jusline®
»» Recht. Schnell

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

# TE Lvwg Erkenntnis 2021/8/12 LVwG-2021/20/0523-10

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 12.08.2021

**Entscheidungsdatum**

12.08.2021

**Index**

90/02 Kraftfahrgesetz
40/01 Verwaltungsverfahren

**Norm**

KFG 1967 §4 Abs2
KFG 1967 §7 Abs1
VStG §9 Abs1
VStG §9 Abs2
VStG §9 Abs4

**Text**

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol erkennt durch seinen Richter Dr. Stöbich über die Beschwerde des AA, D- ***** Z, vertreten durch Rechtsanwalt BB, D-***** Y, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft X vom 19.01.2021, Zl ***, betreffend eine Übertretung nach dem Kraftfahrgesetz (KFG), nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung

zu Recht:

I.

1. Der Beschwerde wird hinsichtlich der Spruchpunkte 1., 3., 4., 5. und 6. teilweise Folge gegeben und die über den Beschwerdeführer verhängte Geldstrafe von jeweils Euro 145,-- auf jeweils Euro 100,--, Ersatzfreiheitsstrafe 20 Stunden, herabgesetzt.

2. Die Schuldvorwürfe werden insoweit richtiggestellt, als das Kennzeichen des Zugfahrzeuges *** lautet und Zulassungsbesitzerin der genannten Fahrzeuge (Zugfahrzeug und Anhänger) die CC GmbH & Co KG ist. Die Übertretungsnormen lauten § 102 Abs 1 KFG iVm § 4 Abs 2 Kraftfahrgesetz.

Der Schuldvorwurf laut Spruchpunkt 1. wird wie folgt ergänzt:

Durch einen Sprung des Glases des Hauptscheinwerfers besteht die Gefahr, andere Verkehrsteilnehmer zu blenden.

Die Schuldvorwürfe laut Spruchpunkte 3. bis 6. werden wie folgt ergänzt:

Die Luftfederbälge stehen im Zusammenhang mit der Federung von Fahrzeugen (hier: des Sattelaufliegers). Defekte Federungen können unter anderem zu Instabilitäten des Fahrzeuges führen und ergibt sich daraus auch eine Gefahr für die Verkehrssicherheit.

Der Beschwerdeführer wird als nach außen hin vertretungsbefugtes Organ der CC GmbH & Co KG gemäß § 9 Abs 1 Verwaltungsstrafgesetz verwaltungsstrafrechtlich herangezogen. Die Strafnorm lautet § 134 Abs 1 Kraftfahrgesetz.

3. Der Beitrag zu den Kosten des verwaltungsbehördlichen Verfahrens beträgt daher jeweils Euro 10,-- (Mindestgebühr).

4. Die ordentliche Revision ist gemäß Art 133 Abs 4 B-VGnicht zulässig.

II.

1. Die Beschwerde wird hinsichtlich des Spruchpunktes 2. des Straferkenntnisses als unbegründet abgewiesen.

2. Der Schuldvorwurf wird insoweit richtiggestellt, als das Kennzeichen des Zugfahrzeuges *** lautet und Zulassungsbesitzerin der genannten Fahrzeuge (Zugfahrzeug und Anhänger) die CC GmbH & Co KG ist.

Der Schuldvorwurf wird wie folgt ergänzt:

Durch diese Beschädigung bestand die Gefahr eines Reifenplatzers, was zu einem schweren Verkehrsunfall führen kann.

Die Übertretungsnormen lauten § 102 Abs 1 KFG iVm § 7 Abs 1 Kraftfahrgesetz iVm § 4 Abs 4 Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV) BGBl. Nr. 399/1967 idF BGBl. II Nr. 172/2019. Der Beschwerdeführer wird als nach außen hin vertretungsbefugtes Organ der CC GmbH & Co KG gemäß § 9 Abs 1 Verwaltungsstrafgesetz verwaltungsstrafrechtlich herangezogen. Die Strafnorm lautet § 134 Abs 1.

3. Der Beschwerdeführer hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 20 % der verhängten Strafe, das sind Euro 22,--, zu leisten.

4. Die ordentliche Revision ist gemäß Art 133 Abs 4 B-VGnicht zulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

Mit dem angefochtenen Straferkenntnis wurde dem Beschwerdeführer Folgendes zur Last gelegt:

„Tatzeit: 09.07.2020, 08.38 Uhr

Tatort: 1. W, Richtung/Kreuzung: In Richtung X B ***, km ****.***

2. W, Richtung/Kreuzung: In Richtung X L ***, km ****.***

3. W, Richtung/Kreuzung: In Richtung X L ***, km ****.***

4. W, Richtung/Kreuzung: In Richtung X L ***, km ****.***

5. W, Richtung/Kreuzung: In Richtung X L ***, km ****.***

6. W, Richtung/Kreuzung: In Richtung X L ***, km ****.***

Fahrzeug(e): Sattelfahrzeug ***, Sattelanhänger ***

1. Sie haben als Verantwortliche(r) der Firma CC GmbH in Z, Adresse 1, diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten KFZ, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des/der Sattelfahrzeuge den Vorschriften des Kraftfahrtgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von DD gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass die für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung des angeführten Fahrzeuges maßgebenden Teile nicht den Vorschriften des Kraftfahrtgesetzes entsprachen, obwohl Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut oder ausgerüstet sein müssen, 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 der vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entsteht. Es wurde festgestellt, dass das Glas des rechten Hauptscheinwerfers horizontal auf die komplette Scheinwerferbreite gesprungen war.

