jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Lvwg Erkenntnis 2020/8/25 VGW-031/055/14213/2019, VGW-031/V/055/117/2020

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 25.08.2020

Entscheidungsdatum

25.08.2020

Index

90/02 Kraftfahrgesetz
40/01 Verwaltungsverfahren

Norm

KFG 1967 §4 Abs2
KFG 1967 §14 Abs6b
KFG 1967 §101 Abs1 lite
KFG 1967 §103 Abs1 Z1
VStG §9

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seinen Richter Dr. Forster über die Beschwerde 1. des Herrn A. B. und 2. der A. B. KG, beide vertreten durch Rechtsanwältin, gegen das Straferkenntnis der Landespolizeidirektion Wien, Polizeikommissariat C., vom 25. September 2019, Zl. VStV/..., wegen Übertretungen des § 103 Abs. 1 Z 1 iVm § 4 Abs. 2, § 14 Abs. 6b und § 101 Abs. 1 lit. e Kraftfahrgesetz (KFG), nach Durchführung von öffentlichen mündlichen Verhandlungen am 2. Juni 2020 und am 3. Juli 2020, durch Verkündung

zu Recht erkannt:

I. Gemäß § 50 Abs. 1 VwGVG wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis mit der Maßgabe bestätigt, dass in allen drei Spruchpunkten an die Stelle der Wortfolge „Der/die Verantwortliche der Firma A. B. KG in Wien, D.-Gasse, diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten KFZ hat“ die Wortfolge „Sie haben als unbeschränkt haftender Gesellschafter und damit als außenvertretungsbefugtes Organ iSd § 9 Abs. 1 VStG der A. B. KG in Wien, D.-Gasse, welche Zulassungsbesitzerin des genannten KFZ ist,“ tritt.

II. Gemäß § 52 Abs. 1 und 2 VwGVG hat die beschwerdeführende Partei einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von EUR 84,– (das sind 20% der verhängten Geldstrafen) zu leisten.

III. Gemäß § 52 Abs. 3 VwGVG wird der beschwerdeführenden Partei der Ersatz der in diesem Verfahren erwachsenen Barauslagen dem Grunde nach auferlegt.

IV. Gegen diese Entscheidung ist gemäß § 25a VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang

1. Mit Straferkenntnis vom 25. September 2019, Zl. VStV/..., an die Beschwerdeführer zugestellt am 1. Oktober 2019, erkannte die Landespolizeidirektion Wien den Erstbeschwerdeführer für schuldig, Übertretungen 1. des § 103 Abs. 1 Z 1 iVm § 14 Abs. 6b KFG, 2. des § 103 Abs. 1 Z 1 iVm § 4 Abs. 2 KFG und 3. des § 103 Abs. 1 Z 1 iVm § 101 Abs. 1 lit. e KFG begangen zu haben. Die Behörde sah es hierbei als erwiesen an, dass das mehr als sechs Meter lange Fahrzeug der Klasse N mit dem behördlichen Kennzeichen W-... (A) am 22. November 2018, um 10:51 Uhr, in Wien, E.-straße, gelenkt worden sei, obwohl 1. das Fahrzeug nicht mit Seitenmarkierungsleuchten, mit denen gelbrotes Licht ausgestrahlt wird, ausgestattet war (es wurde hierzu festgestellt, dass die erste Seitenmarkierungsleuchte rechts und links von hinten gesehen mehr als einen Meter – nämlich insgesamt 230 cm – vom hintersten Punkt des Fahrzeuges entfernt war), 2. die Ladebordwand an den Seitenkanten unsachgemäß repariert wurde und rechts unten beschädigt war (es gab vermeidbare gefährliche Kanten durch scharfkantiges Blech und abstehende Nieten) und 3. die Ladung des Fahrzeuges völlig ungesichert war und die geladenen schweren Stahlteile bei einem Ausweichmanöver die Plane durchschlagen hätten können. Da das genannte Fahrzeug auf die A. B. KG zugelassen sei, sei der Verantwortliche dieser Gesellschaft für die festgestellten Übertretungen zu bestrafen.

Auf dieser Grundlage verhängte die Landespolizeidirektion Wien über den Erstbeschwerdeführer mit dem genannten Straferkenntnis hinsichtlich der Übertretung des § 103 Abs. 1 Z 1 iVm § 14 Abs. 6b KFG gemäß § 134 Abs. 1 KFG eine Geldstrafe iHv EUR 70,– (Ersatzfreiheitsstrafe von vierzehn Stunden), hinsichtlich der Übertretung des § 103 Abs. 1 Z 1 iVm § 4 Abs. 2 KFG gemäß § 134 Abs. 1 KFG eine Geldstrafe iHv EUR 100,– (Ersatzfreiheitsstrafe von zwanzig Stunden), und hinsichtlich der Übertretung des § 103 Abs. 1 Z 1 iVm § 101 Abs. 1 lit. e KFG gemäß § 134 Abs. 1 KFG eine Geldstrafe iHv EUR 250,– (Ersatzfreiheitsstrafe von fünf Tagen und zehn Stunden) und verpflichtete ihn gemäß § 64 VStG zur Zahlung eines Beitrages zu den Verfahrenskosten iHv EUR 45,–.

Begründend verwies die Landespolizeidirektion Wien hierzu auf die nach eigener dienstlicher Wahrnehmung der einschreitenden Beamten gelegte Anzeige und das Überprüfungsgutachten gemäß § 58 KFG. Sämtliche festgestellte Mängel hätten während der Abfahrtskontrolle festgestellt werden können. Im Rahmen der Strafbemessung berücksichtigte die Landespolizeidirektion Wien zwölf verwaltungsstrafrechtliche Vormerkungen, davon zehn im Bereich des Kraftfahrgesetzes, als Erschwerungsgrund, erkannte keine Milderungsgründe und verwies auf den erheblichen Unrechtsgehalt der festgestellten Übertretungen; außerdem nahm die Behörde durchschnittliche Einkommens- und Vermögensverhältnisse des Erstbeschwerdeführers an.

Hinsichtlich der A. B. KG ist dem Straferkenntnis ein Haftungsausspruch gemäß§ 9 Abs. 7 VStG zu entnehmen.

2. In ihrer gegen dieses Straferkenntnis gerichteten Beschwerde vom 15. Oktober 2019 – am selben Tag per E-Mail bei der Behörde eingebracht – führen die Beschwerdeführer aus, dass die mit den Spruchpunkten 1. und 2. des angefochtenen Straferkenntnisses angelasteten Übertretungen nicht ersichtlich gewesen seien. Das Fahrzeug habe sich in Reparatur befunden, habe aber laut Auskunft der Werkstatt bis zum Eintreffen der Ersatzteile verwendet werden können. Sollten die Mängel tatsächlich in einem die Vorschriften verletzenden Maß vorgelegen haben – was bestritten werde –, so seien diese kurz darauf behoben worden. Hinsichtlich des dritten Spruchpunktes des angefochtenen Straferkenntnisses bringen die Beschwerdeführer vor, die Ladung sei so verstaut gewesen, dass sie das Fahrzeug nicht verlassen hätte können; eine etwaige Unwucht wäre nicht so stark gewesen, dass sie eine Gefahr für Personen oder den sicheren Betrieb dargestellt hätte. Selbst bei einem heftigen Ausweichmanöver wären die Ladungsteile – wenn überhaupt – lediglich innerhalb des Fahrzeuges verrutscht. Dem Zulassungsbesitzer sei es nur möglich, die Ladung bei der Abfahrt zu prüfen, nicht jedoch Veränderungen während der Fahrt. Zum Zeitpunkt der Abfahrt sei jedenfalls eine ordnungsgemäße Ladungssicherung vorgelegen.

