

TE Lvwg Erkenntnis 2021/8/16 LVwG- AV-511/001-2021

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 16.08.2021

Entscheidungsdatum

16.08.2021

Norm

KFG 1967 §57a Abs2

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Binder als Einzelrichterin über die Beschwerde des A, vertreten durch B, Rechtsanwalt in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 25. Februar 2021, Zl. ***, betreffend Widerruf der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967), nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht:

1. Gemäß § 28 Abs. 1 und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.
2. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

1. Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:

Mit Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 25. Februar 2021, Zl. ***, wurde die dem A mit Bescheid vom 28. Dezember 2012, Zl. ***, erteilte und mit Bescheid vom 06. Juni 2013, Zl. ***, erweiterte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle ***, ***, mit Rechtskraft dieses Bescheides widerrufen.

In ihrer Begründung verwies die belangte Behörde auf die mit Schreiben vom 13. September 2017, Zl. ***, und 27. Mai 2020, Zl. ***, erteilten Anordnungen zur Mängelbehebung gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967, welche sie in ihrer Entscheidung vollinhaltlich wiedergab. Weiters nahm die belangte Behörde das anlässlich der Revision am 04. Februar 2021 von einem Amtssachverständigen der Abteilung technische Kraftfahrzeugangelegenheiten des Amtes der NÖ Landesregierung in der verfahrensgegenständlichen Prüfstelle erstattete Gutachten, sowie das Schreiben des nunmehrigen Rechtsmittelwerbers vom 15. Februar 2021 in ihre Entscheidungsbegründung auf.

Nach Wiedergabe der verfahrensrelevanten Rechtsbestimmungen ging die belangte Behörde von folgender rechtlicher Beurteilung aus:

„Bei der Beurteilung der nach § 57a Abs. 2 KFG erforderlichen Vertrauenswürdigkeit ist ein strenger Maßstab anzulegen, da die in Ausübung der Ermächtigung gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 ausgeführte Tätigkeit hoheitliches Handeln darstellt und eine ausgegebene Begutachtungsplakette die Voraussetzung für die weitere Verwendung eines Fahrzeuges im öffentlichen Verkehr darstellt.

Dazu hat der Verwaltungsgerichtshof wiederholt ausgesprochen, dass ein Gewerbetreibender dann vertrauenswürdig ist, wenn ausreichend Anhaltspunkte für die Annahme bestehen, die Kraftfahrbehörde könne sich darauf verlassen, dass er die ihm übertragenen Verwaltungsaufgaben entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes – nämlich zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachende Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen – ausüben werde.

Die unrichtige Erstellung positiver Gutachten beeinträchtigt die nach Abs. 2 erforderliche Vertrauenswürdigkeit in hohem Maß, wobei unter besonderen Umständen bereits die Erstellung nur eines unrichtigen Gutachtens die Vertrauenswürdigkeit erschüttern könne (VwGH 22.11.1994, 94/11/0221).

Mit der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen wurden hoheitliche Aufgaben übertragen – diese beliehenen Aufgaben hat ein gemäß § 57a KFG 1967 Ermächtigter pflicht- und ordnungsgemäß wahrzunehmen. Tut er dies nicht, ist die vom Gesetz geforderte Vertrauenswürdigkeit erschüttert, was den Verlust der Ermächtigung nach sich ziehen muss.

Die gefertigte Behörde gelangt zur Ansicht, dass im gegenständlichen Fall eine Sorglosigkeit bei der Ausübung der Ermächtigung nach § 57a Abs. 2 KFG in einem solchen Ausmaß an den Tag gelegt wurde, dass die erforderliche Vertrauenswürdigkeit zu verneinen ist, zumal bereits mehrfach Anordnungen zur Mängelbehebung erteilt wurden.

Aufgrund der Vielzahl der festgestellten schweren Mängel im schlüssigen und nachvollziehbaren Revisionsbericht vom 4. Februar 2021 konnte mit einer weiteren Anordnung zur Mängelbehebung nicht das Auslangen gefunden werden. Der Verlust der Vertrauenswürdigkeit hat zwingend den Widerruf der Ermächtigung zur Folge und war daher spruchgemäß zu entscheiden.“

2. Zum Beschwerdevorbringen:

Der vom Widerruf Betroffene erhob gegen diese behördliche Entscheidung durch seine rechtsfreundliche Vertretung fristgerecht Beschwerde und beantragte, der Beschwerde wolle Folge gegeben und der angefochtene Bescheid ersatzlos behoben werden; in eventu der angefochtene Bescheid dahingehend abgeändert werde, dass die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle ***, ***, nicht widerrufen werde.

Begründet wurden diese Anträge wie folgt:

„Es werden hinkünftig die Qualitätssicherungsmaßnahmen und die Betreuung durch die C OG sichergestellt und gewährleistet, dass die Begutachtungen in Entsprechung der gesetzlichen Bestimmungen ordnungsgemäß vorgenommen werden.

Bei einer Entscheidung hinsichtlich der Erteilung einer Ermächtigung nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 handelt es sich um das Ergebnis einer Beurteilung des Gesamtverhaltens des Betroffenen, nämlich den Rückschluss auf das zum Zeitpunkt der Entscheidung vorliegende Persönlichkeitsbild des Antragstellers.

Bei richtiger Beurteilung der Rechtssache wäre Vertrauenswürdigkeit des Beschwerdeführers anzunehmen. Hätte die belangte Behörde diesbezüglich ein Ermittlungsverfahren geführt, einen Lokalaugenschein vorgenommen und einen Amtssachverständigen aus dem Fach KFZ-Technik/Überprüfung von wiederkehrenden Begutachtungen beigezogen, wäre die belangte Behörde zur Ansicht gelangt, dass von den Voraussetzungen für die wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a KFG für den Standort ***, ***, auszugehen ist. Dem aufgezeigten Verfahrensfehler kommt daher Ergebnisrelevanz zu.