2. Sie haben als Verantwortliche(r) der Firma CC GmbH in Z, Adresse 1, diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten KFZ, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des/der Sattelfahrzeuge den Vorschriften des Kraftfahrtgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von DD gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass beim Sattelzugmaschine der Reifen 1.Achse links verwendet wurde, obwohl dieser die Bereifung an der 1.Achse links 2 gefährlich tiefe Beschädigungen aufweist. Das Drahtgewebe war deutlich sichtbar und beschädigt. Die Verwendung von Reifen, die mit freiem Auge sichtbar, bis zum Unterbau des Reifens reichende Risse oder Ablösungen des Laufbandes oder der Seitenbänder aufweisen, ist verboten.

3. Sie haben als Verantwortliche(r) der Firma CC GmbH in Z, Adresse 1, diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten KFZ, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des/der Sattelfahrzeuge den Vorschriften des Kraftfahrtgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von DD gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass die für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung des angeführten Fahrzeuges maßgebenden Teile nicht den Vorschriften des Kraftfahrtgesetzes entsprachen, obwohl Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut oder ausgerüstet sein müssen, 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 der vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entsteht. Es wurde festgestellt, dass der Luftfederbalg an der 2 Achse rechts eine übermäßig starke Beschädigung im Bereich des Rollkolbens aufweist. Das Gewebe ist jeweils sichtbar und beschädigt.

4. Sie haben als Verantwortliche(r) der Firma CC GmbH in Z, Adresse 1, diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten KFZ, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des/der Sattelfahrzeuge den Vorschriften des Kraftfahrtgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von DD gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass die für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung des angeführten Fahrzeuges maßgebenden Teile nicht den Vorschriften des Kraftfahrtgesetzes entsprachen, obwohl Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut oder ausgerüstet sein müssen, 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 der vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entsteht. Es wurde festgestellt, dass der Luftfederbalg an der 2 Achse links eine übermäßig starke Beschädigung im Bereich des Rollkolbens aufweist. Das Gewebe ist jeweils sichtbar und beschädigt.

5. Sie haben als Verantwortliche(r) der Firma CC GmbH in Z, Adresse 1, diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten KFZ, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des/der Sattelfahrzeuge den Vorschriften des Kraftfahrtgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von DD gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass die für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung des angeführten Fahrzeuges maßgebenden Teile nicht den Vorschriften des Kraftfahrtgesetzes entsprachen, obwohl Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut oder ausgerüstet sein müssen, 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 der vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entsteht. Es wurde festgestellt, dass der Luftfederbalg an der 3. Achse rechts eine übermäßig starke Beschädigung im Bereich des Rollkolbens aufweist. Das Gewebe ist jeweils sichtbar und beschädigt.

6. Sie haben als Verantwortliche(r) der Firma CC GmbH in Z, Adresse 1, diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten KFZ, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des/der Sattelfahrzeuge den Vorschriften des Kraftfahrtgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von DD gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass die für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung des angeführten Fahrzeuges maßgebenden Teile nicht den Vorschriften des Kraftfahrtgesetzes entsprachen, obwohl Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut oder ausgerüstet sein müssen, 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 der vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entsteht. Es wurde festgestellt, dass der Luftfederbalg an der 3. Achse links eine übermäßig starke Beschädigung im Bereich des Rollkolbens aufweist. Das Gewebe ist jeweils sichtbar und beschädigt.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

1. § 103 Abs. 1 Z. 1 i.V.m. § 4 Abs. 2 Kraftfahrgesetz (KFG)

2. § 103 Abs. 1 Z. 1 KFG i.V.m. § 7 Abs. 1 KFG i.V.m. § 4 Abs. 4 KDV

3. § 103 Abs. 1 Z. 1 i.V.m. § 4 Abs. 2 Kraftfahrgesetz (KFG)

4. § 103 Abs. 1 Z. 1 i.V.m. § 4 Abs. 2 Kraftfahrgesetz (KFG)

5. § 103 Abs. 1 Z. 1 i.V.m. § 4 Abs. 2 Kraftfahrgesetz (KFG)

6. § 103 Abs. 1 Z. 1 i.V.m. § 4 Abs. 2 Kraftfahrgesetz (KFG)

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe (€):

Gemäß:

Ersatzfreiheitsstrafe:

1. 145,00

§ 134 Abs. 1 KFG

29 Stunden

2. 110,00

§ 134 Abs. 1 KFG

22 Stunden

3. 145,00

§ 134 Abs. 1 KFG

29 Stunden

4. 145,00

§ 134 Abs. 1 KFG

29 Stunden

5. 145,00

§ 134 Abs. 1 KFG

29 Stunden

6. 145,00

§ 134 Abs. 1 KFG

29 Stunden

Im Falle der Uneinbringlichkeit der Geldstrafe tritt an deren Stelle die Ersatzfreiheitsstrafe."

Weiters wurde ein Betrag von € 83,50 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind jeweils 10% der Strafen festgesetzt. Es ergab sich somit ein Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) von € 918,50.

Gegen dieses Straferkenntnis wurde mit Schriftsatz vom 19.02.2021 innerhalb offener Frist Beschwerde erhoben. In dieser Beschwerde bringt der Beschwerdeführer im Wesentlichen vor, dass er zwar einer von mehreren Geschäftsführern der CC GmbH & Co. KG sei, jedoch EE als Verkehrsleiter für den technischen Zustand des Fuhrparks mit mehreren hundert Nutzfahrzeugen verantwortlich sei.