3. Die belangte Behörde traf keine Beschwerdevorentscheidung und legte dem Verwaltungsgericht Wien die Beschwerde sowie den Akt des Verwaltungsstrafverfahrens vor, wobei sie auf die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung und für den Fall einer Durchführung auf eine Teilnahme daran verzichtete. Die Beschwerde und der Verwaltungsakt langten am 30. Oktober 2019 beim Verwaltungsgericht Wien ein.

4. Das Verwaltungsgericht Wien führte am 2. Juni 2020 und am 3. Juli 2020 öffentliche mündliche Verhandlungen durch, in deren Rahmen der Erstbeschwerdeführer und der Zeuge F. G. einvernommen und Ing. H. I., Amtssachverständiger für Kraftfahrwesen und KFZ-Technik, um Erörterung des Überprüfungsgutachtens gemäß § 58 KFG vom 22. November 2018 ersucht wurde. Der Amtssachverständige gab hierbei Folgendes zu Protokoll (die Wiedergabe ist um offensichtliche Tippfehler bereinigt):

„Wie ich in meinem Gutachten festgehalten habe, war die hintere Kippladevorrichtung unsachgemäß repariert bzw. beschädigt. Konkret ist der Zugnagel der Popniete abgestanden. Ich habe zumindest zwei Nieten fotografiert, wo dies der Fall war. Für eine sachgemäße Reparatur hätte dieser entweder abgeschliffen oder zurückgeschlagen werden müssen, sodass er nicht mehr absteht. Der abstehende Teil dieses Nietennagels ist extrem scharfkantig und kann bereits bei Berührung zu einer Verletzung führen. Hier liegt nach meiner Einschätzung eine unsachgemäße Reparatur vor. Weiters wurden die zur Reparatur verwendeten Kantenleisten an ihrer unteren Ecke nicht entsprechend gerundet, so dass auch hier eine vermeidbare gefährliche Kante vorlag. Auch das erachte ich als unsachgemäße Reparatur. Zusätzlich war insbesondere die rechte Kantenleiste der Ladebordwand bereits neuerlich beschädigt und dadurch etwas abstehend.

Zu den Seitenmarkierungsleuchten gebe ich an, dass die hinterste Seitenmarkierungsleuchte, sowohl auf der linken als auch der rechten Seite gefehlt hat. Die erste Seitenmarkierungsleuchte vom hintersten Punkt des Fahrzeuges gesehen hatte zu diesen einen Abstand von ca. 230 Zentimeter. Damit war die Anbringungsvorschrift für Seitenmarkierungsleuchten, wonach die erste Leuchte gesehen vom hintersten Punkt des Fahrzeuges nicht mehr als einen Meter von diesem entfernt sein darf, nicht eingehalten. Ich gehe davon aus, dass ursprünglich auf dem Fahrzeug Deckleuchten mit einer integrierten Seitenmarkierungsleuchte montiert waren und diese durch die Heckleuchten ersetzt wurden, wie sie zum Zeitpunkt der Überprüfung am Fahrzeug angebracht waren.

Zur Ladungssicherung der ersichtlichen runden Stahlteile gebe ich an, dass diese augenscheinlich überhaupt nicht gesichert waren und auch keine verrutschte oder gelöste Sicherung in Form von zum Beispiel Zurrgurten ersichtlich ist. Es wurden laut Befundblatt zur Kontrolle Ladungssicherung auch keine Anti-Rutsch-Matten zwischen Ladefläche und Ladegut zur Erhöhung des Reibwertes und damit zur Verbesserung der Ladungssicherung verwendet. Auch ist nicht ersichtlich, dass diese Teile zu einer festen Ladeeinheit verbunden gewesen wären. Durch die fehlende Sicherung kann es bei normalen Fahrbedinungen zu einem Verrutschen dieser Ladungsteile kommen. Durch Verrutschen der Ladung kommt es zu einer Schwerpunktverschiebung, was zu einem negativ veränderten Fahrverhalten des Fahrzeuges führen kann und damit insbesondere in einer Gefahrensituation zu einem unvorhersehbaren Fahrverhalten des Fahrzeuges. Nachdem insbesondere die oberen Teile sich von ihrer Höhenlage bereits augenscheinlich über der Seitenbordwandoberkante befinden, kann es auch zu einem Durchschlagen der Plane und Verlassen der Ladefläche des Fahrzeuges durch diese Teile kommen, womit eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gegeben ist.

[...]

Der ASV legt insgesamt 7 Farbfotos der Untersuchung vom 22.11.2018 vor, auf denen ersichtlich ist, dass die hinteren Seitenmarkierungsleuchten am Fahrzeug rotes und nicht gelb-rotes Licht ausgestrahlt haben. Die entsprechenden Lichtbilder werden der BfV vorgehalten und zum Akt genommen. Hierbei wird festgehalten, dass sich die Lichter innerhalb des 1 Meter Abstandes befinden, aber eine andere als die vorgeschriebene Farbe haben.

[...]

Auf Nachfrage der BfV führt der ASV aus, dass die scharfkantigen Nieten durch Zurückschlagen bzw. Abschleifen in Ordnung gebracht werden könnten. Dies war aber zum angelasteten Tatzeitpunkt nicht bei allen Nieten der Fall. Es waren zumindest jene zwei, die fotografiert wurden, der ASV glaubt aber, dass es damals mehr gewesen waren. Einige andere Nieten waren damals in ordnungsgemäßem Zustand.

Der ASV gibt über Befragen durch den VL zu Protokoll:

Im Hinblick auf die Lichtbilder zu AS 13 ff gebe ich an: Es mag sein, dass zuvor in der Früh eine formschlüssige Ladungssicherung vorgelegen ist. Zum Überprüfungszeitpunkt war diese aber keinesfalls mehr gegeben."

Anschließend an die fortgesetzte Verhandlung am 3. Juli 2020 erfolgte die mündliche Verkündung des Erkenntnisses.

