

TE Lvwg Erkenntnis 2021/10/21 LVwG-AV-740/001-2021

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 21.10.2021

Entscheidungsdatum

21.10.2021

Norm

KFG 1967 §57a Abs2

KFG 1967 §57a Abs2a

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Lindner als Einzelrichterin über die Beschwerde der C GmbH, vertreten durch die A Rechtsanwälte OG, ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von NÖ vom 25. März 2021, Zl. ***, betreffend den Widerruf der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 Kraftfahrgesetz 1967 zu Recht:

1. Gemäß § 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde teilweise Folge gegeben und der angefochtene Bescheid dahingehend abgeändert, als die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, ausschließlich hinsichtlich Fahrzeugen der Fahrzeugklasse L widerrufen wird.

2. Gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967 werden folgende Anordnungen erteilt:

- Sie haben die Abgasmessung von Kraftfahrzeugen mit Selbstzündungsmotoren laut Prüfanweisung des Mängelkataloges durchzuführen, insbesondere darauf zu achten, dass die erforderlichen Messdrehzahlen (Abregeldrehzahl oder Drehzahl gemäß der vereinfachten Prüfanweisung für Dieselmotorkraftfahrzeuge bis 3.500 kg höchstzulässiges Gesamtgewicht – Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 6.9.2017, GZ BMVT-185.506/0002-IV/ST5/2017) erreicht werden.

- Sie haben im Umgang mit den Begutachtungsplaketten größte Sorgfalt aufzuwenden, insbesondere darauf zu achten, dass deren Verbleib – auch bei stornierten Plaketten – jederzeit nachvollzogen werden kann.

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

Entscheidungsgründe:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 15. Oktober 2004, Zl. ***, wurde der C GesmbH die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, KG ***, Gstk. Nr. ***, erteilt und die Begutachtungsstellennummer *** zugewiesen.

Mit dem angefochtenen Bescheid vom 25. März 2021, Zl. ***, wurde die der C GmbH erteilte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, widerrufen.

In der Begründung wurde Folgendes ausgeführt:

Mit Schreiben der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 28. Mai 2014, Zl. ***, seien dem Ermächtigungsinhaber Anordnungen gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967 erteilt worden.

Am 22. Februar 2021 seien bei einer unangekündigten Revision Mängel bei der wiederkehrenden Begutachtung in der verfahrensgegenständlichen Prüfstation festgestellt worden:

- Mangelnde Kenntnis gesetzlicher Bestimmungen: schwerer Mangel

Bei 2 Gutachten hinsichtlich Fahrzeugklasse L1e sei die neue 3-2-1-Regelung nicht berücksichtigt worden.

Nr. ***, L1e, Erstzulassungsdatum: 22.10.2018;

Begutachtungsdatum: 24.07.2020

Nr. ***, L1e, Erstzulassungsdatum: 22.10.2018,

Begutachtungsdatum: 28.07.2020; Plaketten-Lochung lt. Gutachten 10.2021

Bei 1 Gutachten hinsichtlich Fahrzeugklasse L1e sei bei Mangelpunkt 8.1 ein „schwerer Mangel“ und ein „leichter Mangel“ gesetzt, obwohl die angeführte Siedetemperatur über 150°C lag (siehe Gutachten Nr. ***), Siedetemperatur lt. Gutachten: ***; lt. PBStV ist die Siedetemperatur erst unter 150°C als „schwerer Mangel“ zu beurteilen; unter 180°C wäre dies lediglich als „leichter Mangel“ einzustufen gewesen.

Bei 1 Fahrzeug der Klasse L3e sei die Betriebsbremse nicht mit 40 km/h geprüft worden, sondern lediglich mit 30 km/h.

- Begutachtungsplaketten unvollständig: schwerer Mangel

3 offene Plaketten (***) – weiß; (***) – grün; (***) – grün) hätten nicht vorgelegt werden können.

4 stornierte Plaketten (***) – weiß; (***) – weiß; (***) – weiß; (***) – weiß) hätten nicht vorgelegt werden können.

- Unrichtige Eintragungen im Gutachten: schwerer Mangel

Bei 2 Gutachten der Fahrzeugklasse L1e bzw. L3e sei eine Abbremsung der Feststellbremse im Gutachten angeführt worden, obwohl diese Fahrzeuge keine derartige technische Einrichtung aufwiesen.