Ausdrücklich wird Bezug genommen auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes, GZ 83/11/0167, vom 19.09.1984. Der Verwaltungsgerichtshof führt aus, dass die Vertrauenswürdigkeit zum Zeitpunkt der Erlassung des Berufungsbescheides zu beurteilen ist.

Beweis: wie bisher

Sachverständigengutachten

Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 19.09.1984, GZ 83/11/0162

Die angefochtene Entscheidung widerspricht der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes.

b) inhaltliche Rechtswidrigkeit

Der Beschwerdeführer erlaubt sich der Einfachheit halber auf die Ausführungen zu a) zu verweisen und werden diese Ausführungen zu Rüge der inhaltlichen Rechtswidrigkeit erhoben.

Durch die getroffenen Maßnahmen ist sichergestellt, dass sämtliche Anforderungen erfüllt sind und korrekte Begutachtungen nach § 57a Abs. 2 KFG sichergestellt sind. Der Beschwerdeführer wird auch unterstützt/betreut und geprüft von einer fachkundigen Unternehmensberatung. All diese Maßnahmen sind bei der Beurteilung der aktuellen Vertrauenswürdigkeit im Hinblick auf die zu treffende Prognoseentscheidung zu berücksichtigen und geben Grund zur Annahme, dass der Beschwerdeführer die Aufgaben entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes, nämlich der Gewährleistung, dass nur betriebstauglich und verkehrssichere sowie nicht übermäßige Schadstoffemissionenverursachende Fahrzeuge am Verkehr teilnehmen, erfüllt. Es kann nicht von einer Vertrauensunwürdigkeit des Beschwerdeführers ausgegangen werden (VwGH 27.3.2008, 2005/11/0193).

Aufgrund der getroffenen Qualitätssicherung zur Maßnahme und hinkünftig laufenden Überprüfung/Kontrollen kann von einer Vertrauensunwürdigkeit des Beschwerdeführers nicht ausgegangen werden.

Der Beschwerdeführer verfügt über alle wiederkehrenden, für die Begutachtung erforderlichen, Einrichtungen und sorgt aufgrund der fachspezifischen Begleitung/Überprüfung dafür, dass sämtliche faktischen und gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden. Hinzu kommt, dass auch im Hinblick auf die vorzunehmende Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit des Beschwerdeführers die Verschaffung eines persönlichen Eindrucks geboten ist.

Der angefochtene Bescheid ist sohin auch mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit behaftet.“

3. Zum durchgeführten Ermittlungsverfahren:

Am 14. Juni 2021 führte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich eine öffentliche mündliche Verhandlung durch, welche von der belangten Behörde unbesucht blieb. Das Verwaltungsgericht hat im Rahmen dieser Verhandlung durch Einsichtnahme in den verwaltungsbehördlichen Akt der Landeshauptfrau von Niederösterreich zur Zl. ***, sowie in jenen des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich mit der Zl. LVwG-AV-511-2021 Beweis erhoben, auf deren Verlesung seitens des Rechtsvertreters des Rechtsmittelwerbers verzichtet wurde. Ebenso erfolgte die Einvernahme des Beschwerdeführers, sowie des Zeugen O. Im Verhandlungsverlauf äußerte sich auch der der Verhandlung beiwohnende Enkel des Rechtsmittelwerbers, D.

Mit Schriftsatz vom 02. Juli 2021 brachte der Beschwerdeführer die ersten zwei Seiten der Originalbetriebsanleitung bezüglich des Bremsverzögerungsmessgerätes der Marke MAHA Maschinenbau Haldenwang, Type VZM300, im elektronischen Wege in Vorlage. Hierzu wurde wie folgt vorgebracht:

„Weiters wird ausgeführt, dass gemäß Information des Beschwerdeführers eine Messtoleranz von 1 % berücksichtigt werden kann. Der Beschwerdeführer erlaubt sich diesbezüglich auf das E-Mail vom 15.06.2021 zu verweisen.

Es ergibt sich sohin, dass nicht zu Unrecht ein positives Gutachten erstellt wurde.

Der Beschwerdeführer teilt weiters mit, dass ein § 57a Revisions-Check bei der Unternehmensberatung C OG für die Kalenderwoche 29 bereits terminisiert ist.“

Zum Beweis dazu wurde ein E-Mail vom 15. Juni 2021 der E GmbH der Eingabe angeschlossen, welches folgenden Inhalt aufweist:

— Ursprüngliche Nachricht -----

Von: *** [mailto:***]

Gesendet: Dienstag, 15. Juni 2021 09:39

An: 'D - Landtechnik Autohaus F

Betreff: Messtoleranz VZM300

Hallo Hr. D,

habe nun noch folgende Info erhalten:

1 % IST MESSTOLERANZ VOM ENDWERT

mit freundlichen Grüßen / Best regards

G

Firma

E GmbH

***"

4. Feststellungen:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 17. September 2012, Zl. ***, wurde die dem H, Sohn des nunmehrigen Rechtsmittelwerbers, mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 07. März 2002, Zl. ***, erteilte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle ***, ***, mit sofortiger Wirkung widerrufen.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 28. Dezember 2012, Zl. ***, wurde A die Ermächtigung erteilt, in der Prüfstelle in ***, ***, näher bestimmte Fahrzeugkategorien wiederkehrend zu begutachten. Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 06. Juni 2013, Zl. ***, wurde diese Ermächtigung erweitert.