5. Mit E-Mail vom 12. Juli 2020 beantragten die Beschwerdeführer gemäß§ 29 Abs. 4 VwGVG die schriftliche Ausfertigung des Erkenntnisses, welche hiermit ergeht. In diesem Schriftsatz weisen die Beschwerdeführer „der guten

Ordnung halber“ darauf hin, dass ihrer Auffassung nach ein Widerspruch in der unkorrigiert überreichten Entscheidung vorliege: Da die Seitenmarkierungsleuchten iSd § 14 Abs. 6b KFG mit der Schlussleuchte und Bremsleuchte zusammengebaut gewesen seien, sei das Fahrzeug in diesem Punkt gesetzeskonform vorgefunden worden.

II. Sachverhalt

Für das Verwaltungsgericht Wien steht folgender entscheidungswesentlicher Sachverhalt als erwiesen fest:

1. Die A. B. KG ist Zulassungsbesitzerin des Fahrzeuges mit dem behördlichen Kennzeichen W-... (Anmeldedatum: 29. Mai 2009), welches am 22. November 2018, um 10:51 Uhr, in Wien, E.-straße, von Herrn F. G. gelenkt wurde und hierbei folgende Mängel aufwies:

1.1. Das mehr als 6 m lange Fahrzeug der Klasse N wies nicht die erforderlichen Seitenmarkierungsleuchten, mit denen gelbrotes Licht ausgestrahlt wird, auf. Vielmehr strahlten die auf der rechten und linken Seite des Fahrzeuges, in dessen hinterem Bereich, angebrachten Leuchten rotes Licht aus. Diese – rotes Licht abstrahlenden – Leuchten waren mit der Schlussleuchte, Umrissleuchte, Nebelschlussleuchte oder Bremsleuchte nicht in einem gemeinsamen Gehäuse verbaut und hatten mit diesen auch keine gemeinsame leuchtende Fläche. Die – zusätzlich zu diesen rotes Licht abstrahlenden Leuchten – auf der rechten und linken Seite des Fahrzeuges vorhandenen orangen Seitenmarkierungsleuchten waren in einer Entfernung von ca. 230 cm zum hintersten Punkt des Fahrzeugs angebracht.

1.2. Die Ladebordwand des Fahrzeuges war an den Seitenkanten unsachgemäß repariert und rechts unten beschädigt, weshalb vermeidbare gefährliche Kanten (scharfkantiges Blech und abstehende Nieten) vorhanden waren. Konkret stand der Zugnagel zumindest zweier Popnieten ab, wobei der abstehende Teil extrem scharfkantig ist und schon bei Berührung zu einer Verletzung führen kann. Außerdem wurden die zur Reparatur verwendeten Kantenleisten an ihrer unteren Ecke nicht entsprechend gerundet, sodass auch hier eine vermeidbare gefährliche Kante vorlag, und lag ihm Hinblick auf die rechte Kantenleiste der Ladebordwand eine Beschädigung mit abstehendem Teil vor.

1.3. Die Ladung des Fahrzeuges war gänzlich ungesichert, weshalb die geladenen schweren Stahlteile bei einem Ausweichmanöver die Plane durchschlagen und durch Verrutschen zu einem geänderten Fahrverhalten führen hätten können. Dabei konnte im Kontrollzeitpunkt weder eine verrutschte noch eine gelöste Sicherung – wie etwa in Form eines Zurrgurtes – festgestellt werden; ebenso waren keine Anti-Rutsch-Matten zwischen Ladefläche und Ladegut vorhanden und das Ladegut zu keiner festen Ladeinheit verbunden.

2. Der Erstbeschwerdeführer ist unbeschränkt haftender Gesellschafter der A. B. KG und vertritt diese seit 1. Oktober 1997 selbständig. Ein verantwortlicher Beauftragter ist für das Unternehmen nicht bestellt.

3. Zum maßgeblichen Zeitpunkt verfügte die A. B. KG über sieben Fahrzeuge und beschäftigte sieben Fahrer. Die Fahrzeuge werden gewöhnlich um 6 Uhr Früh auf dem Gelände der Spedition J. beladen, für welche die A. B. KG hauptsächlich tätig ist. Da die A. B. KG selbst über kein Betriebsgelände (und auch keine Werkstätte) verfügt, sind die Fahrzeuge auch am Gelände der Spedition J. abgestellt. Beim morgendlichen Beladen der Fahrzeuge ist der Erstbeschwerdeführer fast immer vor Ort und überprüft die Fahrzeuge soweit wie möglich. Nach der Aussage des Erstbeschwerdeführers in der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 2. Juni 2020 kann ist hierbei im Einzelfall vorkommen, dass ein Fahrer das Betriebsgelände schon früher verlässt, bevor der Erstbeschwerdeführer das Fahrzeug in Augenschein nehmen kann. Im Übrigen sind die Fahrer vom Erstbeschwerdeführer mündlich dazu angehalten, vor dem Verlassen des Betriebsgeländes die Fahrzeuge selbst zu überprüfen. Der Erstbeschwerdeführer geht seinen Angaben zufolge davon aus, dass ihm allfällige Mängel von den Fahrern gemeldet werden. Eine schriftliche Anordnung hierzu existiert nicht.

4. Der Erstbeschwerdeführer kontrolliert die Fahrzeuge jeden Samstag; außer ihm und den Fahrern gibt es im Unternehmen sonst niemanden, der für die Überprüfung der Fahrzeuge verantwortlich wäre. Allerdings werden auch von der Spedition J. (nach Aussage des Erstbeschwerdeführers: sichtprobenartige) Kontrollen durchgeführt und Fotos gemacht.

5. Die immer wieder notwendigen kleineren Reparaturen an den Fahrzeugen werden vom Erstbeschwerdeführer selbst durchgeführt, größere in einer (Fremd-)Werkstätte. Der Erstbeschwerdeführer verfügt selbst über keine

einschlägige Ausbildung für die Reparatur der Fahrzeuge, er ist aber gelernter Berufskraftfahrer und hat hierdurch eine gewisse Kenntnis, Mängel am Fahrzeug zu erkennen und zu reparieren.

6. Die neu eingestellten Fahrer der A. B. KG müssen zunächst eine Einschulung absolvieren, in deren Rahmen sie den Betriebsablauf kennen lernen. Die genaue Dauer dieser Einschulungsphase, welche vom Erstbeschwerdeführer mit zwei Wochen, vom Zeugen G. mit einer Woche bis zu einem Monat angegeben wurde, konnte aufgrund der widersprüchlichen Aussagen nicht festgestellt werden. Ebenso konnte nicht festgestellt werden, wer die Einschulungsphase durchführt: Während der Erstbeschwerdeführer angab, die Einschulung persönlich durchzuführen, vermeinte der Zeuge G., sie nicht mit dem Erstbeschwerdeführer, sondern mit einem anderen Fahrer absolviert zu haben. Außerdem wird einmal im Jahr ein Schulungstag von der Spedition J. organisiert, bei dem unter anderem das Be- und Entladen der Ware, das Scannen der Ware, die Zeitaufzeichnungen und der Büroablauf erörtert werden. Auch der Zeuge G. hat nach seiner Einstellung eine Einschulungsphase absolviert, allerdings keine weitere laufende Schulung.

