkehr auf denselben Zulassungsbesitzer zugelassene Fahrzeuge positive Gutachten ausgestellt worden, obgleich diese einen Fahrtenschreiber der neuesten Generation und dennoch einen alten Geschwindigkeitsgeber (Kitas) verbaut gehabt hätte, was bei Neufahrzeugen seit 1. Oktober 2012 verboten sei.

Aufgrund ihrer Schwere erschütterten die festgestellten gravierenden Mängel die Vertrauenswürdigkeit dermaßen, dass – ungeachtet von in der Zwischenzeit getroffenen Mängeln – nur ein Widerruf der erteilten Ermächtigung in Frage komme.

Dieser Bescheid ist in Rechtskraft erwachsen.

Mit Bescheid der Landeshauptfrau von NÖ vom 26. Juli 2017, ***, wurde die der B GmbH erteilte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, mit sofortiger Wirkung widerrufen. Begründend wurde ausgeführt, dass für diverse Fahrzeuge positive Prüfgutachten ausgestellt worden seien, obgleich bei diesen unrichtige Eintragungen im Gutachten aufscheinen, somit unrichtige Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 erstellt worden seien (Gutachten Nr. ***, ***, *** und ***). In Verbindung mit den Mängeln, die im Rahmen der am 8. Mai 2017 durchgeführten Revision festgestellt worden seien (Begutachtung einer Vielzahl von Tandem- sowie Tridemanhängern, obwohl diese nicht vom Ermächtigungsumfang umfasst gewesen seien, Nichtberücksichtigung der Vorgaben des Mängelkatalogs, Auffälligkeit bei den eingetragenen Messwerten bei der Bremsenprüfung, Prüfung einer übermäßigen Anzahl von Fahrzeugen an einem Tag, sodass eine ordnungsgemäße

Prüfung so vieler Fahrzeuge und in einem solchen Prüfzeitraum nicht möglich sei) sei zweifellos von einem Verlust der Vertrauenswürdigkeit auszugehen. Es komme eine auffallende Nachlässigkeit im Umgang mit der hoheitlichen Tätigkeit, die durch die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen übernommen worden sei, zum Ausdruck.

Bis vor kurzem sei als geeignete Person zur Überprüfung von Fahrzeugen im Sinne des§ 57a KFG 1967 lediglich Herr C aufgeschienen. Dieser habe das Ausmaß an Überprüfungen unmöglich alleine durchführen können, ohne dass damit eine Fehlerhaftigkeit bei der Gutachtenserstellung verbunden sei. Den Ermächtigungsinhaber träfen umfangreiche Kontroll- und Aufsichtspflichten gegenüber seinem geeigneten Personal. Ungeachtet der in der Zwischenzeit getroffenen Maßnahmen – unter anderem die bereits teilweise Behebung der Fehler sowie die Kündigung von Herrn C – sei nicht von einem Fortbestehen der Vertrauenswürdigkeit im Sinne des § 57a Abs. 4 KFG 1967 auszugehen.

Dieser Bescheid ist in Rechtskraft erwachsen.

Mit Schriftsatz vom 8. August 2019 beantragte die B GmbH die Erteilung einer Ermächtigung zur Prüfung von Fahrtschreibern, digitalen Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern gemäß § 24a Abs. 2 KFG 1967.

Das rechtskräftige Urteil des Landesgerichtes *** vom 13. November 2019, ***, lautet wie folgt:

„E ist schuldig, er hat als handelsrechtlicher Geschäftsführer der F KG zwischen 28.09.2015 und 20.02.2017 in *** mit dem Vorsatz, dadurch die Allgemeinheit – insbesondere die übrigen Verkehrsteilnehmer – an deren Recht auf Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sowie auf Verhinderung von Überschreitungen von nach Fahrzeugklassen festgelegten Höchstgeschwindigkeiten durch Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge, und den Staat an dessen Recht, die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten zu kontrollieren und Verstöße als Verwaltungsübertretungen zu sanktionieren, zu schädigen, C dazu bestimmt, als im Sinne des § 24 Abs. 4, 5 und 7 sowie § 24a Abs. 5 KFG zur Prüfung von Fahrtschreibern, digitalen Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern Ermächtigter, sohin als Beamter seine Befugnis im Namen des Bundes als dessen Organ in Vollziehung der Gesetze Amtsgeschäfte vorzunehmen, dadurch wissentlich zu missbrauchen, dass er elf positive Prüfgutachten ausstellt, obwohl C

1. bei den auf die F KG zugelassenen Fahrzeugen mit den Kennzeichen ***, ***, ***, ***, ***, ***, ***, ***, ***, *** und *** bei der Ermittlung der Impulse die Fahrtstrecke derart manipuliert hatte, dass die Impulse absichtlich erhöht wurden.

2. bei den nach dem 1.10.2012 erstmalig zum Verkehr auf die F KG zugelassenen Fahrzeugen (EURO 6 Fahrzeuge) mit den Kennzeichen ***, ***, ***, *** und ***, die einen Fahrtenschreiben der neuesten Generation (Kitas) verbaut hatten, diesen jeweils auf einen Kitas-Geber der alten Generation umgebaut und zur Vermeidung eines Fehlereintrages im EU-Kontrollgerät eine Schaltung mit drei Relais zwecks Wegschaltung des IMS-Signals, das vom Fahrzeugrechner generiert und dem EU-Kontrollgerät zur Verfügung gestellt wird, verbaut hatte.

Strafbare Handlungen

E hat hiedurch das Verbrechen des Missbrauchs der Amtsgewalt nach § 12 zweiter Fall,§ 302 Abs. 1 StGB begangen.