Weiters führt der Beschwerdeführer aus, dass bei der letzten Kontrolle der Sattelzugmaschine *** durch die CC GmbH & Co. KG kein Riss beim gegenständlichen Scheinwerfer feststellbar gewesen sei.

Darüber hinaus habe die Fa. FF GmbH die Reifen unmittelbar nach der Kontrolle überprüft, wobei die Reifen, wie bei Baustellenfahrzeugen üblich, oberflächliche, nicht bis zur Karkasse reichende Beschädigungen aufgewiesen hätten und seien erst nach der letzten Fahrzeugkontrolle durch die CC GmbH & Co. KG entstanden.

Die Luftbälge des Sattelaufliegers seien laut dem Beschwerdeführer am 10.07.2020 kontrolliert worden, dabei hätten sie zwar Absplitterungen einer Beschichtung von Gummiteilen augewiesen. Es handle sich dabei aber um keine sicherheitsrelevanten Beschädigungen. Weiters sei beim gegenständlichen Sattelauflieger am 12.06.2020 die Hauptuntersuchung vorgenommen worden, bei der festgestellt worden sei, dass das Fahrzeug mangelfrei sei.

Der gegenständliche Akt wurde dem Landesverwaltungsgericht Tirol von der Bezirkshauptmannschaft X mit Schreiben vom 22.02.2021 mit dem Ersuchen um Entscheidung übermittelt.

Das Landesverwaltungsgericht führte in der Folge Ermittlungen durch. Es wurde eine Stellungnahme des Meldungslegers GI GG eingeholt. Dieser verwies in seiner Stellungnahme auf die am 09.07.2021 in W stattgefundene Überprüfung gemäß § 58 KFG. In diesem Zusammenhang wurde auch die Stellungnahme des JJ, Prüfleiter der ASFiNAG in der gegenständlichen Sache, eingeholt. Diese Stellungnahme wurde dem Beschwerdeführer zu Handen seines Rechtsvertreters mit der Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme zur Kenntnis gebracht. Ergänzend erging die Aufforderung, einen Nachweis über die Kontrolle sowie über die Behebung des Schadens (Reparaturrechnung) des Scheinwerfers vorzulegen. Weiters wurde der Beschwerdeführer aufgefordert Name und Anschrift des möglichen Zeugen bekanntzugeben und allenfalls vorhandene Urkunden (Vertrag oder Bestellungsurkunde) hinsichtlich des namhaft gemachten Verkehrsleiters EE zu übermitteln.

Die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens wurden dem Rechtsvertreter des Beschwerdeführers mit Schreiben vom 18.05.2021 mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übermittelt. Es langte jedoch keine Stellungnahme ein. Es wurde in der Folge für den 13.07.2021 eine Verhandlung festgesetzt. Zu dieser ist der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers erschienen.

Beweis wurde aufgenommen durch Einsichtnahme in den verwaltungsbehördlichen Akt sowie in den Akt des Landesverwaltungsgerichtes.

II. Sachverhalt:

Der Beschwerdeführer ist handelsrechtlicher Geschäftsführer und somit nach außen hin vertretungsbefugtes Organ der CC GmbH & Co KG mit Sitz in Z, Adresse 1. Diese ist bzw war am 09.07.2020 Zulassungsbesitzerin des Sattelzugfahrzeuges mit dem Kennzeichen *** (D) sowie des Anhängers mit dem Kennzeichen ***. (D) Herr DD lenkte dieses Kraftfahrzeug am 09.07.2020 um 08.38 Uhr in W, auf der B *** in Fahrtrichtung X bei km ****.***. Das Fahrzeug wurde durch ein besonders geschultes Organ der Straßenaufsicht zusammen mit Sachverständigen der ASFiNAG, technische Unterwegskontrollen, einer Überprüfung gemäß § 58 KFG unterzogen. Es wurde festgestellt, dass das Glas des rechten Hauptscheinwerfers horizontal auf der kompletten Scheinwerferbreite gesprungen war. Weiters ergab die Kontrolle, dass der Reifen der ersten Achse links verwendet wurde, obwohl dort das Drahtgewebe deutlich sichtbar beschädigt war. Darüber hinaus wiesen die Luftfederbälge des Sattelanhängers an der zweiten und dritten Achse links und rechts übermäßig starke Beschädigungen im Bereich des Kolbens auf.

Durch einen Sprung des Glases des Hauptscheinwerfers besteht die Gefahr, andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Es bestand dadurch die Gefahr eines Reifenplatzers. Ein Reifenplatzer eines Reifens der Lenkachse kann zu einem schweren Verkehrsunfall führen. Die Luftfederbälge stehen im Zusammenhang mit der Federung von Fahrzeugen (hier: des Sattelaufliegers). Defekte Federungen können unter anderem zu Instabilitäten des Fahrzeuges führen und ergibt sich daraus auch eine Gefahr für die Verkehrssicherheit.

III. Beweiswürdigung:

Der Sachverhalt ergibt sich insbesondere aufgrund der Anzeige der Landespolizeidirektion Tirol, Landesverkehrsabteilung – Kraftfahrwesen/Güterverkehr, vom 05.08.2020 sowie dem Gutachten der Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG vom 09.07.2020, weiters aufgrund der Stellungnahme des Prüfleiters der ASFiNAG JJ vom 11.05.2021, in welcher auch auf die durch die festgestellten Mängel verbundenen Gefahren für die Verkehrssicherheit hingewiesen wird.