Mit Schreiben der Kraftfahrbehörde vom 13. September 2017, ***, erging gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967 folgende Anordnung zur Mängelbehebung an den Beschwerdeführer:

„Die am 1. August 2017 von einem Amtssachverständigen der Abteilung technische Kraftfahrzeugangelegenheiten des Amtes der NÖ Landesregierung durchgeführte Revision Ihrer Prüfstelle brachte (auszugsweise) Folgendes hervor:

„.....

1. Formelle Voraussetzungen SM LM IO

.....

- Mangelnde Kenntnis gesetzlicher Bestimmungen H G G

Bei 3 Iof-Zugmaschinen mit Allradantrieb, wurden keine ausreichende Abbremsung der Betriebsbremse erreicht (min. erforderlich 40%) und dennoch positiv begutachtet (siehe - Anhang "Gutachten zu geringe Abbremsung der BBA").

.....

- Begutachtung Fahrzeugkat. ohne technische Einrichtungen H G G

Am 27.10.2016 wurde von Herrn I 1 Fahrzeug der Klasse N1 mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 2.880 kg begutachtet und ein Gutachten mit positiver Beurteilung erstellt (EBV-Nr.: ***)

Die Begutachtungswerkstätte besitzt keinen Spieldetektor, der für eine Begutachtung von Fahrzeugen mit mehr als 2.800 kg Gesamtgewicht erforderlich ist (siehe Anhang "Gutachten Gesamtgewicht 2880kg").

....

2. Begutachtungsplaketten

- Plaketten nicht ordnungsgemäß verwahrt G H G

Einige Plaketten waren im verschlossenen Behältnis, jedoch nicht versperrt.

....

3. Begutachtungsstempel

....

- nicht ordnungsgemäße Verwahrung des Stempels



Stempel lag auf Schreibtisch und war frei zugänglich.

....

4. Gutachten

....

- fehlende Eintragungen im Gutachten



Bei 6 Gutachten (Fahrzeugklasse L6e) wurde kein Absorptionsbeiwert angegeben (siehe - Anhang "Gutachten fehlende Abgaswerte Klasse L6e");

Bei 7 Gutachten (Fahrzeugklasse L1e) wurde kein Wert der Bremsflüssigkeit angegeben (Zeitraum: L1e - 10.05.2017 bis 25.07.2017, siehe - Anhang "Gutachten fehlende Bremsflüssigkeit Klasse L1e").

Bei 6 Gutachten (Fahrzeugklasse L7e) wurde kein Wert der Bremsflüssigkeit angegeben (siehe - Anhang "Gutachten fehlende Werte Feststellbremse + Bremsflüssigkeit Klasse L7e").

Bei allen Gutachten (13 Stück, Fahrzeugklasse L7e) wurde keine Abbremsung der Feststellbremse angegeben, zusätzlich wurde bei der Ermittlung der Hinterradbremse Werte eingetragen die teilweise nicht der Wahrheit entsprechen -> Integralbremse (siehe - Anhang "Gutachten fehlende Werte Feststellbremse + Bremsflüssigkeit Klasse L7e").

- unrichtige Eintragungen im Gutachten



Bei 1 Gutachten (Fahrzeugklasse L6e) wurde eine falsche Motorkategorie (Benzinmotor anstatt Dieselmotor angegeben, siehe - Anhang "Gutachten falsche Motorkategorie Klasse L6e").

Bei 1 Gutachten (Fahrzeugklasse T1) wurden folgende 3 Angaben im Gutachten falsch angeführt: Fahrgestellnummer, Typenbezeichnung und Erstzulassungsdatum (siehe - Anhang "zu geringe Abbremsung der BBA", Gutachtennummer: *** - erstellt durch Herrn J).

Bei 1 Iof-Zugmaschine (Fahrzeugklasse T1) wurden eine Abbremsung von 377,17% bei der Feststellbremse / Hilfsbremse eingetragen, eine derartige Abbremsung (>100%) ist absolut unrealistisch. (siehe - Anhang "unrealistischer Bremswert bei FBA/HBA").

....

Mit Schreiben vom 11.9.2017 teilten Sie Folgendes mit:

„hiermit nehmen wir Stellung zu Ihrem Schreiben vom 21.08.2017:

1. Formelle Voraussetzungen

A Gutachten ***: Dieses Gutachten muss irrtümlich zum Schreiben gelangt sein, es wurde nicht von uns sondern von Fa. K aus *** erstellt.

B Gutachten ***: Bei diesem Fahrzeug erfolgt die Allradzuschaltung mechanisch, nicht bei der Betätigung der Betriebsbremse, daher gilt hier der Grenzwert von 30% Abbremsung, somit ist das Gutachten richtig erstellt.

C Gutachten***: Nach Kontrolle des Ausdruckes des Bremsverzögerungsgerätes mussten wir feststellen, dass bei diesem Fahrzeug tatsächlich der Grenzwert nicht erreicht wurde. Nach Rücksprache mit dem Prüfer konnte allerdings bemerkt werden, dass das Fahrzeug unmittelbar vor Erstellung des Prüfgutachtens neu bereift und daher der Bremswert lediglich aufgrund der weichen Reifen nicht erreicht wurde.

Zweifelsohne hätte der Prüfer den zu niedrigen Wert allerdings nicht in ein positives Gutachten eintragen dürfen. Wir alle bemühen uns sehr, gewissenhaft zu arbeiten, der zu niedrige Wert wurde aber hier leider übersehen.