…“

Dies wurde wie folgt begründet:

„C manipulierte wissentlich die Fahrtstrecke bei der Ermittlung der Impulse bei den unter Punkt I./1./ angeführten Fahrzeugen. Ebenso baute er wissentlich bei den unter Punkt I./2./ angeführten Fahrzeugen einen falschen Kitas-Geber ein und verbaute zur Vermeidung eines Fehlereintrages im EU-Kontrollgerät eine Schaltung mit drei Relais zwecks Wegschaltung des IMS-Signals. Aufgrund seiner Ausbildung wusste C, dass er keine positiven Prüfgutachten für die unter Punkt I./1./ und 2./ angeführten Fahrzeuge hätte ausstellen dürfen, wie sei nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprachen. Er stellte dennoch wissentlich die Prüfgutachten aus, wobei er es auch für gewiss hielt, dass dadurch die Allgemeinheit und der Staat in ihren im Spruch angeführten Rechten verletzt werden.

E bestimmte C bewusst und gewollt zur Ausstellung der positiven Prüfgutachten. Auch er wusste, dass C als Ermächtigter iSd § 24 Abs. 4, 5 und 7 sowie § 24a Abs. 5 KFG positive Prüfgutachten nur ausstellen darf, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind. E wusste, dass diese gesetzlichen Voraussetzungen bei den unter Punkt I./1./ und I.2./ angeführten Fahrzeugen nicht gegeben sind, zumal er selbst C zur Manipulation der Fahrtstrecke bei der

Ermittlung der Impulse und zum Einbau der falschen Kitas-Geber aufgefordert hatte, E hielt es dabei ernstlich für möglich und fand sich damit ab, dass durch die Ausstellung der positiven Prüfgutachten die Allgemeinheit und der Staat in ihren im Spruch angeführten Rechten verletzt werden."

Herr C ist am 1. Oktober 2019 während des beim Landesgericht *** gegen ihn wegen des Verdachtes des Verbrechens des Missbrauchs der Amtsgewalt nach § 302 Abs. 1 StGB und des Vergehens der Amtsanmaßung nach § 314 zweiter Fall StGB anhängigen Strafverfahrens *** verstorben. Das Strafverfahren wurde infolgedessen eingestellt.

Die Strafverfahren gegen Herrn G (Gesellschafter und handelsrechtlicher Geschäftsführer der B GmbH) wegen §§ 302 Abs. 1, 314 StGB und gegen Herrn H (gewerberechtlicher Geschäftsführer und als geeignete Person namhaft Gemachter) wegen § 314 StGB wurden eingestellt.

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 4. Dezember 2019, ***, wurde der Antrag auf Erteilung einer Ermächtigung zur Prüfung von Fahrtschreibern, digitalen Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern gemäß § 24a KFG 1967 abgewiesen. Begründend wurde ausgeführt, dass ein Ermächtigter im Sinne des§ 57a Abs. 2 KFG 1967 sich das Verhalten der von ihm eingesetzten „geeigneten Personen" zuzurechnen habe lassen. Aus dem Urteil des Landesgerichtes *** vom 13. November 2019, ***, gehe hervor, dass Herr C das Verbrechen des Missbrauchs der Amtsgewalt gemäß § 302 Abs. 1 StGB begangen habe. In Anbetracht dessen, dass dieser während des anhängigen Strafverfahrens verstorben sei, sei es zu keiner Verurteilung gekommen. Das Fehlverhalten von Herrn C, der (ehemaligen) geeigneten Person der B GmbH sei zweifellos im Rahmen der dieser erteilten Ermächtigungen erfolgt, weshalb dieses auch seinen Niederschlag bei der Beurteilung der Wiedererlangung der Vertrauenswürdigkeit zu finden habe. Der Umstand einer etwaigen Änderung der Gesellschaftsverhältnisse und der Geschäftsführungsverhältnisse ändere nichts an der vorstehenden Beurteilung.

Ungeachtet des seit dem Widerruf verstrichenen Zeitraumes von mehr als zwei Jahren sei davon auszugehen, dass eine Vertrauenswürdigkeit derzeit nicht gegeben sei. Die Ausführungen hinsichtlich der Vertrauenswürdigkeit von Ermächtigungsinhabern gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 seien sinngemäß auf die Inhaber einer Ermächtigung zur Prüfung von Fahrtschreibern, digitalen Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern anzuwenden.

Dagegen wurde seitens der Beschwerdeführerin mit Schriftsatz vom 20. Dezember 2019 fristgerecht Beschwerde erhoben und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung sowie die Abänderung des angefochtenen Bescheides dahingehend, dass dem verfahrenseinleitenden Antrag vollinhaltlich stattgegeben werde, beantragt.

Zur Begründung wurde ausgeführt, dass die Behörde unerwähnt und unberücksichtigt gelassen habe, dass die Antragstellerin unmittelbar nach dem Erkennen von Missständen durch Herrn C das Dienstverhältnis zu diesem aufgelöst habe. Einer diesbezüglichen Klage durch den Dienstnehmer sei der Erfolg versagt geblieben. Es könne keine Vertrauensunwürdigkeit vorliegen, wenn die Antragstellerin umgehend entsprechende Schritte gesetzt habe, um die Wiederholung von Missständen in der Zukunft zu vermeiden. Es sei, wenn überhaupt, der Behörde ein Vorwurf zu machen, wenn diese geschulte Person im Sinne des § 125 Abs. 2 Z 2 KFG zur Kenntnis nehme, die im Nachhinein die Befähigung missbrauchten. Der Antragstellerin könne kein Vorwurf gemacht werden, wenn sie sich eines geschulten Personales bediene, welches die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z 2 KFG erfülle. Aufgrund des missbräuchlichen Verhaltens des mittlerweile verstorbenen C seien strafgerichtliche Erhebungen auch gegen den handelsrechtlichen Geschäftsführer G und den gewerberechtlichen Geschäftsführer H wegen des Verdachtes der §§ 302 Abs. 1, 314 StGB geführt, aber mangels Vorliegen der Voraussetzungen eingestellt worden. Die Auffassung der Kraftfahrbehörde, die Vertrauenswürdigkeit der Antragstellerin sei zu verneinen, sei daher willkürlich und falsch. Mit dem verfahrensgegenständlichen Antrag habe die Antragstellerin dargelegt, über geeignetes Personal zu verfügen. Der Landeshauptmann sei zur Erteilung der beantragten Ermächtigung verpflichtet, indem die gesetzlichen Voraussetzungen hiefür vorlägen.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat am 10. März 2020 gemäß § 24 VwGVG eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, in der Beweis aufgenommen wurde durch Vorbringen des Beschwerdeführervertreters, Einvernahme des G als handelsrechtlichem Geschäftsführer der Antragstellerin, des Zeugen E sowie durch Einsichtnahme in den erst- und zweitinstanzlichen Verfahrensakt und den Gerichtsakt des Landesgerichtes *** ***.