Hinsichtlich der unter Spruchpunkt 2. angeführten Bereifung an der ersten Achse links ist auf den in der Stellungnahme des Prüfleiters der ASFiNAG JJ vom 11.05.2021 enthaltenen Lichtbildern zu erkennen, dass es sich nicht nur um, wie vom Beschwerdeführer in der Beschwerde angeführt, oberflächliche Beschädigungen handelt.

In einem Schreiben vom 18.05.2021 an den Rechtsvertreter des Beschwerdeführers wurde ua Folgendes ausgeführt:

„Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass das Landesverwaltungsgericht Tirol davon ausgeht, dass das Sattelzugfahrzeug mit dem Kennzeichen *** und der Sattelanhänger mit dem Kennzeichen *** auf die CC GmbH und Co KG zugelassen sind und der Beschwerdeführer nach außen hin vertretungsbefugtes Organ dieser Gesellschaft ist. Sollte sich dies - insbesondere in Bezug auf das Vertretungsverhältnis des Beschwerdeführers - anders darstellen, wird um einen entsprechenden Nachweis der Vertretungsbefugnis der genannten KG bzw der Komplementär GmbH zum Tatzeitpunkt (09.07.2020) ersucht."

Diesen Ausführungen wurde zu keinem Zeitpunkt widersprochen. Dazu kommt, dass sich aus einer vom Verwaltungsgericht eingeholten Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes (BAG) aus dem Zentralen Fahrzeugregister vom 15.04.2021 ergibt, dass die CC GmbH & Co KG jedenfalls Zulassungsbesitzerin des Anhängers mit dem Kennzeichen *** ist, weshalb diese Gesellschaft als Zulassungsbesitzerin anzuführen war. Das richtige Kennzeichen des Zugfahrzeuges ergibt sich aus der Stellungnahme der ASFiNAG gegenüber dem Landesverwaltungsgericht vom 11.05.2021.

In der allgemein zugänglichen Unternehmensdatei des BAG ist in Bezug auf die CC GmbH & Co KG EE als Verkehrsleiter bestellt.

IV. Rechtsgrundlagen:

§ 103 Abs 1 Kraftfahrgesetz (KFG), BGBl Nr 267/1967, idF BGBl I Nr 48/2021 hat folgenden Wortlaut:

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;

§ 4 Abs 2 KFG hat folgenden Wortlaut:

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.

§ 7 Abs 1 KFG hat folgenden Wortlaut:

Kraftfahrzeuge und die mit ihnen gezogenen Anhänger außer Anhängeschlitten müssen mit Reifen oder Gleisketten versehen sein, die nach ihrer Bauart, ihren Abmessungen und ihrem Zustand auch bei den höchsten für das Fahrzeug zulässigen Achslasten und bei der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges verkehrs- und betriebssicher sind, und durch die die Fahrbahn bei üblicher Benützung nicht in einem unzulässigen Ausmaß abgenützt werden kann; Räder von Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Räder von Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, müssen mit ausreichenden Radabdeckungen wie Kotflügeln und dergleichen versehen sein.

§ 4 Abs 4 Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV 1967), BGBl Nr 399/1967, idF BGBl II Nr 161/2021 lautet wie folgt:

Die Tiefe der für die Ableitung des Wassers von der Lauffläche des Reifens erforderlichen Vertiefungen des Laufstreifens (Profiltiefe) muss im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa drei Viertel der Laufflächenbreite einnimmt,

1. bei Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, ausgenommen Motorfahrräder, und bei Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, am gesamten Umfang mindestens 1,6 mm,

2. bei Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg mindestens 2 mm,

3. bei Motorfahrrädern mindestens 1 mm,

4. bei Reifen, die für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmt sind, sofern sie gemäß einer straßenpolizeilichen Anordnung oder gemäß § 102 Abs. 8a KFG 1967 verwendet werden, mindestens 5 mm bei Reifen in Diagonalbauart oder mindestens 4 mm bei Reifen in Radialbauart und

5. bei Reifen, die für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmt sind, bei Kraftfahrzeugen und Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, sofern sie gemäß einer straßenpolizeilichen Anordnung oder gemäß § 102 Abs. 8a KFG 1967 verwendet werden, mindestens 6 mm bei Reifen in Diagonalbauart oder mindestens 5 mm bei Reifen in Radialbauart betragen.

Reifen von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen müssen mit Indikatoren versehen sein. Diese müssen an mindestens vier gleichmäßig über den Umfang des Reifens verteilten Stellen so angeordnet sein, dass sie dauerhaft und deutlich erkennbar machen, ob die Mindesttiefe der Hauptprofilrillen von 1,6 mm erreicht oder unterschritten ist. Die Reifen dürfen keine mit freiem Auge sichtbaren bis zum Unterbau des Reifens reichenden Risse oder Ablösungen der Lauffläche oder der Seitenwände aufweisen.

§ 9 Abs 1 Verwaltungsstrafgesetz BGBl. Nr. 52/1991 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 3/2008 (VStG) hat folgenden Wortlaut:

Besondere Fälle der Verantwortlichkeit

(1) Für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch juristische Personen oder eingetragene Personengesellschaften ist, sofern die Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmen und soweit nicht verantwortliche Beauftragte (Abs. 2) bestellt sind, strafrechtlich verantwortlich, wer zur Vertretung nach außen berufen ist.