Um solche Fehler auszuschließen, wäre es bestimmt hilfreich wenn auch die neue EBV Version wieder eine Fehlermeldung ausgibt wenn der erfasste Bremswert zu niedrig ist, dafür müsste man zwar bei der Erfassung in EBV zwischen den Bremssystemen unterscheiden, wir werden dieses Anliegen an den Wirtschaftsverlag weiterleiten.

1. D Gutachten

Dieses Gutachten wurde durch den urlaubsbedingten Ausfall des Büromitarbeiters L, der normalerweise für die Prüfer die Eingabe in EBV erledigt, von D erstellt, der an diesem Tag erstmals mit der neuen EBV Version gearbeitet hat.

Bei diesem Gutachten sind nach Kontrolle des Ausruckes des Bremsverzögerungsmessgerätes die Bremswerte in Ordnung, Betriebs- und Feststellbremse wurden allerdings bei der Eingabe in EBV falsch erfasst.

Bei der Datenübernahme aus der ZBD wird standardmäßig als Tag der Erstzulassung der 01. dM erfasst - wurde aber von uns nicht auf den richtigen Tag korrigiert. Ein dritter Fehler ist bei Erfassung der Fg-Nummer passiert.

E Gutachten

Offensichtlich wurde die 2,8 t Grenze wegen der Überschreitung von lediglich 80kg übersehen. Der Prüfer wurde in dieser Sache belehrt und ermahnt, dass so etwas nie wieder vorkommt.

2. Begutachtungsplaketten & 3. Begutachtungstempel

Wir bewahren die vorrätigen Prüfplaketten in einem versperrten Tresor auf.

Die Menge, die wir etwa täglich brauchen und den Stempel, bewahren wir in einer Handkassa auf.

Diese Kassa war zum Zeitpunkt des Eintreffens der Beamten offen, da unmittelbar vorher ein Gutachten erstellt wurde.

Wir halten seit dem Tag der Revision die Kasse immer geschlossen und versperrt und öffnen sie nur zur Entnahme von Plakette und Stempel.

4. Gutachten

Die fehlenden Eingabewerte bei den Gutachten der Klasse L1e, L6e und L7e sind einerseits, auf irrtümlicher Auffassung der gesetzlichen Bestimmungen zurückzuführen, außerdem ist es in der neuen EBV Version nicht immer möglich, die Werte zu erfassen, diesbezüglich haben wir uns nach der Revision schon an den Wirtschaftsverlag gewandt.

Bei den L6e Fahrzeugen wurde davon ausgegangen, dass generell keine Abgasmessung notwendig ist, so wie dies bei diesen Fahrzeugen mit einem Benzinmotor ist. Bei den L7e Fahrzeugen wurde irrtümlich der Wert der Feststellbremse bei der Hinterradbremse eingegeben, der Vorgang der Prüfung selbst wurde jedoch korrekt durchgeführt. Es ist aber im Nachhinein nicht mehr nachvollziehbar, ob es sich dabei nicht um Fahrzeuge handelt, die auch eine separate Ansteuerung der Hinterradbremse haben, wie es bei etlichen L7e Fahrzeugen der Fall ist.

Zusammenfassend ist folgendes zu sagen: Wir haben sofort nach Bekanntwerden des Revisionsergebnisses dieses mit sämtlichen Prüfern besprochen und eine Nachschulung durchgeführt. Vor allem wurden die Prüfungen der Bremsen der einzelnen Fahrzeugklassen im Fahrversuch trainiert, um künftig nicht nachvollziehbare Messergebnisse umgehend zu erkennen und um die Bremsenprüfung stets korrekt durchzuführen und dass die Werte ordnungsgemäß in die EBV übernommen werden. Weiters werden nunmehr mindestens einmal wöchentlich die Gutachten auf Nachvollziehbarkeit kontrolliert und mindestens einmal im Monat eine Teambesprechung mit sämtlichen Prüfern durchgeführt (bei erkannten Fehlern sofort). Mit diesen umgehenden Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass derartige Fehler (soweit diese von uns veranlasst wurden) nicht wieder vorkommen können und die Qualität der Begutachtungen absolut passt.“

Aufgrund der bei der Revision am 1.8.2017 festgestellten Mängel werden gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967 folgende

A N O R D N U N G E N

zur Behebung von Mängeln

getroffen:

? Der Ermächtigungsumfang ist einzuhalten.

? Bei der wiederkehrenden Begutachtung und der Ausstellung von Prüfgutachten ist mehr Sorgfalt aufzuwenden, insbesondere Bremsenprüfung, Abgasmessung.

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

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

Mit Schreiben der belangten Behörde vom 27. Mai 2020, Zl. ***, erging gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967 folgende, weitere Anordnung zur Mängelbehebung:

„Der Amtssachverständigen der Abteilung technische Kraftfahrzeugangelegenheiten des Amtes der NÖ Landesregierung teilte mit Schreiben vom 5. Mai 2020 Folgendes mit „Befund:

Das im beiliegenden Gutachten angeführte Fahrzeug mit dem

Kennzeichen: ***

Marke: OPEL

Type: Corsa

Fahrgestellnummer: ***

wurde durch das Amt der NÖ-Landesregierung, Abt. WST8 am 12.06.2019 einer Überprüfung gemäß § 58 KFG 1967 (Teiluntersuchung) unterzogen. Gutachtennummer: ***

Kilometerstand: 35.353 km

Folgende erhebliche Mängel wurden festgestellt:

1.4.1 Differenz zu groß, >50%, schwerer Mangel

8.4.1 leichter Mangel

1.1.11 leichter Mangel

4.1.1 leichter Mangel

1.2.1 Differenz zu groß, >30%, schwerer Mangel

5.1.1 leichter Mangel

6.1.1 leichter Mangel

Dieses Fahrzeug wurde am 30.04.2019 gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 von der Firma A (Erstellt durch: I) überprüft.