Der handelsrechtliche Geschäftsführer der Antragstellerin, G, gab Folgendes an:

„Zu dem Zeitpunkt, als der B GmbH die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen erteilt

wurde, war ausschließlich Herr D geeignete Person, einige Monate später habe ich Herrn C eingestellt, vorerst als Unterstützung zusätzlich zu Herrn D. Herr D ist dann ca. 3 bis 4 Monate später ausgeschieden und war Herr C alleinige geeignete Person im Betrieb. Ich war damals viel unterwegs, um Kunden zu akquirieren bzw. zu betreuen, ich war sehr mit dem Aufbau der Firma beschäftigt. Herr C kam von der Firma I, welches Unternehmen einen guten Ruf genießt und bin ich daher davon ausgegangen, dass er über ein hohes Maß an Fachkompetenz und Integrität verfügt. Die Einteilungen der Begutachtungen hat damals Herr C alleine durchgeführt. Ich bin zwar ausgebildeter Maschinenbautechniker, war aber nie praktisch tätig. Die Gewerbeberechtigung bzw. die Befähigung dafür hatte vorerst Herr D, danach ab dem Jahr 2016 mein Sohn H. Herr C hat sozusagen das Regiment geführt und hat sich wenig in die Karten schauen lassen, auch verfügte ich nicht über die entsprechende Fachkompetenz, ihn in seiner fachlichen Tätigkeit zu überprüfen bzw. zu kontrollieren. Ich habe Herrn C immer gefragt, ob alles in Ordnung sei, was dieser stets bejahte. Ich hatte auch keine Ahnung vom EBV-System und konnte ich auch solcher Maßen keine Kontrollfunktion ausüben. Ich habe damals nicht einmal gewusst, wie lange ungefähr die Begutachtung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers ungefähr in Anspruch nimmt, ich weiß dies erst heute. Erst nach der verfahrensgegenständlichen Revision am 8.5.2017 habe ich realisiert, dass vieles schief gelaufen war, und dass es große Probleme geben wird. Ich bin davon ausgegangen, dass wenn ich eine geeignete Person anstelle und gut bezahle, dieser dann auch ordnungsgemäß arbeiten wird. Es waren zu Beginn im Jahr 2015 vier oder fünf Dienstnehmer im Betrieb, glaublich eine Person mehr dann zum Zeitpunkt des Widerrufs, eine Dame im Sekretariat, der Rest Mechaniker. Mein Sohn als gewerberechtlicher Geschäftsführer war sozusagen meine Vertrauensperson im Betrieb. Er hat dort die Kundenbetreuung über gehabt, die Annahme, die Abwicklung bzw. die Reklamationen. Es kam dann zu der gegenständlichen Revision und wurde gleich danach Herr C, nachdem ich mit meinem Rechtsanwalt Rücksprache gehalten habe, entlassen. Es kam in der Folge noch zu einem arbeitsrechtlichen Prozess, infolge dessen die Entlassung aber als rechtmäßig bestätigt wurde. Die Ermächtigungen wurden sodann bescheidmäßig am 30. Juni 2017 bzw. am 26. Juli 2017 widerrufen. Um den Betrieb weiterzuführen wurde die J GesmbH gegründet, handelsrechtlicher Geschäftsführer ist mein Sohn, K, gewerberechtlicher Geschäftsführer mein anderer Sohn, H. Ich bin handelsrechtlicher Geschäftsführer der B GmbH weiterhin, diese GmbH verfügt im Standort weiterhin über die Gewerbeberechtigung Kraftfahrzeugtechniker, die wiederkehrenden Begutachtungen werden über die J GesmbH abgewickelt. Ich habe in den Anträgen auf Erteilung der Ermächtigung als geeignete Personen Herrn L sowie meinen Sohn H namhaft gemacht und weiß ich insbesondere von meinem Sohn, dass dieser nichts tun würde, um der Firma zu schaden. Herr C, den ich damals nach der Revision zur Rede stellen wollte, hat sich sämtlichen Gesprächen entzogen, er wusste, was er angerichtet hatte, er ist von sich aus nur mehr ein einziges Mal in den Betrieb gekommen, um die Formalitäten hinsichtlich der Entlassung abzuwickeln. Er war dann im Krankenstand und ist in der Folge auch an seiner Krebserkrankung gestorben. Ich habe ihn danach kein einziges Mal gesehen.