(2) Die zur Vertretung nach außen Berufenen sind berechtigt und, soweit es sich zur Sicherstellung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit als erforderlich erweist, auf Verlangen der Behörde verpflichtet, aus ihrem Kreis eine oder mehrere Personen als verantwortliche Beauftragte zu bestellen, denen für das ganze Unternehmen oder für bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche des Unternehmens die Verantwortung für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften obliegt. Für bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche des Unternehmens können aber auch andere Personen zu verantwortlichen Beauftragten bestellt werden.

(3) Eine natürliche Person, die Inhaber eines räumlich oder sachlich gegliederten Unternehmens ist, kann für bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche ihres Unternehmens einen verantwortlichen Beauftragten bestellen.

(4) Verantwortlicher Beauftragter kann nur eine Person mit Hauptwohnsitz im Inland sein, die strafrechtlich verfolgt werden kann, ihrer Bestellung nachweislich zugestimmt hat und der für den ihrer Verantwortung unterliegenden klar abzugrenzenden Bereich eine entsprechende Anordnungsbefugnis zugewiesen ist. Das Erfordernis des Hauptwohnsitzes im Inland gilt nicht für Staatsangehörige von EWR-Vertragsstaaten, falls Zustellungen im Verwaltungsstrafverfahren durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes des verantwortlichen Beauftragten oder auf andere Weise sichergestellt sind.

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates – im Folgenden kurz: Verordnung – lautet auszugsweise wie folgt:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und dessen Ausübung.

(2) Diese Verordnung gilt für alle in der Gemeinschaft niedergelassenen Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben. Sie gilt ferner für Unternehmen, die beabsichtigen, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auszuüben. Bezugnahmen auf Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben, gelten gegebenenfalls auch als Bezugnahmen auf Unternehmen, die beabsichtigen, diesen Beruf auszuüben.

....

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

....

5. Verkehrsleiter eine von einem Unternehmen beschäftigte natürliche Person oder, falls es sich bei diesem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, diese Person selbst oder gegebenenfalls eine von diesem Unternehmen vertraglich beauftragte andere natürliche Person, die tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten dieses Unternehmens leitet;

....

Artikel 4

Verkehrsleiter

(1) Ein Unternehmen, das den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausübt, benennt mindestens eine natürliche Person, den Verkehrsleiter, die die Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1Buchstaben b und d erfüllt und die:

a) die Verkehrstätigkeiten des Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet,

b) in einer echten Beziehung zu dem Unternehmen steht, beispielsweise als Angestellter, Direktor, Eigentümer oder Anteilseigner, oder die Verwaltungsgeschäfte des Unternehmens führt oder, wenn das Unternehmen eine natürliche Person ist, selbst diese Person ist und

c)ihren ständigen Aufenthalt in der Gemeinschaft hat.

(2) Falls ein Unternehmen die Anforderung der fachlichen Eignung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d nicht erfüllt, kann die zuständige Behörde ihm die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ohne Benennung eines Verkehrleiters nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels unter folgenden Bedingungen erteilen:

a) Das Unternehmen benennt eine natürliche Person mit ständigem Aufenthalt in der Gemeinschaft, die die Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben b und d erfüllt und vertraglich beauftragt ist, Aufgaben als Verkehrsleiter für das Unternehmen auszuführen;

b) im Vertrag zwischen dem Unternehmen und der unter Buchstabe a genannten Person sind die von diesem tatsächlich und dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie ihre Verantwortlichkeiten als Verkehrsleiter genau zu regeln. Zu den zu regelnden Aufgaben zählen insbesondere das Instandhaltungsmanagement für die Fahrzeuge, die Prüfung der Beförderungsverträge und -dokumente, die grundlegende Rechnungsführung, die Zuweisung der Ladung oder die Fahrdienste an die Fahrer und Fahrzeuge sowie die Prüfung der Sicherheitsverfahren;

c) in ihrer Eigenschaft als Verkehrsleiter darf die unter Buchstabe a genannte Person die Verkehrstätigkeiten von höchstens vier Unternehmen mit einer Flotte von zusammengenommen höchstens 50 Fahrzeugen leiten. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Zahl von Unternehmen und/oder die Gesamtgröße der Fahrzeugflotte, die diese Person leiten darf, zu verringern und

d) die unter Buchstabe a genannte Person erfüllt die festgelegten Aufgaben ausschließlich im Interesse des Unternehmens, und ihre Verantwortlichkeiten werden unabhängig von anderen Unternehmen wahrgenommen, für die das Unternehmen Beförderungen durchführt.

...

(4) Das Unternehmen meldet der zuständigen Behörde die Person(en), die als Verkehrsleiter benannt wurde(n).

V. Rechtliche Erwägungen:

In Bezug auf Spruchpunkt 1. ist festzuhalten, dass die festgestellte Beschädigung des Hauptscheinwerfers vorne rechts einen schweren Mangel des Fahrzeuges darstellt. Wenn der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde ausführt, der Scheinwerfer habe bei der letzten Kontrolle der Sattelzugmaschine *** durch die CC GmbH & Co. KG keinen Riss bzw Sprung aufgewiesen, so ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 102 Abs 1 KFG der Kraftfahrzeuglenker ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen darf, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hiefür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen. Darüber hinaus hat laut dem Gutachten der ASFiNAG vom 09.07.2020 der Fahrer bei der Kontrolle angegeben, dass es sich um eine circa zehn Tage alte Beschädigung handelt. Somit kann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit festgestellt werden, dass der Sprung vor Fahrtantritt am gegenständlichen Tag bereits vorhanden und für den Lenker erkennbar war. Der Mangel ist mit einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit verbunden. Damit liegt (jedenfalls in objektiver Hinsicht) ein Verstoß gegen § 4 Abs 2 KFG vor.