Gutachtennummer: ***

Kilometerstand: 33.565 km

Folgende Mängel wurden festgestellt:

6.1.1 schwerer Mangel

6.2.3 Türen angerostet, schwerer Mangel

8.4.1 Ölverlust Motor und Getriebe, schwerer Mangel

3.2 Steinschläge auf der Windschutzscheibe, leichter Mangel

5.1.3 Radlager links vorne defekt, schwerer Mangel

5.1.2 leichter Mangel

1.1.12 Bremsschläuche porös, schwerer Mangel

5.3.2 Stoßdämpfer hinten Wirkung, leichter Mangel

6.2.4 Schweller durchgerostet schwerer Mangel

Bremswerte:

Betriebsbremse A1: links 1,80 kN, rechts 2,00 kN, Differenz 10,00 %

Betriebsbremse A2: links 1,40 kN, rechts 1,30 kN, Differenz 7,00 %

Feststellbremse A1: links 1,20 kN, rechts 1,20 kN, Differenz 0,00 %

Abbremswirkung: Betriebsbremse 74,03 %, Feststellbremse 27,34 %, Hilfsbremse 35,31 %

Abgaswerte:

Leerlaufdrehzahl 950 U/Min., CO-Gehalt im Leerlauf 2,16, HC-Gehalt im Leerlauf 286

und als NICHT verkehrs- und betriebssicher eingestuft.

Dieses Fahrzeug wurde am 11.06.2019 gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 von der Firma A (erstellt durch: M) erneut überprüft.

Gutachtennummer: ***

Kilometerstand: 33.565 km

Folgende Mängel wurden festgestellt:

5.3.2 leichter Mangel

8.4.1 leichter Mangel

6.1.1 schwerer Mangel, schwerer Mangel (behoben)

3.2 leichter Mangel

6.2.4 schwerer Mangel, schwerer Mangel (behoben)

5.1.3 schwerer Mangel, schwerer Mangel (behoben)

5.1.2 schwerer Mangel, schwerer Mangel (behoben)

1.1.12 schwerer Mangel, schwerer Mangel (behoben)

6.2.3 schwerer Mangel, schwerer Mangel (behoben)

Bremswerte:

Betriebsbremse A1: links 1,80 kN, rechts 2,00 kN, Differenz 10,00 %

Betriebsbremse A2: links 1,40 kN, rechts 1,30 kN, Differenz 7,00 %

Feststellbremse A1: links 1,20 kN, rechts 1,20 kN, Differenz 0,00 %

Abbremswirkung: Betriebsbremse 74,03 %, Feststellbremse 27,34 %, Hilfsbremse 35,31 %

Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit: 198,00 °C

Abgaswerte:

Leerlaufdrehzahl 950 U/Min., CO-Gehalt im Leerlauf 2,16, HC-Gehalt im Leerlauf 286

und als verkehrs- und betriebssicher eingestuft.

GUTACHTEN

Aufgrund der Zeitspanne und der differenzierten Gutachtenergebnisse liegt der Verdacht nahe, dass die Überprüfung gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Aus technischer Sicht waren folgende Mängel bereits bei der Überprüfung gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 vorhanden und hätten eine positive Überprüfung ausgeschlossen:

1.4.1 Differenz der FBA bei Achse 2 - zu groß, >50%, schwerer Mangel

1.2.1 Differenz der BBA bei Achse 2 - zu groß, >30%, schwerer Mangel

Auf Grund der zu großen Differenz hins. BBA (Mangelpunkt 1.2.1; gemessen: 39 %) und hins. FBA (Mangelpunkt 1.4.1; gemessen: 67 %) jeweils an Achse 2, sowie der überaus geringen Zeitdifferenz und geringen Kilometerstandsdifferenz (zwischen der §58- Überprüfung und der §57a-Überprüfung - vom 30.04.2019: 43 Tage und 1.788 km sowie der

erneuten §57a-Überprüfung - vom 11.06.2019: 1 Tage und 1.788 km) ist aus kraftfahrtechnischer Sicht davon auszugehen, dass der Mangel zum Zeitpunkt der Begutachtung lt. § 57a KFG 1967 bereits bestanden hat (siehe Gutachten lt. Anhang).

Hinsichtlich der Kilometerstandsangaben betreffend der beiden § 57a-Überprüfung (vom 30.04.2019 und 11.06.2019) ist ebenfalls anzumerken, dass beide Kilometerangaben völlig ident sind und mit dem gegenständlichen Fahrzeug quasi 0 km zwischen den beiden § 57a-Überprüfungen (zeitlicher Abstand: 42 Tage) zurückgelegt wurden. Das würde bedeuten, dass bei der erneuten vollständigen § 57a-Überprüfung am 11.06.2019 keine erneute Probefahrt durchgeführt wurde, obwohl dies lt. PBStV ("allgemeiner Teil", Punkt: 5.2.2 bzw. 5.2.2.3 und "PBStV", Punkt: 5.1.3 und 7.8) bei jeder vollständigen Überprüfung lt. § 57a KFG 1967 dezidiert vorgeschrieben ist, da die Probefahrt als wesentliches Instrument der Gesamtbeurteilung dient.

Aber auch nach jeder Reparatur an einer Bremsanlage, insbesondere nach dem Austausch von Bremsschläuchen etc., ist eine Probefahrt sowie eine Bremsenprüfung durchzuführen, um die Bremsanlage auf entsprechend korrekte Funktion hin zu überprüfen, dies gilt auch für Nachprüfungen lt. § 57a KFG 1967 innerhalb der 28 Tage und 1.000 km.