Ich weiß nicht, ob Herr C für die gegenständlichen Manipulationen Geld bekommen hat, ich war ja nicht dabei. Ich habe damals nach bestem Wissen und Gewissen an der Sachverhaltsaufklärung mitgewirkt, ich war ebenfalls wegen des Verbrechens des Amtsmissbrauches damals angezeigt, das Verfahren wurde gerichtlich eingestellt. Es war damals so üblich und ist auch weiterhin so geplant, einmal wöchentlich eine Besprechung durchzuführen, um über alltägliche Probleme zu sprechen. Es ist jetzt momentan so, dass am Tag durch die Firma J bzw. die beiden geeigneten Personen L und H lediglich 5 bis 6 wiederkehrende Begutachtungen durchgeführt werden und ist dieses Geschehen überschaubarer als damals. Wenn ich jetzt wiederholt von der Verhandlungsleiterin dazu aufgefordert werde, ein Kontrollsystem darzulegen, mit welchem ich hinkünftig die Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen bzw. die Prüfung von Fahrtschreibern, digitalen Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern überwachen und die gesetzeskonforme Durchführung sicherstellen will, so gebe ich Folgendes an: Ich werde auch hinkünftig, so wie es mir eben möglich ist, bei Begutachtungen dabei sein und auch bei den Eintragungen in das EBV-System. Die Eintragungen werden von den geeigneten Personen selber durchgeführt. Wenn mir beispielsweise von der Verhandlungsleiterin vorgeschlagen wird, ob nicht eine Kontrolle dahingehend stattfinden könnte, dass die beiden geeigneten Personen sich wechselseitig kontrollieren können im Sinne der Nachbegutachtung einer abgeschlossenen Begutachtung, so gebe ich an, dass man das sicher machen kann, wenn es verlangt wird, sage aber auch dazu, dass das nirgendwo, in keinem anderen Betrieb, so gemacht wird.

Über Befragen durch den Beschwerdeführervertreter:

Zu einem fachlichen Austausch zwischen den beiden geeigneten Personen kommt es ja jetzt bereits laufend, wo sich die beiden geeigneten Personen zB über die Einstufung von Mängeln unterhalten und austauschen.

Über weiteres Befragen durch die Verhandlungsleiterin:

Ich habe die beiden geeigneten Personen auch bereits zu einer Schulung des Unternehmensberaters M geschickt, es ging generell um § 57a Begutachtungen.

Ein schriftliches Konzept, ein Qualitätssicherungskonzept, ein Kontrollsystem, welches ich verschriftlicht habe, kann ich am heutigen Tag nicht vorlegen. Ich habe mit Herrn M telefonisch auch schon gesprochen und ihm von der Problematik, nämlich dem Widerruf der Ermächtigungen und des jetzigen Systems der zwei GmbHs auf einem Standort geschildert. Zu einem Termin ist es noch nicht gekommen, weil er noch keinen zur Verfügung stellen konnte. Es wird aber in der Zukunft irgendwann dazu kommen. Ich ergänze auch noch, dass es sich bei dieser oben erwähnten Schulung um eine freiwillige Schulung gehandelt hat. Sonstige freiwillige weitere Weiterbildungsmaßnahmen der geeigneten Personen hat es noch nicht gegeben, es ist sehr schwierig, zusätzlich zum normalen täglichen Arbeitsablauf auch noch derartige Maßnahmen unterzubringen. Sie machen eben die verpflichtenden Weiterbildungsmaßnahmen.

Wenn ich noch einmal von der Verhandlungsleiterin gefragt werde, ob ich mir ein Kontrollsystem überlegt habe, stichprobenartig Gutachten nachzuüberprüfen und in welchen Zeiträumen, in welcher Qualität und Quantität und unter Zuhilfenahme welcher Personen, da ich ja meine Fachkompetenz in dieser Hinsicht verneint habe, so gebe ich an, dass ich geplant habe, damit Herrn M zu beauftragen, dem Vernehmen nach ist er geeignet, mir diesbezüglich interstützend unter die Arme zu greifen.

Über Befragen durch den Beschwerdeführervertreter:

Stichprobenartig schaue ich bereits jetzt bei der Firma J die Gutachten an, insbesondere dahingehend, ob diese in zeitlicher Hinsicht plausibel sind, ob also eine plausible Zeit für die Begutachtung in Anspruch genommen wurde. Wenn es irgendwie möglich ist, werden die geeigneten Personen von mir den Auftrag bekommen, sich wechselseitig zu überprüfen.

Über Befragen durch die Verhandlungsleiterin:

Herr E war glaublich 2016/2017 mit seinen 8 oder 9 Fahrzeugen bei uns Kunde, also kein Großkunde. Den Herrn E hat der Herr C offenbar als ehemaligen Kunden der Firma I „mitgenommen“, seit diesem Zeitpunkt ist er kein Kunde mehr bei uns. Mit dem Herrn E hat es auch keinerlei Gespräche zur Aufklärung der damaligen Vorkommnisse gegeben.

Wenn ich gefragt werde, ob ich jene Übertretungen, deretwegen Herr E bestraft wurde, technisch nachvollziehen kann, so kann ich das nicht nachvollziehen.“

Folgender Sachverhalt steht fest:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 6. Mai 2015, ***, wurde die B GmbH die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, erteilt.

Mit Schreiben vom 22. Mai 2015, ***, wurde die Namhaftmachung von Herrn C als geeignete Person für die wiederkehrende Begutachtung von Fahrzeugen zur Kenntnis genommen.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 15. Juni 2015, ***, wurde die B GmbH zum Einbau und zur Prüfung von Fahrtschreibern und zur Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern im Standort ***, ***, ermächtigt und ausgesprochen, dass die Prüfung der Fahrtschreiberanlage bzw. des Kontrollgerätes nur von Herrn D und Herrn C vorgenommen werden dürfe.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 16. Juli 2015, ***, wurde festgestellt, dass die B GmbH über die erforderlichen Einrichtungen zum Einbau und zur Prüfung von digitalen Kontrollgeräten in der Prüfstelle ***, ***, verfügt und dass Herr C eine besondere Schulung für das digitale Kontrollgerät absolviert habe und die B GmbH somit über geeignetes, für das digitale Kontrollgerät geschultes Personal verfüge.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 28. Juli 2015, ***, wurde die Ermächtigung erweitert.

Am 8. Mai 2017 wurde in der Prüfstelle der Beschwerdeführerin eine unangemeldete Revision (Revisionszeitraum 1.1.2016 bis 8.5.2017) durch einen Beamten des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten, durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass die B GmbH nur eine Ermächtigung für die

Begutachtung von Anhängern der Klasse O1 und O2 einachsig verfügt, jedoch eine Vielzahl von Tandemanhängern sowie einen Tridemanhänger überprüft hatte.