Spruchpunkt 2. bezieht sich auf die Bereifung der Sattelzugmaschine, erste Achse links. Schäden (Mängel) an einem Reifen, die in § 4 Abs. 4 KDV nicht ausdrücklich genannt sind, können unter die Bestimmung des § 7 Abs. 1 erster Satz KFG fallen, sofern es sich um solche Mängel handelt, welche einen Reifen als nicht (mehr) "verkehrs- und betriebsicher" erscheinen lassen. Zur Beantwortung der (Fach-)Frage, ob ein mit solchen Schäden behafteter Reifen nicht (mehr) "verkehrs- und betriebsicher" im Sinne des § 7 Abs. 1 erster Satz KFG ist, wird allerdings in der Regel die Beiziehung eines diesbezüglichen Sachverständigen erforderlich sein, wobei die Feststellung und Beschreibung des Sachverhaltes (nämlich der Schäden des Reifens) durch ein einschreitendes Straßenaufsichtsorgan dienlich sein kann. Liegen an einem Kraftfahrzeug Schäden an mehreren Reifen vor, so ist pro Reifen (kumulativ) eine Strafe zu verhängen (vgl. zur kumulativen Bestrafung von Mängeln an verschiedenen Teilen eines Kraftfahrzeuges das hg. Erkenntnis vom 28. September 1988, Zl. 88/02/0055). Hingegen stellen Schäden an ein und demselben Reifen, selbst wenn sie verschiedener Art sind (etwa zu geringe Profiltiefe und Risse), nur eine Verwaltungsübertretung dar, wobei die Anzahl der Schäden bei der Strafbemessung hinsichtlich des Unrechtsgehaltes zu beachten ist. Sind an ein und demselben Reifen sowohl Schäden vorhanden, die unter § 4 Abs 4 KDV zu subsumieren sind, als auch solche Schäden, welche die Verkehrs- und Betriebssicherheit dieses Reifens im Sinne des § 7 Abs. 1 erster Satz KFG aufheben, so wird § 7 Abs. 1 erster Satz KFG in Verbindung mit § 4 Abs 4 KDV (iVm § 102 Abs 1 bzw. § 103 Abs 1 und § 134 KFG) übertreten (VwGH 20.05.2003, 2002/02/0200).

Da die Beschädigungen auf der Lauffläche der Bereifung an der 1. Achse links zwei gefährlich tiefe Risse aufwiesen, die laut den Lichtbildern jeweils bis zur Reifenkarkasse (Drahtgewebe des Reifens) reichten und um das Platzen der Bereifung sowie schwere Verkehrsunfälle zu vermeiden, wurde der Mangel zu Recht als „Gefahr in Verzug Mangel“ und der mit den Rissen behafteter Reifen als nicht (mehr) „verkehrs- und betriebssicher“ eingestuft. Es liegt daher (jedenfalls in objektiver Hinsicht) ein Verstoß gegen § 103 Abs 1 Z 1 KFG iVm § 7 Abs 1 KFG iVm § 4 Abs 4 KDV vor.

In Bezug auf die unter den Spruchpunkten 3. bis 6. angeführten Beschädigungen an den Luftfederbälgen handelt es sich laut dem Sachverständigen der ASFiNAG JJ um Beschädigungen, die jeweils bis zum Gewebe des Luftfederbalgs reichen und nicht um bloße „Absplitterungen einer Beschichtung“, wie der Beschwerdeführer in der Beschwerde anführt. Insbesondere stellt für den Sachverständigen die Korrosion des Drahtgewebes ein eindeutiges Indiz dafür dar, dass diese Mängel bereits seit einem längeren Zeitraum vorhanden sind. Die als schwer eingestuften Mängel an den Luftfederbälgen stellen einen Fahrzeugmangel dar, weshalb (jedenfalls in objektiver Hinsicht) ein Verstoß gegen § 103 Abs 1 Z 1 iVm § 4 Abs 2 KFG vorliegt.

Nach § 9 Abs 1 VStG ist für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch juristische Personen, Personengesellschaften des Handelsrechts oder eingetragene Erwerbsgesellschaften, sofern die Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmen und soweit nicht verantwortliche Beauftragte (Abs. 2) bestellt sind, strafrechtlich verantwortlich, wer zur Vertretung nach außen berufen ist.

Gemäß § 9 Abs 2 VStG sind die nach außen Berufenen berechtigt und, soweit es sich zur Sicherstellung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit als erforderlich erweist, auf Verlangen der Behörde verpflichtet, aus ihrem Kreis eine oder mehrere Personen als verantwortliche Beauftragte zu bestellen, denen für das ganze Unternehmen oder für

bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche des Unternehmens die Verantwortung für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften obliegt. Für bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche des Unternehmens können aber auch andere Personen zu verantwortlichen Beauftragten bestellt werden.

Der Beschwerdeführer moniert in der Beschwerde, er sei zwar einer von mehreren Geschäftsführern der CC GmbH & Co. KG, für den technischen Zustand des Fuhrparks sei jedoch der Verkehrsleiter EE verantwortlich.