Bei der § 58-Überprüfung am 12.06.2019 wurde jedoch ein Kilometerstand von 35.353 km festgestellt, dass würde im Hinblick auf die Kilometerstandsangabe der letzten § 57a- Überprüfung vom 11.06.2019 bedeuten, dass innerhalb eines Tages (11.06.2019 bis 12.06.2019) 1.788 km mit dem gegenständlichen Fahrzeug zurückgelegt wurden, hier kann es sich wohl lediglich um eine falsche Kilometerstandsangabe am § 57a-Gutachten handeln.

Da bei beiden Gutachten lt. § 57a KFG 1967 auch komplett idente Bremswerte angegeben wurden, besteht hier ebenfalls der Verdacht, dass keine erneute Bremsenprüfung am 11.06.2019 stattgefunden hat, obwohl dies lt. PBStV (Punkt: 1.2.1 bzw. 1.4.1) bei jeder vollständigen Überprüfung lt. § 57a KFG 1967 dezidiert vorgeschrieben ist. Die Überprüfung lt. § 57a KFG 1967 - ist aus den eben beschriebenen Gründen - als unvollständig anzusehen. Die mangelhafte Bremsanlage bei Achse 2 links (siehe Bremskraft-Differenz der BBA und FBA lt. § 58 KFG 1967), hätte somit mit hoher Wahrscheinlichkeit bei einer erneuten Bremsenprüfung - durch die geeignete Person am 11.06.2019, festgestellt werden können.

Begründung hins. Bremskraftdifferenz:

Die einzelnen Komponenten der Bremsanlage sind teils stark beanspruchte und für die Verkehrs- und Betriebssicherheit absolut wichtige Fahrzeugteile. Sie sind „normalem“ Verschleiß unterworfen und können Gewalteinwirkungen wie z.B. Überhitzung aber auch Korrosion ausgesetzt sein. Deshalb ist ihre regelmäßige Überprüfung bei Wartungsarbeiten und gesetzlichen Untersuchungen vorgeschrieben.

Je nach Verwendungszweck (für Kurz- oder Langstrecken) und Umgang mit dem betreffenden Fahrzeug, kann dieser „normale“ Verschleiß zwar variieren, dieser ist jedoch ein eher schleicher Prozess, der nicht innerhalb weniger Tage oder Wochen hervorgerufen wird, sofern man außerordentliche Gewalteinwirkung ausschließt.

Grundlegend ist anzumerken, dass Bremsanlagen nach einer Überhitzung, einem Unfall etc. einen möglichen Schaden abbekommen haben, hier ist die Bremsanlage unverzüglich auf mögliche Beschädigung durch übermäßige Gewalteinwirkung genauestens zu überprüfen und eine Weiterfahrt untersagt.

Hinsichtlich des Verwendungszwecks ist noch anzumerken, dass bei Fahrzeuge die regelmäßig und ausschließlich oder vorwiegend für Langstreckenfahrten Verwendung finden, i.d.R. weniger Verschleiß und Korrosion an der Bremsanlage insbesondere an den Bremsscheiben/-Trommeln und Bremsklötzen/-Belägen auftreten wird, als bei sogenannten „Kurzstreckenfahrzeugen“, da im Kurzstreckenbereich i.d.R. die Anzahl der Bremsvorgänge insbesondere bei "Stop & Go-Verkehr" vermehrt stattfinden. Des Weiteren können auch sogenannte Standschäden auf Grund von Korrosion an den Reibflächen (Fläche zwischen Bremsbelag und Bremsscheiben/-Trommeln) insbesondere bei Fahrzeugen die nur sporadisch bzw. selten betrieben werden und möglicherweise auch größtenteils im Freien abgestellt werden, einen negativen Einfluss auf die Bremsanlage haben.

Auf Grund der oben beschriebenen unterschiedlichen Einflussfaktoren auf die Bremsanlage kann beim gegenständlichen Fall zwar keine genaue zeitliche Verschleißangabe angegeben werden, es wird jedoch sehr verdeutlicht, dass bei einem auch stärker beanspruchten „Kurzstreckenfahrzeug“ oder durch Korrosion, doch weit mehr Zeit verstreichen muss, um derart zu verschleifen, sodass eine starke Differenz der Bremskräfte pro Achse auftritt.

Des Weiteren besteht ebenfalls der Verdacht, dass die Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit nicht erneut überprüft und lediglich von der Erstüberprüfung lt. § 57a - vom 30.04.2019 übernommen wurde.

Es ist äußerst unwahrscheinlich, dass nach dem Tausch der Bremsleitungen mit anschließender Entlüftung bzw. Tausch der Bremsflüssigkeit, absolut keine Änderung der Siedetemperatur festgestellt werden konnte (Siedetemperatur einer frischen bzw. neuen DOT 4-Bremsflüssigkeit liegt bei ca. 230°C).

Bei folgenden Mängeln ist aus technischer Sicht kein eindeutiger Nachweis zu führen, dass diese bei der der Begutachtung gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 vorhanden waren:

8.4.1 leichter Mangel (wurde auch an beiden § 57a-Gutachten KFG 1967 angeführt)

1.1.11 leichter Mangel (wurde an keinem der beiden Gutachten lt. § 57a KFG 1967 angeführt; hier besteht ebenfalls der Verdacht, dass dieser „leichte Mangel“ zum Zeitpunkt der Prüfung lt. § 57a KFG 1967 bereits bestanden hat).