Weiters wurden fehlende Eintragungen in Gutachten sowie unrichtige Eintragungen in Gutachten bezüglich Bremsenprüfungen festgestellt, welche als schwerer Mangel gewertet wurden.

Zudem wurde die Nichtberücksichtigung der Vorgaben des Mängelkataloges sowie Auffälligkeiten bei den eingetragenen Messwerten hinsichtlich der Bremsenprüfungen festgestellt, welche ebenfalls als schwere Mängel gewertet wurden.

An mehreren Tagen wurden übermäßig viele Fahrzeuge gemäß § 57a KFG 1967 geprüft, so dass eine ordnungsgemäße Prüfung so vieler Fahrzeuge nicht möglich war. So wurden in unvertretbarer Weise Verfahrensvorschriften missachtet, indem zahlreiche Fahrzeuge trotz eines tatsächlichen Prüfaufwandes von mindestens 1,5 Stunden innerhalb von 8 bis 47 Minuten begutachtet wurden.

Darüber hinaus wurde bei der Prüfung von Fahrtschreibern, digitalen Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern in zahlreichen Fällen bei der Ermittlung der Impulse die Fahrtstrecke derartig manipuliert, dass die Impulse absichtlich erhöht wurden.

Bei mehreren Fahrzeugen, die einen Fahrtenschreiber der neuesten Generation (Kitas) verbaut hatten, wurden diese auf einen Kitas-Geber der alten Generation umgebaut und zur Vermeidung eines Fehlereintrages im EU-Kontrollgerät eine Schaltung mit drei Relais zwecks Wegschaltung des IMS-Signals, das vom Fahrzeugrechner generiert und dem EU-Kontrollgerät zur Verfügung gestellt wird, verbaut.

Mit Bescheid der Landeshauptfrau von NÖ vom 30. Juni 2017, ***, wurde die der B GmbH erteilte Ermächtigung zur Prüfung von Fahrtschreibern sowie zur Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern, welche laut Feststellungsbescheid vom 16. Juli 2015, ***, auch für den Einbau und die Prüfung von digitalen Kontrollgeräten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gilt, wegen mangelnder Vertrauenswürdigkeit mit sofortiger Wirkung widerrufen.

Dieser Bescheid ist in Rechtskraft erwachsen.

Mit Bescheid der Landeshauptfrau von NÖ vom 26. Juli 2017, ***, wurde die der *** GmbH erteilte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, mit sofortiger Wirkung widerrufen.

Dieser Bescheid ist in Rechtskraft erwachsen.

C wurde aus dem Unternehmen entlassen.

E wurde wegen der Bestimmung des C zum Amtsmissbrauch rechtskräftig verurteilt.

Ein Qualitätssicherungskonzept wurde nicht vorgelegt.

Diese Feststellungen ergeben sich aus den Akten der Verwaltungsbehörde ***, ***, dem Gerichtsakt des Landesgerichtes *** *** sowie den Angaben des G in der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich und wurde beschwerdeführerseits diesen Feststellungen nicht entgegen getreten.

In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

§ 24 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) lautet:

„§ 24. Geschwindigkeitsmesser, Fahrtschreiber und Wegstreckenmesser
(1) Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h und Motorfahrräder müssen mit einem geeigneten, im Blickfeld des Lenkers liegenden Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein.

(2) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg und Omnibusse müssen mit geeigneten Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, dass sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können; mit Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern müssen jedoch nicht ausgerüstet sein:

1.

Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, sowie Heereslastkraftwagen,

2.

Mannschaftstransportfahrzeuge und Wasserwerfer (§ 3 Z 3 des Waffengebrauchsgesetzes 1969, BGBl. Nr. 149), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Finanzverwaltung bestimmt sind, sowie Heeresmannschaftstransportfahrzeuge und

3.

Feuerwehrfahrzeuge (§ 2 Z 28) und Mannschaftstransportfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind.

Ein in das Fahrzeug eingebautes Kontrollgerät (Verordnung (EU) Nr. 165/2014) ersetzt den Fahrtschreiber. Fällt das Fahrzeug unter eine der Ausnahmen des Abs. 2b Z 1 und 2 oder des Artikels 3 lit. aa bis i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, so muss der Fahrtschreiber/das Kontrollgerät lediglich zum Zwecke der Geschwindigkeitskontrolle verwendet werden. Es ist ein geeignetes Schaublatt einzulegen, in welches der Name des Lenkers nicht eingetragen werden muss.

(2a) Abweichend von Artikel 3 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 muss bei Omnibussen, die im regionalen Linienverkehr eingesetzt werden, ausgenommen solche, deren Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird (Oberleitungsomnibusse), jedenfalls ein Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingebaut und benutzt werden. Bei der Verwendung des Kontrollgerätes im Ortslinienverkehr (das ist der zugelassene Verkehr auf Linien, deren Anfangs- und Endpunkte innerhalb desselben Gemeindegebietes oder innerhalb aneinandergrenzender Gemeindegebiete liegen und Haltestellen zum Aus- und Einsteigen nur innerhalb dieser Gemeindegebiete bestehen) kann unter der Voraussetzung, dass die jeweiligen Aufzeichnungen in der Betriebsstätte aufliegen von folgenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 abgewichen werden:

1.

von der Verpflichtung zur Mitführung eines Nachweises über Zeiten während des laufenden Tages und der vergangenen 28 Tage, in denen sich der Lenker in Krankenstand oder Urlaub befunden hat oder ein Fahrzeug gelenkt hat, für das keine Kontrollgerätepflicht besteht;

2.

bis zum Ablauf des 31. Dezember 2020 von der Verpflichtung zur Mitführung der Schaublätter gemäß Art. 36 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014, soweit es sich um Lenkzeiten für den selben Betrieb handelt;

3.

bis zum Ablauf des 31. Dezember 2020 von der Verpflichtung zur manuellen Eingabe gemäß § 102a Abs. 8 in Verbindung mit Anhang I B Kapitel III Punkt 6.2. der Verordnung (EU) Nr. 165/2014, wenn ein Fahrerwechsel erfolgt.