Die EG-Verordnung Nr. 1071/2009 regelt entsprechend ihrem Anwendungsbereich (Art. 1) den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (der gemäß Art. 2 Z 2 Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmer ist). Dieser hat gemäß Art. 4 Abs. 1 der EG-Verordnung mindestens eine natürliche Person zum "Verkehrsleiter" (der nach der Legaldefinition des Art. 2 Z 5 die Verkehrstätigkeiten dieses Unternehmens "tatsächlich und dauerhaft leitet") zu bestellen, der bestimmte Anforderungen zu erfüllen hat (vgl. Art. 4 Abs. 1 betreffend die Beziehung zum Unternehmen und betreffend den ständigen Aufenthalt, Art. 6 betreffend die Zuverlässigkeit, Art. 8 betreffend die fachliche Eignung) und gegebenenfalls von der zuständigen Behörde für ungeeignet zu erklären ist (Art. 10 Abs. 1 lit. c, Art. 14 Abs. 1). Eine Norm, die im Falle von Verstößen seitens des Kraftverkehrsunternehmers (insbesondere gegen Bestimmungen Kraftfahrgesetzes) eine strafrechtliche Verantwortlichkeit des Verkehrsleiters explizit vorsieht, enthält die EG-Verordnung Nr. 1071/2009 nicht (vgl VwGH 21.04.2020, Ra 2019/11/0073).

Die Bestellung eines Verkehrsleiters iSd EG-Verordnung Nr. 1071/2009 ist, soweit es um Verstöße geht, die das Instandhaltungsmanagement für Fahrzeug (also Fahrzeugmängel) betreffen, für die Verantwortlichkeit des nach außen hin Vertretungsbefugten (iSd § 9 Abs 1 VStG) nicht unbeachtlich. Immerhin wurde vom Unternehmen mit entsprechender Meldeverpflichtung gegenüber der zuständigen Behörde (Bundesamt für Güterverkehr) eine Person bestellt, welche die Verkehrstätigkeit des Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leiten soll und daher die Konsequenzen ihrer Entscheidungen zu tragen und folglich etwaige Verstöße, die im Rahmen der von ihr geleiteten Tätigkeiten begangen werden, zu verantworten (hat).

Es ist unter Bedachtnahme auf das Erk des VwGH vom 21.04.2020, Ra 2019/11/0073, nicht davon auszugehen, dass es sich hiebei um keine Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten iSd § 9 Abs 2 VStG handelt, zumal in diesem Fall jedenfalls auch die Voraussetzungen des § 9 Abs 4 VStG (nachweisliche Zustimmung zur Bestellung und entsprechende Anordnungsbefugnis für den klar abzugrenzender und seiner Verantwortung unterliegenden Bereich) erfüllt sein müssen. Gemäß Artikel 6 Abs. 1 der Richtlinie ist neben dem Verhalten des Verkehrsleiters auch das Verhalten „anderer vom jeweiligen Mitgliedsstaat bestimmter maßgeblicher Personen“ zu berücksichtigen, was jedoch nur im Sinne von „zusätzlich“, nicht jedoch „anstelle“ des gegebenenfalls sonst straffrei bleibenden Verkehrsleiters zu verstehen ist.

Es liegt daher keine, die Verantwortlichkeit nach § 9 Abs 1 VStG ausschließende verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit eines Verkehrsleiters iSd EG-Verordnung Nr. 1071/2009 vor. Im gegenständlichen Fall ist der Beschwerdeführer das nach außen hin vertretungsbefugte Organ der Zulassungsbesitzerin der mangelhaften Fahrzeuge. Als solches ist er daher auch für die Missachtung der vorgenannten kraftfahrrechtlichen Bestimmungen verwaltungsstrafrechtlich heranzuziehen.

Gemäß § 5 Abs 1 VStG genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiters anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Im Falle solcher „Ungehorsamkeitsdelikte“ – um solche Delikte handelt es sich auch bei den gegenständlichen Verwaltungsübertretungen – tritt somit insofern eine Verlagerung der Beweislast ein, als die Behörde lediglich die Verwirklichung des objektiven Tatbestandes zu beweisen hat, während es Sache des Täters ist, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Wenn der Beschwerdeführer vorbringt, die sicherheitsrelevanten Beschädigungen in Bezug auf die Bereifung seien erst nach der letzten Fahrzeugkontrolle durch die CC GmbH & Co. KG entstanden, ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 103 Abs 1 Z 1 KFG der Zulassungsbesitzer (jederzeit) dafür zu sorgen hat, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung den Vorschriften des KFG entspricht.

Die für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen verwaltungsstrafrechtlich verantwortlichen Personen haben nämlich nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes von sich aus detailliert darzutun, welche (wirksamen) Maßnahmen sie gesetzt haben, um Verstöße gegen die Verwaltungsvorschriften zu vermeiden. Unterlassen sie dies oder misslingt ihnen die Glaubhaftmachung, haben sie den festgestellten Verstoß gegen die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen zu verantworten (vgl VwGH vom 19.09.1990, Zl. 90/03/1048 uva).