4.1.1 leichter Mangel (ohne Kommentar)

5.1.1 leichter Mangel (ohne Kommentar)

6.1.1 leichter Mangel (ohne Kommentar)

Zusatz-Info:

Hinsichtlich der Abgaswerte ist auch anzumerken, dass es sehr unwahrscheinlich ist, bei zwei Abgasmessungen komplett idente Ergebnisse zu erzielen, hier besteht ebenfalls der Verdacht, dass lediglich die alten Abgaswerte übernommen wurden. Bei einer Neuprüfung ist lt. PBStV (siehe Punkt 8.2) immer eine neue Abgasprüfung zu erstellen (Abgaswerte beider § 57a-Gutachten: Leerlaufdrehzahl 950, CO-Gehalt im Leerlauf 2,16, HC-Gehalt im Leerlauf 286; es sind gegebenenfalls beide Abgaszettel vorzulegen - sofern vorhanden).

Die Amtshandlung wurde von zwei Amtsorgan(en) durchgeführt.“

Mit Schreiben vom 26. Mai 2020 teilten Sie Folgendes mit:

„Ich habe Ihr mit 15.05.2020 datiertes Schreiben erhalten und möchte als Betriebsleiter dieser Begutachtungsstelle nach ausführlicher Befragung des beteiligten Prüfers M dazu wie folgt Stellung nehmen:

Am 30.04.2019 wurde bei einem Km-Stand von 33565 vom Prüfer I bezüglich des gegenständlichen Fahrzeugs ein negatives Prüfgutachten ausgestellt. Die schweren Mängel wurden dabei in anderen Bereichen festgestellt, nicht jedoch bei den Bremsen. Vor allem waren die Bremswerte auf allen Achsen positiv.

Am 11.06.2019 wurde dann das Fahrzeug erneut in unsere Begutachtungsstelle zur Nachüberprüfung gebracht. M als Prüfer ist dabei leider vollkommen irrtümlich von einer Nachüberprüfung ausgegangen, obwohl die EBV ohnehin aufgrund der dazwischenliegenden Zeit keine Nachüberprüfung zugelassen hat. Somit wurde ein neues Prüfgutachten eröffnet, jedoch hat M nur mehr die Reparatur der schweren Mängel des Gutachtens vom 30.04.2019 am Fahrzeug kontrolliert. Da eben beim Gutachten vom 30.04.2019 bei den Bremsen keine Mängel festgestellt wurden, hat er keinen neuerlichen Bremsentest durchgeführt und beim Gutachten vom 11.06.2019 die Werte des Gutachtens vom 30.04.2019 übernommen. Weiters wurde ebenfalls irrtümlich beim zweiten Gutachten exakt derselbe Km-Stand vom ersten Gutachten übernommen.

Bei der behördlichen Prüfung gemäß § 58 am 12.06.2019 hatte dann das Fahrzeug einen Km-Stand von 35353. Tatsache ist somit, dass der Fahrzeugbesitzer im dazwischen liegenden Zeitraum (und nicht nur innerhalb eines Tages) 1788 km gefahren ist. Am 18.06.2019 brachte der Fahrzeugbesitzer dann das Fahrzeug erneut zu uns, um die Bremsen wegen der behördlich festgestellten Mängel zu überprüfen (siehe beiliegenden Auftrag in Kopie). Aufgrund der schlechten Werte auf der hinteren Achse wurde dann in weiterer Folge der Bremszylinder links hinten zerlegt und dabei eine starke Undichtheit festgestellt. Ein Reparaturauftrag an uns erfolgte dann aber nicht. Die Undichtheit war aber erst beim Zerlegen ersichtlich, nicht bereits bei der § 57a-Begutachtung vom 11.06.2019 und offensichtlich nicht auch bei der behördlichen Prüfung vom 12.06.2019. Die schlechten Bremswerte bezüglich der hinteren Achse sind eindeutig auf den Mangel des Bremszylinders zurückzuführen. Dieser Mangel kann erst relativ kurz vor den Prüfungen im Juni 2019 aufgetreten sein. Ansonsten wäre eine Fahrt von 1788 km bei diesem Mangel nicht möglich gewesen.

M hat sicherlich einen Fehler hinsichtlich der nicht entsprechenden Vorgangsweise bei der neuerlichen Begutachtung im Irrglauben einer Nachüberprüfung begangen. Keinesfalls liegt jedoch irgendeine damit verbundene Absicht vor.

Jedoch habe ich als Verantwortungsträger jedenfalls beschlossen, M aus dem Prüfdienst zu nehmen und habe zwischenzeitlich auch die behördliche Abmeldung veranlasst. Der nunmehr verbleibende Prüfer I wurde sicherheitshalber instruiert (obwohl dieser von der richtigen Vorgangsweise ohnehin Bescheid wusste), damit ein derartiger Fehler keinesfalls mehr vorkommen kann. Ab sofort werde ich auch die erstellten Gutachten stichprobenartig wöchentlich kontrollieren. Weiters habe ich unseren Mechaniker N zu einem Grundausbildungskurs für Prüfer von Begutachtungen gem. § 57a beim WIFI NÖ angemeldet um nach erfolgreicher Ausbildung wieder zwei Mitarbeiter im Prüfdienst zu haben.“

Es werden gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967 folgende

A N O R D N U N G E N

zur Behebung von Mängeln

getroffen:

? Bei der wiederkehrenden Begutachtung und der Ausstellung von Prüfgutachten ist mehr Sorgfalt aufzuwenden und die Gutachten vollständig und richtig auszufüllen.

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

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

Als Konsequenz wird M nicht mehr für Überprüfungen gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 im Betrieb des Rechtsmittelwerbers eingesetzt.