(2b) Im Sinne von Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und von Artikel 3 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 werden folgende Fahrzeuge von der Anwendung dieser Verordnungen

1.

ganz freigestellt:

a)

Fahrzeuge, die Eigentum von Behörden sind oder von diesen ohne Fahrer angemietet sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen;

b)

Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden;

c)

land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeiten eingesetzt werden, und zwar in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least;

d)

Fahrzeuge, die von den Straßenbauämtern der Gebietskörperschaften verwendet und die von Landes- oder Gemeindebediensteten gelenkt werden;

e)

Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes transportieren;

f)

speziell ausgerüstete Projektfahrzeuge für mobile Projekte, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken dienen;

g)

Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals benutzt werden;

h)

Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 km für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden;

i)

Fahrzeuge mit zehn bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nichtgewerblichen Personenbeförderung verwendet werden;

j)

Fahrzeuge mit Elektroantrieb mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 4 250 kg, die im Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung verwendet werden;

2.

freigestellt, wenn das Lenken des Fahrzeuges für den Lenker nicht die Haupttätigkeit darstellt, Fahrzeuge, die in Verbindung mit Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, den Telegramm- und Telefonanbietern, Radio- und Fernsehsendern sowie zur Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden;

3.

nur in Bezug auf die Fahrtunterbrechungen gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 freigestellt:

a)

Fahrzeuge, die zum Sammeln von Rohmilch bei landwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden;

b)

Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte;

c)

Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen zur Hausmüllabfuhr eingesetzt werden, und

d)

Fahrzeuge, die von den Straßenerhaltern oder von Unternehmen, die von Straßenerhaltern beauftragt wurden, für den Winterdienst eingesetzt werden, sofern das Fahrzeug nicht unter die Ausnahme der Z 1 lit. d fällt.

(3) Über Anträge auf eine EG-Bauartgenehmigung für ein Kontrollgerät- oder ein Schaublatt- oder ein Kontrollgerätekartenmuster gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 entscheidet in Österreich der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

(4) Der Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges, das mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein muss, hat den

Fahrtschreiber und dessen Antriebseinrichtung (Fahrtschreiberanlage) nach jedem Einbau und jeder Reparatur dieser Anlage und nach jeder Änderung der Wegdrehzahl oder des wirksamen Reifenumfanges des Kraftfahrzeuges, sonst mindestens einmal innerhalb von zwei Jahren seit der letzten Prüfung, durch einen gemäß § 125 bestellten Sachverständigen oder durch einen hiezu gemäß Abs. 5 Ermächtigten prüfen zu lassen, ob Einbau, Zustand, Messgenauigkeit und Arbeitsweise der Fahrtschreiberanlage die richtige Wirkung des Fahrtschreibers ergeben. Diese Verpflichtung gilt ebenso für den Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges, das mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausgerüstet ist (Anhang I Kapitel VI und Anhang I B Kapitel VI der Verordnung (EU) Nr. 165/2014). Beim Austausch oder der Reparatur eines digitalen Kontrollgerätes sind alle Daten des Kontrollgerätes von einem gemäß Abs. 5 Ermächtigten zu speichern und mindestens zwei Jahre lang aufzubewahren. Die gespeicherten Daten sind auf Verlangen dem Zulassungsbesitzer oder dem Arbeitgeber des Lenkers, dessen Daten gespeichert sind, zur Verfügung zu stellen und dürfen ohne behördliche Anordnung nicht an Dritte weitergegeben werden. Ein Nachweis über das Ergebnis der letzten durchgeführten Überprüfung der Fahrtschreiberanlage/des Kontrollgerätes ist bei einer Überprüfung (§ 56) oder Begutachtung (§ 57a) des Fahrzeuges vorzulegen. § 57 Abs. 9 und § 57a Abs. 1b gelten sinngemäß.

(5) Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker, staatlich autorisierte Versuchsanstalten, Vereine oder Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur Prüfung von Fahrtschreibern gemäß Abs. 4 zu ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Bei der Ermächtigung ist auch ein Plombierungszeichen festzusetzen und ein Plombiergerät gegen Ersatz der Kosten auszufolgen. Der Ermächtigte hat Veränderungen hinsichtlich seines Personals und seiner Einrichtungen, soweit diese Voraussetzung für die Erteilung der Ermächtigung waren, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen. Der Ermächtigte hat nach jeder Tätigkeit an der Fahrtschreiberanlage diese mit seinem Plombierungszeichen so zu sichern, daß dieses bei Eingriffen in die Fahrtschreiberanlage zwangsläufig zerstört wird (Verschlußsicherheit). Die Ermächtigung ist zu widerrufen, wenn der Ermächtigte nicht mehr vertrauenswürdig ist, nicht mehr über geeignetes Personal verfügt oder seine Einrichtungen nicht den durch Verordnung festgesetzten Anforderungen entsprechen. Im Falle des Widerrufs ist das Plombiergerät ohne Anspruch auf Entschädigung dem Landeshauptmann abzuliefern. Durch Verordnung ist der Umfang der Prüfung der Fahrtschreiberanlage festzusetzen.

(5a) Der Landeshauptmann hat regelmäßig zu überprüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Ermächtigung noch gegeben sind und ob die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt werden. Er kann Anordnungen zur Behebung von Mängeln treffen. Den Anordnungen des Landeshauptmannes ist unverzüglich zu entsprechen. Erforderlichenfalls kann der Ausschluss bestimmter Personen von dieser Tätigkeit angeordnet werden.

(6) Die Plombierung darf nur durch die Behörde oder einen zur Prüfung gemäß Abs. 4 oder 5 Berechtigten im Zuge seiner Tätigkeit an der Fahrtschreiberanlage geöffnet werden. Jede andere Verletzung der Verschlußsicherheit ist unzulässig. Gegenstände, die nach ihrer Beschaffenheit und ihrem Aussehen mit Plomben verwechselt werden können, dürfen an Fahrtschreiberanlagen nicht angebracht sein.