7. Es konnte nicht festgestellt werden, dass der Erstbeschwerdeführer von Seiten einer Werkstätte die Auskunft erhalten hat, bis zur Reparatur mit den Ersatzteilen weiterfahren zu dürfen.

8. Der Erstbeschwerdeführer hat mit dem Zeugen G., welcher das betreffende Fahrzeug zum angelasteten Zeitpunkt gelenkt hat, auf Deutsch kommuniziert. Aufgrund von Sprachschwierigkeiten hat Herr G. zwar nicht immer alles verstanden, der Erstbeschwerdeführer versuchte ihm aber so gut wie möglich, seine Anordnungen verständlich zu machen.

9. Der Erstbeschwerdeführer wies zum Tatzeitpunkt mehrere ungetilgte verwaltungsstrafrechtliche Vormerkungen auf, davon insgesamt sieben nach § 103 Abs. 1 Z 1 KFG und drei nach § 102 Abs. 1 KFG in Verbindung mit anderen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes.

10. Der Erstbeschwerdeführer bezieht Einkommen iHv bis zu 2.000,– EUR netto pro Monat, verfügt über kein Vermögen und ist für eine Tochter sorgepflichtig.

III. Beweiswürdigung

Das Verwaltungsgericht Wien hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verwaltungsakt der belangten Behörde, Würdigung des Beschwerdevorbringens, Einsichtnahme in das Firmenbuch sowie in das KFZ-Zentralregister und Durchführung von öffentlichen mündlichen Verhandlungen 2. Juni 2020 und am 3. Juli 2020, in deren Rahmen der Erstbeschwerdeführer und der Zeuge F. G. einvernommen wurden und Ing. H. I., Amtssachverständiger für Kraftfahrwesen und KFZ-Technik, um Erörterung des Überprüfungsgutachtens gemäß § 58 KFG vom 22. November 2018 ersucht wurde.

1. Die Feststellungen zur Zulassungsbesitzereigenschaft der A. B. KG und die Funktion des Erstbeschwerdeführers in dieser Gesellschaft stützen sich auf die im Verwaltungsakt einliegende Bekanntgabe des verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortlichen durch die A. B. KG, den Firmenbuchauszug vom 28. April 2020, den Auszug aus dem KFZ-Zentralregister vom 28. April 2020 und die Ausführungen des Erstbeschwerdeführers in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 2. Juni 2020.

2. Die Feststellungen zu den am Fahrzeug festgestellten Mängeln gründen sich auf die Anzeige vom 26. November 2018, das Überprüfungsgutachten gemäß § 58 KFG vom 22. November 2018, in dem das Fehlen der vorgeschriebenen Seitenmarkierungsleuchten und die scharfkantige Ladebordwand als schwere und erkennbare Mängel festgestellt und das Fahrzeug für nicht verkehrs- und betriebssicher befunden wurden, das Befundblatt zur Kontrolle der Ladungssicherung, die im Akt befindlichen Lichtbilder und die Ausführungen des Sachverständigen in den öffentlichen mündlichen Verhandlungen. Der Erstbeschwerdeführer ist diesem Überprüfungsgutachten und den ergänzenden Ausführungen des Sachverständigen in den mündlichen Verhandlungen zu keiner Zeit auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten und konnte auch die Schlüssigkeit der sachverständigen Ausführungen nicht erschüttern. Die Feststellung, wonach die hintersten – rotes Licht abstrahlenden – Leuchten nicht mit der Schlußleuchte, Umrißleuchte, Nebelschlußleuchte oder Bremsleuchte in einem gemeinsamen Gehäuse verbaut waren und keine gemeinsame leuchtende Fläche mit diesen aufwiesen, ergibt sich eindeutig aus den im Akt inliegenden Lichtbildern der Fahrzeugüberprüfung, wobei auch auf folgende Ausführungen des Sachverständigen in seiner im Verfahren erstatteten Stellungnahme vom 12. Juni 2019 verwiesen werden kann: „Zu Punkt 1 wird angemerkt, dass

wahrscheinlich die bei der Genehmigung des Fahrzeuges montierten Heckleuchten eine Seitenmarkierungsleuchte integriert hatten und diese gegen Heckleuchten ohne integrierte Seitenmarkierungsleuchte ausgetauscht wurden." Mit einer ähnlichen Wortwahl wurde dies vom Amtssachverständigen auch in der öffentlichen mündlichen Verhandlung bekräftigt. Das gegenteilige und nicht gänzlich konsistente Vorbringen der Beschwerdeführer – im Verfahren wurde zunächst behauptet, dass das Fahrzeug bei der Reparatur gewesen sei, nach Auskunft der Werkstätte aber weiter betrieben werden könne, sodann wurde ausgeführt, dass an den Seitenmarkierungsleuchten seit dem Erwerb des Fahrzeuges im Jahr 2009 nichts geändert worden sei, in der mündlichen Verhandlung wurde wiederum vorgebracht, dass die ursprünglich angebrachten Seitenmarkierungsleuchten kaputt gegangen seien und ausgetauscht wurden, im Ausfertigungsantrag wird nunmehr eine integrierte Beleuchtung behauptet – erweist sich insofern als unzutreffend.

3. Die übrigen Feststellungen zum Betriebsablauf, der Überprüfung der Fahrzeuge, der Vornahme von Reparaturen, den Qualifikationen des Erstbeschwerdeführers und der Einschulungsphase fußen auf den Angaben des Erstbeschwerdeführers und des Zeugen G. in den mündlichen Verhandlungen, an denen kein Grund zu zweifeln hervorgekommen ist.

4. Die Feststellung, wonach eine Auskunft der Werkstätte nicht festgestellt werden konnte, fußt auf dem Vorbringen des Erstbeschwerdeführers in der mündlichen Verhandlung. Entgegen den Ausführungen in der Beschwerde, konnte sich der Erstbeschwerdeführer hierbei nicht an eine solche Auskunft erinnern. Nach dem persönlichen Eindruck des Verhandlungsleiters wirkte der Erstbeschwerdeführer im Hinblick auf die an ihn gerichtete – darauf abzielende – Frage irritiert und wusste offenbar nicht, dass ein derartiges Vorbringen in der in seinem Namen verfassten Beschwerde enthalten war.

5. Die Feststellungen zur Kommunikation zwischen dem Erstbeschwerdeführer und dem Zeugen G. stützen sich auf die glaubwürdigen Aussagen des Zeugen G. in der mündlichen Verhandlung und den vom Verhandlungsleiter gewonnen Eindruck. Da im Rahmen der Verhandlung ein Dolmetscher bestellt werden musste, um den Zeugen ohne Verständigungsschwierigkeiten vernehmen zu können, ist es nicht nachvollziehbar, dass der Erstbeschwerdeführer mit diesem ohne Probleme auf Deutsch kommunizieren konnte.