Die am 04. Februar 2021 von einem Amtssachverständigen der Abteilung technische Kraftfahrzeugangelegenheiten des Amtes der NÖ Landesregierung im Auftrag der Kraftfahrbehörde durchgeführte Revision in der verfahrensgegenständlichen Prüfstelle brachte (auszugsweise) Folgendes hervor:

„.....

1. Formelle Voraussetzungen SM LM IO

.....

- Mangelnde Kenntnis gesetzlicher Bestimmungen   

Bei mehreren Gutachten hätten die Eintragungen von Bremswerten zu einem negativen Begutachtungsergebnis führen müssen:

Die entsprechenden Nachweise/Messschriebe der Prüfungsaufträge wurden im Zuge der Revision auf Eingabefehler negativ überprüft und liegen den elektronischen Gutachtenbeilagen bei.

- Gutachtennr. Beilage "****"

Die geprüfte allradgebremste Zugmaschine wurde mit der Betriebsbremswirkung von nur 39,55% positiv überprüft, obwohl zumindest 40% für eine positive Überprüfung nötig ist.

- Gutachtennr. Beilage "****"

Die geprüfte hinterradgebremste Zugmaschine wurde mit der Betriebsbremswirkung von nur 28,95% positiv überprüft, obwohl zumindest 30% für eine positive Überprüfung nötig ist.

- Gutachtennr. Beilage "****"

Das geprüfte historische zweirädrige Kleinkraftrad wurde mit nur 39,35% Betriebsbremswirkung positiv überprüft, obwohl zumindest 42% für eine positive Überprüfung nötig ist.


Die EBV-Gutachten werden derzeit auf Grund von handschriftlichen EBV- Auftragsaufzeichnungen von Bürokräften eingegeben und nicht von den geeigneten Prüfern selbst eingetragen.

Es ist davon auszugehen, dass die Gutachten vor Unterfertigung unzureichend auf die Prüfergebnisse kontrolliert werden.

.....

2. Begutachtungsplaketten

....

- Unvollständig (fehlende verlochete Plaketten)   

Plakette *** - Keinen Nachweis über den Verbleib:

Es waren keine Restfragmente bzw. Lichtbilder bzw. sonstige Aufzeichnungen über den Verbleib vorhanden.

siehe elektr. Beilage: "****"

Im Zuge der Kontrollen der Plaketten im Sonderstatus konnte eine Plakette *** im Ablageordner gefunden werden, welche zum einem nicht stornierten Gutachten (Gutachtennr.: *** / EBV-Nr.: ***) gehört für welches am selben Tag eine Ersatzplakette *** ausgestellt wurde. Die Ausstellung einer Ersatzplakette ist in diesem Fall nicht korrekt, da die Fahrzeugbegutachtung neu durchzuführen und das Vorgutachten samt Plakette zu stornieren korrekt gewesen wäre.

.....

3. Gutachten

.....

- unrichtige Eintragungen im Gutachten   

Siehe Beilage: "****"

Alle 7 Fahrzeuge haben ein höchst zulässiges Gesamtgewicht über 750 kg und sind somit als Anhänger der Fahrzeugklasse O2 einzustufen.




Die Überprüfung und die Eintragungen hätten bei allen Fahrzeugen dabei nicht zu einem negativen Ergebnis geführt.

Bei zwei weiteren Gutachten

? Gu.nr.: *** (EBV-Nr.: ***), Beilage: "****"

? Gu.nr.: *** (EBV-Nr.: ***), Beilage: "****"

waren unrealistische Werte der Motorrad-Abbremsung (Hinterrad) sowie Abregeldrehzahl beim BMW eingetragen. Mittels Kontrolle der vorhandenen Aufzeichnungen konnte vor Ort festgestellt werden, dass es sich dabei um EBV-Eingabefehler handelte und die Überprüfungen ebenfalls nicht zu einem negativen Ergebnis geführt hätten.

- nicht Berücksichtigung der Vorgaben des Mängelkatalogs   

Siehe elektronische Beilage: "****"

Bei den Zugmaschinen über 40 km/h (Fahrzeugklasse T1b / T5), mit stufenlosen Getrieben, werden die Werte der Feststellbremse sowie der Hilfsbremse bei allen 9 Fahrzeugen mit 99,90% und Zusatztexten im Bemerkungsfeld (gegen Wegrollen überprüft) eingetragen.

Laut Mängelkatalog sind bei Fahrzeugen, bei denen die Feststellbremse nur statisch geprüft werden kann, die ausreichende Bremswirkung durch Betätigen der Feststellbremse und einem anschließenden gefühlvollen Wegfahrversuch festzustellen.



In diesen Fällen soll der erforderliche Mindestbremswert für die Feststellbremse bzw. Hilfsbremse von 16% bzw. 22,5% laut Vorgaben in das Gutachten eingetragen und im dazugehörigen Textfeld des Prüfpunktes „z.B.: der Text statische Bremsprüfung — fiktiver Mindestwert erfasst“ hinterlegt werden.

Ergänzend darf aus technischer Sicht ergänzt werden, dass die Prüfung der Feststellbremse / Hilfsbremse der gegenständlichen Fahrzeuge auch mittels Fahrbremsprobe (max. 50% der Bauartgeschwindigkeit) und schreibenden Bremsverzögerungsmessgerät möglich gewesen wäre.

.....

4. Technische Einrichtungen

.....

- Funktionsfähigkeit der Einrichtungen nicht vorhanden  

Quelle: Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwg Niederösterreich, <http://www.lwg.noe.gv.at>

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at