(7) Hinsichtlich des Einbaues, der Plombierung und der Prüfung des Kontrollgerätes gelten unbeschadet der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 die Bestimmungen der Abs. 4 bis 6. Erteilte Ermächtigungen zum Einbau und zur Prüfung von Fahrtschreibern gelten auch für Einbau und Prüfung von analogen Kontrollgeräten. Aufrechte Ermächtigungen für Einbau und Prüfung von analogen Kontrollgeräten gelten auch für Einbau und Prüfung von digitalen Kontrollgeräten im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 165/2014, sofern die ermächtigte Stelle über geeignetes, für das digitale Kontrollgerät geschulte Personal und die erforderlichen Einrichtungen zur Prüfung des digitalen Kontrollgerätes verfügt und das Vorliegen dieser Voraussetzungen vom Landeshauptmann auf Antrag festgestellt worden ist. Der Landeshauptmann hat den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über solche Feststellungen unverzüglich durch Übermittlung einer Bescheidausfertigung zu informieren.

(8) Die für Einbau und Prüfung des digitalen Kontrollgerätes erforderlichen Werkstattkarten sind von den ermächtigten Stellen für die geeigneten Personen beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Anschluss des Feststellungsbescheides des Landeshauptmannes gemäß Abs. 7 zu beantragen. In diesem Verfahren hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die unter Randnummer 175 des Anhangs I B der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 vorgesehenen personenbezogenen Daten automationsunterstützt zu erfassen und über eine gesicherte Datenverbindung an das zentrale Register für Kontrollgerätekarten (§ 102b) weiterzuleiten. Für die

Ausstellung der Werkstattkarte ist ein Kostenersatz an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu entrichten. Sind die Voraussetzungen erfüllt, so erteilt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Wege der Bundesrechenzentrum GmbH den Auftrag zur Ausstellung der Werkstattkarte. Die zur Erlangung der Werkstattkarte erforderlichen schriftlichen Eingaben und die Ausstellung der Werkstattkarte sind von Stempelgebühren und Verwaltungsabgaben befreit. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die Höhe des Kostenersatzes festzulegen. Werkstattkarten sind auf Antrag der jeweils zuständigen Stelle vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auch für die geeigneten Personen in den Landesprüfstellen auszustellen (Anm. 1). Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den jeweils zuständigen Landeshauptmann über die Ausstellung von Werkstattkarten unverzüglich zu informieren.

(Anm 1: Art. 1 Z 2 der Novelle BGBl. I Nr. 102/2017 lautet: „In § 24 Abs. 8 sechster Satz entfällt die Wortfolge „und in der Bundesanstalt für Verkehr“. Die Wortfolge entfällt im siebenten Satz.)

(9) Die Werkstattkarte darf durch die geeigneten Personen nicht missbräuchlich verwendet werden. Der Ermächtigte hat sicherzustellen, dass die Werkstattkarte nicht missbräuchlich oder durch andere als den Inhaber der Werkstattkarte verwendet wird. Der Ermächtigte und der Inhaber der Werkstattkarte haben sicherzustellen, dass der PIN-Code der Werkstattkarte mit der erforderlichen Sorgfalt geheim gehalten wird. Die Werkstattkarte ist innerhalb der Betriebsstätte sicher aufzubewahren und darf außerhalb der Betriebsstätte nur zum ordnungsgemäßen Gebrauch mitgeführt werden. Der Diebstahl oder Verlust der Werkstattkarte oder das Bekanntwerden des PIN-Codes ist unverzüglich dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Landeshauptmann anzuzeigen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat diesen Sachverhalt unverzüglich an das zentrale Register für Kontrollgerätekarten zu übermitteln. Bei Bekanntwerden des PIN-Codes hat der Ermächtigte die Werkstattkarte unverzüglich dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ohne Anspruch auf Entschädigung abzuliefern und diesen Sachverhalt unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen.

(10) Ist die Ausstellung der Werkstattkarte erfolgt, ohne dass die Voraussetzungen für die Ausstellung vorliegen, ist eine der Voraussetzungen nachträglich weggefallen oder wurde die Ermächtigung vom Landeshauptmann widerrufen (Abs. 5), ist die Werkstattkarte unverzüglich vom Landeshauptmann ohne Anspruch auf Entschädigung für den Inhaber einzuziehen und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu übermitteln. Scheidet die geeignete Person, auf deren Namen die Karte ausgestellt ist, aus der ermächtigten Stelle aus, ist die Werkstattkarte vom Ermächtigten unverzüglich dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ohne Anspruch auf Entschädigung abzuliefern. Bei Änderungen für die Ausstellung der Werkstattkarte maßgebender Daten, die auf der Werkstattkarte aufgedruckt oder gespeichert sind, ist die Werkstattkarte vom Ermächtigten unverzüglich dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ohne Anspruch auf Entschädigung zu übermitteln. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bei der betreffenden ermächtigten Stelle im zentralen Register für Kontrollgerätekarten einzutragen, welche Voraussetzungen nicht oder nicht mehr vorliegen und ob die Werkstattkarte bereits abgeliefert wurde. Vor der Übermittlung an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sind alle auf der Werkstattkarte gespeicherten Daten auf einem externen Datenträger zu sichern, mindestens zwei Jahre lang aufzubewahren und bei Bedarf den zuständigen Behörden zur Verfügung zu stellen.