6. Die Vormerkungen des Erstbeschwerdeführers sind dem Akt zu entnehmen.

7. Die Angaben zu den Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnissen des Erstbeschwerdeführers gründen sich auf dessen Angaben in der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 6. Juni 2020, an denen kein Grund zu zweifeln hervorgekommen ist.

IV. Rechtsgrundlagen

Die im Beschwerdefall maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967), BGBl. 267/1967 idF BGBl. I 9/2017, lauten:

„II. ABSCHNITT

Bauart und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge und Anhänger

§ 4. Allgemeines

(1) [...]

(2) Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenützer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenützer bei Verkehrsunfällen möglichst geschützt sind. Sie dürfen innen und außen keine vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen aufweisen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen. Unvermeidbare vorspringende Teile, Kanten oder zusätzliche Vorrichtungen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen, müssen durch geeignete Schutzvorrichtungen entsprechend abgedeckt oder, wenn dies nicht ohne schwere Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung durchführbar ist, entsprechend gekennzeichnet sein.

(2a) [...]

[...]

§ 14. Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler für Kraftwagen

(1) [...]

(6b) Kraftwagen der Klassen M und N mit einer Länge von mehr als 6 m, ausgenommen Fahrgestelle mit Führerhaus, müssen mit Seitenmarkierungsleuchten, mit denen gelbrotes Licht ausgestrahlt wird, ausgerüstet sein. Wenn jedoch die hinterste Seitenmarkierungsleuchte mit der Schlußleuchte, Umrißleuchte, Nebelschlußleuchte oder Bremsleuchte zusammengebaut, kombiniert oder ineinandergebaut ist oder Teil einer gemeinsam leuchtenden Fläche mit dem Rückstrahler bildet, darf sie auch rotes Licht ausstrahlen.

(6c) [...]

[...]

§ 101. Beladung

(1) Die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ist unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 5 nur zulässig, wenn

a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite des Fahrzeuges sowie die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte eines Kraftfahrzeuges mit Anhänger, bei Starrdeichselanhängern abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Stützlasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Stützlasten, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten durch die Beladung nicht überschritten werden,

b) die im § 4 Abs. 6 Z 1 festgesetzte Höchstgrenze für die größte Höhe von Fahrzeugen durch die Beladung nicht überschritten wird,

c) die größte Länge des Fahrzeuges durch die Beladung um nicht mehr als ein Viertel der Länge des Fahrzeuges überschritten wird und

d) bei Bewilligungen gemäß Abs. 5 zweiter Satz erteilte Auflagen eingehalten werden,

e) die Ladung und auch einzelne Teile dieser, auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können; dies gilt jedoch nicht, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls zB durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist, sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaumbegrenzung verhindern. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Bestimmungen festsetzen, in welchen Fällen eine Ladung mangelhaft gesichert ist. Dabei können auch verschiedene Mängel in der Ladungssicherung zu Mängelgruppen zusammengefasst sowie ein Formblatt für die Befundaufnahme bei Kontrollen festgesetzt werden.

(1a) [...]

§ 103. Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers

(1) Der Zulassungsbesitzer

1. hat dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung – unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen – den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht;

2. [...]“

V. Rechtliche Beurteilung

1. Gemäß § 103 Abs. 1 Z 1 KFG hat der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (bzw. der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung – unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen – den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Im Hinblick auf diese Bestimmung kommt dem Zulassungsbesitzer eine – gemäß § 134 KFG verwaltungsstrafrechtlich sanktionierte – Überwachungsfunktion zu. Er muss für eine gehörige Kontrolle des Zustandes der Fahrzeuge sorgen und im Fall eines festgestellten gesetzwidrigen Zustandes eines für ihn zugelassenen Fahrzeuges von sich aus erklären, weshalb ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Der Zulassungsbesitzer hat hierbei auch konkret darzulegen, welche Maßnahmen getroffen wurden, um der ihm auferlegten Verpflichtung nachzukommen (VwGH 5.9.2017, Ra 2017/02/0010). Sollte er – etwa aufgrund der Größe des Betriebes – selbst nicht in der Lage sein, die erforderlichen Kontrollen vorzunehmen, hat er andere geeignete Personen damit zu beauftragen, um ihn von seiner Verantwortung nach § 103 Abs. 1 Z 1 KFG zu befreien (VwGH 13.11.1996, 96/03/0232; VwSlg 14.687 A/1997). In diesem Zusammenhang trifft den Zulassungsbesitzer nicht nur die Verpflichtung, sich tauglicher Personen zu bedienen, sondern auch die weitere Verpflichtung, die ausgewählten Personen in ihrer Kontrolltätigkeit zu überprüfen (VwGH 3.7.1991, 91/03/0005; 13.11.1996, 96/03/0232).

Im Fall, dass es sich beim Zulassungsbesitzer um eine juristische Person handelt, trifft die Pflicht zur Einhaltung des § 103 Abs. 1 Z 1 KFG das satzungsmäßig zur Vertretung nach außen berufene Organ. Um die Annahme eines eigenes Verschuldens für ein vorschriftswidriges Verhalten auszuschließen, hat dieses Organ ein wirksames Kontrollsystem einzurichten, für das weder die bloße Weisungserteilung ohne tatsächliche Überwachung ihrer Einhaltung (VwGH 4.8.2016, Ra 2016/02/0129; 5.9.2017, Ra 2017/02/0010) noch regelmäßige Belehrungen, Schulungen und stichprobenartige Kontrollen (VwGH 12.7.1995, 95/03/0049; 30.10.2006, 2006/02/0253; 25.4.2008, 2008/02/0045) oder die Aufnahme einschlägiger Klauseln in die Arbeitsverträge (VwGH 20.2.1991, 90/02/0145) ausreichen. Im Rahmen eines derartigen Kontrollsystems ist vor allem auch für die Hintanhaltung von eigenmächtigen Handlungen Vorsorge zu treffen (VwGH 4.8.2016, Ra 2016/02/0129; 5.9.2017, Ra 2017/02/0010), denn das Kontrollsystem soll gerade auch dann Platz greifen, wenn Arbeitnehmer aus eigenem Antrieb auf Grund eigenmächtiger Handlungen gegen Anweisungen des Dienstgebers verstoßen (VwGH 25.4.2008, 2008/02/0045). Für die Erfüllung der dem Zulassungsbesitzer obliegenden Verpflichtung nach § 103 Abs. 1 Z 1 KFG genügt es nicht, die Fahrzeuge bloß beim Verlassen des Betriebsgeländes zu kontrollieren; der Zulassungsbesitzer hat vielmehr durch Einrichtung eines wirksamen Kontrollsystems für die Einhaltung der entsprechenden Vorschrift auch außerhalb des Betriebsgeländes zu sorgen (VwGH 21.4.1999, 98/03/0350).