Der Beschwerdeführer hat in seiner Eigenschaft als nach außen hin vertretungsbefugtes Organ dafür zu sorgen, dass ein funktionierendes Kontrollsystem eingerichtet ist. Damit ihn ein solches Kontrollsystem von seiner Verantwortung für die vorliegenden Verwaltungsübertretungen befreien könnte, hätte er konkret darlegen müssen, welche Maßnahmen von ihm getroffen wurden, um derartige Verstöße zu vermeiden, insbesondere wann, wie oft und auf welche Weise und von wem Kontrollen der Angewiesenen vorgenommen wurden (vgl VwGH vom 13.11.1996, Zl 96/03/0232). Die in § 103 Abs 1 Z 1 KFG normierte Verhaltenspflicht verlangt dabei nicht, dass der Zulassungsbesitzer bzw. Verantwortliche gemäß § 9 VStG selbst die Kontrolle vornimmt, ob ein Kraftfahrzeug den gesetzlichen Vorgaben entspricht, sondern ist es im Hinblick auf die im heutigen Wirtschaftsleben vielfach notwendige Arbeitsteilung zulässig, dass er sich zur Erfüllung der ihm obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen anderer Personen bedient.

Insofern trifft einen nach außen hin Vertretungsbefugten in einem reduzierten Ausmaß die Verpflichtung, die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (hinsichtlich des Instandhaltemanagements von Fahrzeugen) trotz Bestellung eines Verkehrsleiters zu kontrollieren. So hat der VwGH etwa in seinem Erk vom 02.06.1996, 96/07/0097, ausgesprochen, dass die Arbeitsaufteilung unter Vorstandsmitgliedern einer AG auch bei größter Spezialisierung nicht bewirke, dass ein Vorstandsmitglied sich nur noch auf sein eigenes Arbeitsgebiet beschränken dürfe und sich um die Tätigkeit der anderen Mitglieder nicht mehr zu kümmern brauche.

Nur wenn das Organ gemäß § 9 Abs 1 VStG glaubhaft macht, dass ein Verstoß gegen kraftfahrrechtliche Bestimmungen durch einen Lenker trotz Bestehens und Funktionierens eines solchen, von ihm in einzelnen darzulegenden Systems, ohne seinen Willen erfolgt ist, kann ihm der Verstoß in verwaltungsstrafrechtlicher Hinsicht nicht zugerechnet werden. Eine derartige Glaubhaftmachung ist nicht erfolgt. Deshalb hat der Beschwerdeführer eine fahrlässige Tatbegehung der angelasteten Übertretungen nach § 5 Abs 1 zweiter Satz VStG zu verantworten.

In verfahrensrechtlicher Hinsicht ist anzumerken, dass die Schuldvorwürfe in Bezug auf das Qualifizierungserfordernis des § 4 Abs 2 KFG (vgl VwGH 01.03.2021, Ra 20202/02/0301) in Bezug auf die mit den Mängeln verbundene Gefahr der Verkehrssicherheit zu ergänzen war. Diese Aspekte der Schuldvorwürfe wurden dem Beschwerdeführer mit Schreiben vom 18.05.2021 (Übermittlung der Ermittlungsergebnisse und Aufforderung zur Stellungnahme) innerhalb der Verfolgungsverjährungsfrist vorgehalten. Zur Berechtigung der Berichtigung der zulassungsbesitzenden Gesellschaft sei auf das Erk des VwGH vom 12.11.2020, Ra 2020/15/0068, verwiesen. Demnach findet dabei keine Auswechslung oder eine Überschreitung der „Sache“ statt.

VI. Strafbemessung:

Der Unrechtsgehalt der angelasteten Übertretungen ist nicht unerheblich. Es gelangt die allgemeine Strafnorm des § 134 Abs 1 KFG zur Anwendung. Diese Bestimmung sieht eine Bestrafung mit bis zu Euro 5.000,00 vor.

In Bezug auf die Tat laut Spruchpunkt 1. ist festzuhalten, dass durch den Sprung im Hauptscheinwerfer die Gefahr besteht, andere Verkehrsteilnehmer durch die nicht ordnungsgemäße Lichtstreuung stark zu blenden. Zu Spruchpunkt 2. ist darüber hinaus festzuhalten, dass ein Platzen der Bereifung an der Lenkachse die Gefahr eines Verkehrsunfalls mit fatalen Folgen haben kann. Hinsichtlich der Spruchpunkte 3. bis 6. ist zunächst festzuhalten, dass es sich bei den Beschädigungen an den Luftfederbälgen um derart schwere Mängel handelt, dass bereits die Gewebefäden als beschädigt angesehen werden können und es sich demnach nicht lediglich um Absplitterungen einer Beschichtung von Gummiteilen handeln kann. Es liegt auf der Hand, dass mit den festgestellten Mängeln eine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit verbunden ist.

In Bezug auf das Verschulden ist zu Gunsten des Beschwerdeführers die Bestellung eines Verkehrsleiters mit einzubeziehen. Es ist von Fahrlässigkeit auszugehen. Mildernd ist die Unbescholtenheit. Erschwerend ist nichts. Die von der Behörde angenommenen durchschnittlichen wirtschaftlichen Verhältnisse wurden nicht beanstandet und können daher unbedenklich zugrunde gelegt werden.

Unter Bedachtnahme auf diese Strafzumessungskriterien erscheinen die unter den Spruchpunkten 1., 3. bis 6. verhängten Strafen als überhöht und waren herabzusetzen. Die unter Spruchpunkt 2. festgesetzte Strafe ist angesichts der Unfallgefahr schuld- und tatangemessen.

VII. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage iSd Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (Erk vom 21.04.2020, Ra 2019/19/11/0073) ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

**Quelle:** Landesverwaltungsgericht Tirol LVwg Tirol, https://www.lvwg-tirol.gv.at

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