(11) Ist ein Fahrzeug mit einem Wegstreckenmesser (Kilometerzähler) ausgerüstet, so dürfen keine Manipulationen des Kilometerzählers zur Reduzierung oder falschen Wiedergabe des Kilometerstandes des Fahrzeugs vorgenommen werden. Bei Reparatur oder Tausch eines elektronischen Kilometerzählers ist der bisherige Kilometerstand einzustellen.“

§ 24a leg. cit. lautet:

„Geschwindigkeitsbegrenzer
§ 24a.
(1) Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie von solchen Fahrzeugen abgeleitete Gelenkkraftfahrzeuge, Spezialkraftwagen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen müssen mit geeigneten Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sein, die die Höchstgeschwindigkeit auf einen bestimmten Wert begrenzen. Bei Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 muss der Geschwindigkeitsbegrenzer so

eingestellt sein, dass eine Geschwindigkeit von 100 km/h nicht überschritten werden kann. Bei den anderen Fahrzeugen muss der Geschwindigkeitsbegrenzer so eingestellt sein, dass eine Geschwindigkeit von 90 km/h nicht überschritten werden kann.

(2) Mit Geschwindigkeitsbegrenzern im Sinne des Abs. 1 müssen jedoch nicht ausgerüstet sein

a)

Heeresfahrzeuge,

b)

Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Finanzverwaltung bestimmt sind,

c)

Kraftfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung von Feuerwehren bestimmt sind, sowie Kraftfahrzeuge, an denen gemäß § 20 Abs. 1 lit. d oder § 20 Abs. 5 Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht angebracht sein dürfen,

d)

Kraftfahrzeuge, die für wissenschaftliche Versuchszwecke auf der Straße eingesetzt werden,

e)

Kraftfahrzeuge, die eine öffentliche Dienstleistung ausschließlich in geschlossenen Ortschaften erbringen,

f)

Omnibusse, mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 100 km/h und

g)

Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 90 km/h.

(3) Der Geschwindigkeitsbegrenzer darf nicht ausschaltbar sein und muß so beschaffen sein, daß er Abnutzungserscheinungen sowie mißbräuchlichen Eingriffen standhält. Er darf keinen Einfluß auf die Betriebsbremsanlage des Fahrzeuges haben.

(4) Der Geschwindigkeitsbegrenzer gilt sowohl als Teil der Fahrtschreiberanlage als auch als Teil der Gesamtanlage des Kontrollgerätes. Die Bestimmungen des § 24 Abs. 4 hinsichtlich der Prüfung der Anlage und die Bestimmungen des § 24 Abs. 5 und 6 hinsichtlich der Verschlußsicherheit gelten auch für den Geschwindigkeitsbegrenzer.

(5) Die Ermächtigung zur Prüfung von Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten (§ 24 Abs. 5) ist auf Antrag auf die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern auszudehnen, wenn hiefür geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen vorhanden sind.

(6) Der nachträgliche Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern darf nur von einer vom Landeshauptmann hiezu ermächtigten Stelle vorgenommen werden. Die Ermächtigung darf nur solchen Stellen erteilt werden, die zur Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern (Abs. 5) ermächtigt sind und zusätzlich eine Erlaubnis zum Einbau durch den Gerätehersteller oder den Fahrzeughersteller, bei ausländischen Herstellern durch den im Inland Bevollmächtigten, nachweisen können. § 24 Abs. 5 ist sinngemäß anzuwenden.

(6a) Die Bestimmungen des § 24 Abs. 5 über den Widerruf der Ermächtigung und des § 24 Abs. 5a über die regelmäßige Kontrolle durch den Landeshauptmann und die Möglichkeit Anordnungen zur Behebung von Mängeln zu treffen und erforderlichenfalls bestimmte Personen von dieser Tätigkeit auszuschließen, gelten auch für Ermächtigungen betreffend Einbau und Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzer.

(7) Durch Verordnung sind die näheren Bestimmungen hinsichtlich des Einbaues von Geschwindigkeitsbegrenzern, Umfang der Prüfung sowie der Anforderungen an Personal und Einrichtungen der ermächtigten Stellen festzulegen."

Nach § 24 Abs. 5 KFG 1967 hat der Landeshauptmann die Ermächtigung unter anderem dann zu widerrufen, wenn der ermächtigte Gewerbetreibende nicht mehr vertrauenswürdig ist. Dies ist dann der Fall, wenn auf Grund seines Verhaltens die Annahme berechtigt ist, die Kraftfahrbehörde könne sich nicht mehr darauf verlassen, dass er die ihm

übertragene Verwaltungsaufgabe entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes ausüben werde (vgl. Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 19.9.1984, Slg Nr. 11527/a).

Bei einer Entscheidung hinsichtlich der Erteilung bzw. dem Widerruf einer Ermächtigung nach § 24 KFG 1967 handelt es sich um das Ergebnis einer Beurteilung des Gesamtverhaltens des Betroffenen, nämlich den Rückschluss auf das Vorliegen eines mit den seitens der Behörde und seitens des Ermächtigten als beliehenem Unternehmen selbst zu wahrenden Interessen im Einklang stehenden Persönlichkeitsbilds (vgl. abermals VwGH vom 8. September 2016, Ro 2015/11/0016, mwN). Die Vertrauenswürdigkeit einer Person stellt eine Charaktereigenschaft dar. Die Frage, ob die Vertrauenswürdigkeit gegeben ist oder nicht, ist im Wege der Lösung einer Rechtsfrage ohne Heranziehung von Sachverständigengutachten zu beurteilen (vgl. VwGH 24.09.2003, 2003/11/0172).

Die Grundlage für die Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit ist aber nicht auf Fehlverhalten in Zusammenhang mit einer Prüftätigkeit iSd § 24 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. VwGH 08.09.2016, Ra 2014/11/0082; VwGH 08.09.2016, Ro 2015/11/0016). Der Verwaltungsgerichtshof hat betont, dass bei der Einschätzung der Vertrauenswürdigkeit des Betriebsinhabers jedenfalls ein strenger Maßstab anzulegen ist (vgl. VwGH 18.12.1985, 85/11/0077).

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit entscheidend, ob jemand die spezifische Vertrauenswürdigkeit besitzt, die von ihm erwartet werden darf, wenn er über eine Ermächtigung iSd § 24 KFG 1967 verfügt oder sie erlangen will, soll doch das Erfordernis der Vertrauenswürdigkeit

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