2. Gemäß § 14 Abs. 6b KFG müssen Kraftwagen der Klassen M und N mit einer Länge von mehr als 6 m, ausgenommen Fahrgestelle mit Führerhaus, mit Seitenmarkierungsleuchten, mit denen gelbrotes Licht ausgestrahlt wird, ausgerüstet sein. Wenn jedoch die hinterste Seitenmarkierungsleuchte mit der Schlußleuchte, Umrißleuchte, Nebelschlußleuchte oder Bremsleuchte zusammengebaut, kombiniert oder ineinandergebaut ist oder Teil einer gemeinsam leuchtenden Fläche mit dem Rückstrahler bildet, darf sie auch rotes Licht ausstrahlen.

Gemäß § 12b der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 müssen Seitenmarkierungsleuchten für Kraftwagen und Anhänger (§§ 14 Abs. 6b, 16 Abs. 3 KFG) den Anhängen der Richtlinie 76/758/EWG, ABl. Nr. L 262 vom 27. September 1976 in der Fassung 97/30/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30. Juni 1997, 25, oder den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 91 entsprechen. Mit Verordnung vom 30. Mai 2007, ABl. Nr. L 137, 1, wurde überdies die Regelung Nr. 48 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich des Anbaus der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen veröffentlicht (vgl. auch ABl. L 135 vom 23. Mai 2008, 1, und die Verordnung [EG] Nr. 661/2009; zur Verbindlichkeit vgl. auch die Verordnung [EU] Nr. 407/2011 vom 27. April 2011 sowie die Verordnung [EU] 2018/858 vom 30. Mai 2018, wonach die UN/ECE-Regelung Nr. 48 in Anhang IV der Verordnung [EG] Nr. 661/2009 aufzunehmen ist, in dem die verbindlichen UN/ECE Regelungen aufgeführt sind). Gemäß Punkt 6.18.4. dieser Regelung Nr. 48 darf der Abstand zwischen der hintersten Seitenmarkierungsleuchte und dem hintersten Punkt des Fahrzeugs nicht größer als 1 m sein.

Gemäß Punkt 1.5. der Richtlinie 76/758/EWG (idF der Richtlinie 97/30/EG) und Punkt 2.1. der ECE-Regelung Nr. 91 gelten die Begriffsbestimmungen, die in der Regelung Nr. 48 aufgeführt sind, auch für diese Vorschriften. Hierbei legt die Regelung Nr. 48 (UN/ECE) unter den Punkten 2.7.4. – 2.7.6. folgende Begriffsbestimmungen fest: „Zusammengebaute Leuchten“ sind Einrichtungen mit eigenen sichtbaren leuchtenden Flächen in Richtung der

Bezugsachse und eigenen Lichtquellen, aber mit einem gemeinsamen Gehäuse; „Kombinierte Leuchten“ sind Einrichtungen mit eigenen sichtbaren leuchtenden Flächen in Richtung der Bezugsachse, aber mit einer gemeinsamen Lichtquelle und einem gemeinsamen Gehäuse; „ineinander gebaute Leuchten“ sind Einrichtungen mit eigenen Lichtquellen oder einer einzigen Lichtquelle, die unter unterschiedlichen Bedingungen (zum Beispiel unterschiedliche optische, mechanische oder elektrische Merkmale) Licht abgibt, mit gemeinsamen oder teilweise gemeinsamen sichtbaren leuchtenden Flächen in Richtung der Bezugsachse und einem gemeinsamen Gehäuse. Unter einer „Lichtquelle“ ist iSv Punkt 2.7.1.1. der Regelung Nr. 48 ein Element oder mehrere Elemente für die sichtbare Strahlung zu verstehen, das/die mit ein oder mehreren Umhüllungen und mit einem Sockel für eine mechanische und elektrische Verbindung versehen sein kann/können. Eine Lichtquelle kann auch durch das äußere Ende eines Lichtleiters, als Teil eines Lichtleit- oder eines Lichtsignalsystems, das keine eingebaute äußere Abschlussscheibe hat, entstehen.

Gemäß § 101 Abs. 1 lit. e KFG ist die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern – unbeschadet der Bestimmungen der § 101 Abs. 2 und 5 KFG – nur zulässig, wenn die Ladung und auch einzelne Teile derselben, auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb (wozu auch eine Vollbremsung gehört: VwGH 4.4.2018, Ra 2018/02/0001) auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können; dies gilt jedoch nicht, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls zB durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist, sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaumbegrenzung verhindern. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Bestimmungen festsetzen, in welchen Fällen eine Ladung mangelhaft gesichert ist. Dabei können auch verschiedene Mängel in der Ladungssicherung zu Mängelgruppen zusammengefasst sowie ein Formblatt für die Befundaufnahme bei Kontrollen festgesetzt werden.

Gemäß § 4 Abs. 2 KFG müssen Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut und ausgerüstet sein, dass durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenützer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenützer bei Verkehrsunfällen möglichst geschützt sind. Sie dürfen innen und außen keine vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen aufweisen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen. Unvermeidbare vorspringende Teile, Kanten oder zusätzliche Vorrichtungen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen, müssen durch geeignete Schutzvorrichtungen entsprechend abgedeckt oder, wenn dies nicht ohne schwere Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung durchführbar ist, entsprechend gekennzeichnet sein.

Gemäß § 134 Abs. 1 KFG bilden Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften Verwaltungsübertretungen und sind mit einer Geldstrafe bis zu EUR 5.000,–, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Freiheitsstrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.

Bei Mängeln an verschiedenen Teilen eines Kraftfahrzeuges (bzw. eines Anhängers) ist nach dem Kraftfahrgesetz eine kumulative Bestrafung vorzunehmen (VwGH 15.9.2017, Ra 2017/02/0175).

3. Vor dem Hintergrund der oben dargelegten Feststellungen geht das Verwaltungsgericht Wien davon aus, dass den Erstbeschwerdeführer in seiner Eigenschaft als satzungsmäßig zur Vertretung nach außen berufenes Organ der

Zweitbeschwerdeführerin – als Zulassungsbesitzerin des beanstandeten Fahrzeuges – die Pflicht zur Einhaltung der angegebenen Vorschriften des Kraftfahrgesetzes traf. Dass der Erstbeschwerdeführer die Einhaltung dieser Verpflichtungen gemäß § 9 VStG auf andere Personen übertragen hätte, wurde im Verfahren nicht einmal behauptet. Das Vorbringen der Vertreterin der Beschwerdeführer, wonach der Erstbeschwerdeführer gewissermaßen unselbständig für die Spedition J. tätig sei und insofern letztere die Verantwortlichkeit treffe, erweist sich vor den klaren gesetzlichen Vorgaben des § 103 KFG und § 9 VStG als unzutreffend.

Im Lichte der obigen Beweisergebnisse steht für das Verwaltungsgericht Wien fest, dass das Tatbild der dem Erstbeschwerdeführer zur Last gelegten Verwaltungsübertretungen verwirklicht wurde:

Die (gelbroten) Seitenmarkierungsleuchten des gegenständlichen Fahrzeuges (die ersten Seitenmarkierungsleuchten auf der rechten und linken Seite des Fahrzeugs von hinten gesehen) befanden sich in einem Abstand von ca. 230 cm zum hintersten Punkt des Fahrzeugs und sohin in einer über den erlaubten Abstand von 1 m hinausgehenden Entfernung davon. Entgegen dem Vorbringen der Beschwerdeführer ist die in § 14 Abs. 6b KFG normierte Ausnahme hierbei nicht einschlägig: Vor dem Hintergrund der oben dargestellten begrifflichen Konkretisierungen müssen zusammengebaute, kombinierte oder ineinander gebaute Leuchten jedenfalls ein gemeinsames Gehäuse besitzen, um als eine solche Einrichtung zu gelten – was im gegenständlichen Fall, den Feststellungen entsprechend, nicht vorlag. Da die hintersten Seitenmarkierungsleuchten auch nicht einen Teil einer gemeinsam leuchtenden Fläche im Sinn einer gemeinsamen Lichtaustrittsquelle mit dem Rückstrahler bildeten, durften sie gemäß § 14 Abs. 6b KFG kein rotes Licht ausstrahlen.

Weiters ist in Anbetracht der Feststellungen, denen die Beschwerdeführer nicht substantiiert entgegengetreten sind, erwiesen, dass das beanstandete Fahrzeug scharfkantige Stellen aufwies und mit gänzlich ungesicherten Gegenständen beladen war, die zu einer Gefährdung des Fahrzeuglenkers und anderer Verkehrsteilnehmer führen konnten. Mag es auch sein, dass die Ladung bei der Abfahrt noch ordnungsgemäß gesichert war, war dies im Zeitpunkt der Kontrolle keinesfalls mehr der Fall.

4. Gemäß § 5 Abs. 1 VStG genügt, wenn eine verwaltungsstrafrechtliche Vorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt, zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. Fahrlässigkeit bedeutet in diesem Zusammenhang das Außerachtlassen der objektiv gebotenen und subjektiv möglichen Sorgfalt, welche dem Täter allerdings nur dann zum Vorwurf gemacht werden kann, wenn es ihm unter den besonderen Verhältnissen des Einzelfalls auch zuzumuten war, sie tatsächlich aufzuwenden. Zur Frage des Ausmaßes der objektiven Sorgfaltspflicht hat der Verwaltungsgerichtshof bereits wiederholt ausgesprochen, dass in diesem Zusammenhang ein objektiv-normativer Maßstab zur Anwendung gelangt. Maßfigur ist dabei der einsichtige und besonnene Mensch, den man sich in die Lage des Täters versetzt zu denken hat. Der Täter handelt dann objektiv sorgfaltswidrig, wenn sich ein einsichtiger und besonnener Mensch des Verkehrskreises, dem der Handelnde angehört, an seiner Stelle anders verhalten hätte. In Ermangelung einschlägiger ausdrücklicher Vorschriften richtet sich das Maß der einzuhaltenden objektiven Sorgfalt insbesondere nach dem, was von einem sich seiner Pflichten gegen die Mitwelt bewussten, dem Verkehrskreis des Täters angehörenden Menschen billigerweise verlangt werden kann – mithin aus der Verkehrssitte (VwGH 20.3.2018, Ra 2017/03/0092).

Da sich die tatbildmäßige Handlung in einem bestimmten Verhalten erschöpft, ist die angelastete Verwaltungsübertretung als Ungehorsamsdelikt zu qualifizieren. Im Fall, dass die Tat nicht mit einer Geldstrafe von über EUR 50.000,– bedroht ist und das tatbildmäßige Verhalten festgestellt wurde, gilt bei derartigen Delikten gemäß § 5 Abs. 1 und 1a VStG die gesetzliche Vermutung einer fahrlässigen Tatbegehung. Es obliegt insofern dem Beschuldigten, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft und jeden für seine Entlastung sprechenden Umstand initiativ darzulegen (vgl. VwGH 11.11.2019, Ra 2018/08/0195).

Der Erstbeschwerdeführer hat diesbezüglich kein substantiiertes Vorbringen erstattet, weshalb nicht glaubhaft gemacht werden konnte, dass ihm die Einhaltung der übertretenen Rechtsvorschriften ohne sein Verschulden nicht möglich oder nicht zumutbar gewesen wäre. Insbesondere konnte der Erstbeschwerdeführer nicht nachvollziehbar darlegen, dass im Unternehmen ein wirksamen Kontrollsystems zur Einhaltung der kraftfahrrechtlichen – im Sinne der oben dargelegten Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes – eingerichtet war. Die von ihm angestellte (und vom Zeugen G. gestützte) Behauptung, die Fahrzeuge – soweit wie möglich – jeden Tag in der Früh zu überprüfen, reicht dafür jedenfalls noch nicht hin, wobei darauf hinzuweisen ist, dass es keine schriftlichen Anordnungen und offenbar sprachbedingte Verständnisprobleme mit dem Zeugen G. gab. Die fehlende Effektivität des Kontrollsystems wird

dadurch bestätigt, dass ein Arbeitnehmer des Beschwerdeführers im vorliegenden Fall (womöglich aus eigenem Antrieb und ohne dass ihn das Kontrollsystem daran gehindert hätte) mit dem beschädigten bzw. nicht ordnungsgemäß beladenen und ausgestattetem Fahrzeug (weiter-)fahren konnte.

Soweit sich die Beschwerdeführer im Verfahren (bei seiner Vernehmung in der mündlichen Verhandlung gab der Erstbeschwerdeführer an, sich nicht mehr daran erinnern zu können) darauf beriefen, dass der Erstbeschwerdeführer er auf die Auskunft einer KFZ-Werkstätte, er könne mit dem Kraftfahrzeug trotz des Mangels weiterfahren, vertraut hätte (und damit der Sache nach einen entschuldigenden Rechtsirrtum iSd 5 Abs. 2 VStG geltend macht), vermag ihn dieses Vorbringen nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht zu entschuldigen, zumal die Werkstätte weder als „zuständige Behörde" anzusehen, noch zur Erteilung von Rechtsauskünften über die den Kraftfahrzeuglenker treffenden Verpflichtungen berufen ist (VwGH 18.9.2019, Ra 2019/02/0142).

Der Beschwerdeführer hat die ihm zur Last gelegten Verwaltungsübertretungen damit sowohl in objektiver als auch in subjektiver Hinsicht verwirklicht.

5. Zur Strafbemessung:

Gemäß § 19 Abs. 1 VStG bilden die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat die Grundlage für die Bemessung der Strafe. Im ordentlichen Verfahren sind gemäß § 19 Abs. 2 VStG überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Unter Berücksichtigung der Eigenheiten des Verwaltungsstrafrechtes sind die Bestimmungen der §§ 32 bis 35 StGB sinngemäß anzuwenden. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse sowie allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Gemäß § 16 Abs. 1 und 2 VStG ist zugleich mit der Geldstrafe für den Fall ihrer Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe festzusetzen, welche (ohne Bedachtnahme auf § 12 VStG) nach den Regeln der Strafbemessung bestimmt wird und das Höchstmaß der für die Verwaltungsübertretung angedrohten Freiheitsstrafe bzw., wenn keine Freiheitsstrafe angedroht und nicht anderes bestimmt ist, zwei Wochen nicht übersteigen darf; eine Ersatzfreiheitsstrafe von mehr als sechs Wochen ist nicht zulässig. Im Hinblick auf die Strafbemessungsvorgaben des § 19 VStG ist im ordentlichen Strafverfahren und somit auch bei der Festsetzung der Ersatzfreiheitsstrafe besonders auf das Ausmaß des Verschuldens Bedacht zu nehmen. Hingegen sind die persönlichen Verhältnisse und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Täters nur bei der Bemessung der Geldstrafe, nicht aber der Ersatzfreiheitsstrafe maßgebend (VwGH 28.5.2013, 2012/17/0567).

Die Strafbemessung setzt entsprechende Erhebungen dieser Umstände durch das Verwaltungsgericht voraus, wobei allerdings in der Regel mit den Angaben des Beschuldigten das Auslangen zu finden sein wird (vgl. zur Rechtslage vor der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 VwGH 22.12.2008, 2004/03/0029 mwN).

Die vom Erstbeschwerdeführer zu verantwortenden Übertretungen beeinträchtigten in nicht unerheblichem Ausmaß das öffentliche Interesse an der Hintanhaltung von Gefährdungen, welche durch die Teilnahme von mit verkehrstechnischen Mängeln behafteten bzw. nicht ordnungsgemäß beladenen Fahrzeugen am Straßenverkehr entstehen können. In diesem Sinn kann der objektive Unrechtsgehalt der Tat schon im Allgemeinen, selbst bei Fehlen sonstiger nachteiliger Folgen, nicht als geringfügig bewertet werden. Hinsichtlich der angelasteten scharfkantigen Teile und noch mehr hinsichtlich der gänzlich fehlenden Ladungssicherung ist der Unrechtsgehalt der Tat nach Auffassung des Verwaltungsgerichtes im vorliegenden Fall allerdings sogar als erheblich einzuschätzen: Da die Bestimmungen dazu dienen, Verkehrsunfälle sowie Sach- und Personenschäden (ua. durch herabfallendes Ladegut) zu vermeiden, ist das zu schützende Rechtsgut als durchaus bedeutend anzusehen und das (völlige) Außerachtlassen der Vorgaben als intensive Beeinträchtigung des geschützten Interesses zu werten.

In Anbetracht der objektiv gebotenen und dem Erstbeschwerdeführer zumutbaren Sorgfalt ist auch das Ausmaß des Verschuldens im vorliegenden Fall nicht als geringfügig einzuschätzen, wobei jedenfalls von Fahrlässigkeit auszugehen ist. Es ist nicht anzunehmen, dass die Einhaltung der verletzten Rechtsvorschriften durch den Erstbeschwerdeführer im konkreten Fall eine besondere Aufmerksamkeit erfordert hätte oder dass die Verwirklichung der Straftatbestände aus besonderen Gründen nur schwer hätte vermieden werden können. Bei den scharfkantigen Teilen, der fehlenden Ladungssicherung und den nicht dem Gesetz entsprechenden Seitenmarkierungsleuchten handelt es sich um Mängel,

die auch ohne spezifische Fachkenntnisse leicht erkennbar sind.

Die einschlägigen Vormerkungen des Erstbeschwerdeführers sind im vorliegenden Fall als Erschwerungsgrund zu werten. Milderungsgründe sind nicht hervorgekommen.

Bei der Bemessung der Strafe sind auch generalpräventive Überlegungen zu berücksichtigen, weil den Lenkern von Kraftfahrzeugen das besondere Gewicht der betreffenden Verwaltungsvorschriften aufzuzeigen ist (zur Zulässigkeit der Berücksichtigung generalpräventiver Erwägungen vgl. ua. VwGH 15.5.1990, 89/02/0116; 25.4.1996, 92/06/0038).

Im Hinblick auf die vom Erstbeschwerdeführer dargelegten Einkommens- und Vermögensverhältnisse geht das Verwaltungsgericht Wien von einer durchschnittlichen wirtschaftlichen Lage des Erstbeschwerdeführers aus.

Hierbei wird allerdings auch auf die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes verwiesen, wonach selbst ungünstige Einkommens- und Vermögensverhältnisse keinen Anspruch auf Verhängung der Mindeststrafe begründen und Geldstrafen auch über Personen verhängt werden können, die kein oder nur ein geringes Einkommen beziehen. Die Verhängung einer Geldstrafe ist insofern selbst dann zulässig, wenn die Vermögens- und Einkommensverhältnisse des Bestraften es wahrscheinlich erscheinen lassen, dass er nicht in der Lage sein wird, sie zu bezahlen (VwSlg. 6818 A/1965; VwGH 13.3.1991, 90/03/0016; 1.10.2014, Ra 2014/09/0022; 17.2.2015, Ra 2014/09/0027).

Die von der belangten Behörde verhängten Gelstrafen liegen jeweils im unteren Bereich des bis zu EUR 5.000,– reichenden Strafrahmens und erscheinen unter Beachtung der Strafzumessungsgründe – insbesondere unter Berücksichtigung der einschlägigen Vormerkungen und des Unrechtsgehalts der Übertretungen – tat- und schuldangemessen. Hierbei ist auch zu beachten, dass die Strafen noch geeignet sein müssen, den Erstbeschwerdeführer und sonstige Verkehrsteilnehmer von künftigen Vergehen der gleichen Art abzuhalten. Die unterschiedlich hohen Strafen zu den einzelnen Delikten sind insbesondere auf den mit diesen Bestimmungen jeweils verbundenen Unrechtsgehalt zurückzuführen und nach Auffassung des Verwaltungsgerichtes angemessen.

Auch die verhängten Ersatzfreiheitsstrafen sind im Verhältnis zu den verhängten Geldstrafen und dem gesetzlichen Strafrahmen als gesetzeskonform und angemessen anzusehen.

6. Unter Beachtung der Funktion des Erstbeschwerdeführers für die zweitbeschwerdeführende Gesellschaft war der Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses entsprechend zu präzisieren.

7. Die Kostenentscheidung und der Ausspruch über den Ersatz der entstandenen Barauslagen stützen sich auf die im Spruch zitierten Gesetzesstellen.

8. Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die vorliegende Entscheidung von der bisherigen – oben dargelegten – Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes oder ist diese als uneinheitlich anzusehen. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Schlagworte

Kraftfahrzeug; Zulassungsbesitzerin; juristische Person; vertretungsbefugtes Organ; Überwachungspflicht; Kraftwagen; Seitenmarkierungsleuchten

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGWI:2020:VGW.031.055.14213.2019

Zuletzt aktualisiert am

22.01.2021

Quelle: Landesverwaltungsgericht Wien LVwg Wien, http://www.verwaltungsgericht.wien.gv.at

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at