Nr. ***, L1e, Abbremsung der FBA 50,56%

Nr. ***, L3e, Abbremsung der FBA 44,24%

Bei 2 kontrollierten Gutachten hins. Fahrzeugklasse L1e bzw. L3e seien unrealistisch hohe bzw. technisch nicht nachvollziehbare Bremswerte bei der Hinterradbremse angegeben:

Nr. *** – BBA: 70,74%, Hinterradabbremsung: 50,56%

Nr. *** – BBA: 59,02%, Hinterradabbremsung: 64,32%

Bei einem Fahrzeug der Klasse M1 sei eine falsche Fahrzeugklasse vermerkt (siehe Gutachten Nr. ***, angeführte Fahrzeugklasse lt. Gutachten: „Sonst“)

- Messschriebe (Abgasuntersuchung) nicht vorhanden: leichter Mangel

Bei 1 Gutachten hins. Fahrzeugklasse M1 sei lt. Gutachten eine positive EOBD- Prüfung durchgeführt worden, der Messschrieb habe jedoch nicht vorgelegt werden können (GA-Nr. ***).

- Abgasmessung nicht ordnungsgemäß durchgeführt: schwerer Mangel

Bei 4 kontrollierten Gutachten hins. Fahrzeugklasse M1 sei eine zu geringe Abregeldrehzahl bzw. eine Drehzahl unter der Motor-Nennndrehzahl angeführt worden (siehe Gutachten:

Nr. ***, Abregeldrehzahl lt. Gutachten: 3090 U/min,

Nennndrehzahl lt. Hersteller: 4000 U/min;

Nr. ***, Abregeldrehzahl lt. Gutachten: 3380 U/min,

Nennndrehzahl lt. Hersteller: 4000 U/min;

Nr. ***, Abregeldrehzahl lt. Gutachten: 2460 U/min,
Nenn Drehzahl lt. Hersteller: 4000 U/min;

Nr. ***, Abregeldrehzahl lt. Gutachten: 3010 U/min,
Nenn Drehzahl lt. Hersteller: 4500 U/min;

Bei einem kontrollierten Gutachten der Fahrzeugklasse M1 sei eine unrealistische Abregeldrehzahl angegeben (Gutachten Nr. ***): Abregeldrehzahl lt. Gutachten : 3 U/min, Abregeldrehzahl lt. Abgaszettel: 3090 U/min

- Funktionsfähigkeit der Einrichtungen eingeschränkt: schwerer Mangel

Die Bremsprüfstrecke sei auf Grund der mangelhaften Platzierung absolut ungeeignet. Ein gefahrloses Anfahren mit 30 m/h bzw. 40 km/h sei nicht möglich.

- Abnahmebefund und behördliche Überprüfungen liegen nicht vor:

Schwerer Mangel: Die Kennzeichnung des Trübungsmessgerätes stimme mit dem vorgelegten Prüfbuch nicht überein (Kennzeichnung am Messgerät: *** außen, *** innen; Kennzeichnung lt. Prüfbuch: ***)

Die Behörde könne angesichts der gravierenden Fehler, die bei der Revision am 22. Februar 2021 festgestellt worden seien, nicht davon ausgehen, dass die der C GmbH anvertraute hoheitliche Aufgabe entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes ausgeübt werde. Daran könnten auch die im Anschluss an die Revision ergriffenen Maßnahmen nichts ändern. Die Anordnungen vom 28. Mai 2019 seien nicht hinreichend umgesetzt worden.

Einer nicht vertrauenswürdigen Person die Ermächtigung gemäß 57a Abs. 2 KFG 1967 zu belassen, stünden zwingende öffentliche Interessen entgegen, tragen doch die Inhaber von Berechtigungen wie der Vorliegenden die große Verantwortung dafür, dass nur dem gesetzlichen Standard entsprechende Kraftfahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen. Eine Person, bei der nicht davon ausgegangen werden könne, dass sie die ihr zukommende – im Interesse der Verkehrssicherheit liegende – Aufgabe gewissenhaft erfüllen werde, sei im öffentlichen Interesse von solchen Tätigkeiten auszuschließen. Angesichts dessen hätten die wirtschaftlichen Auswirkungen des Widerrufs für die Betroffenen außer Betracht zu bleiben.

Dagegen hat die C GesmbH mit Schriftsatz vom 23. April 2021 fristgerecht Beschwerde erhoben und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung und ersatzlose Behebung des bekämpften Bescheides, in eventu Abänderung des Bescheides dahingehend, dass die Ermächtigung nur hinsichtlich der Fahrzeugklasse L widerrufen werde, beantragt.

Zur Begründung wurde ausgeführt, dass hinsichtlich der Missachtung der 3-2-1 Regelung bei einem Fahrzeug der Klasse L1e mit Gutachten Nr. *** wegen schwerer Mängel negativ begutachtet, sodann nach Reparatur mit Gutachten Nr. *** positiv begutachtet worden sei. Es sei dadurch keine Beeinträchtigung des Schutzzweckes des KFG nicht erreicht worden, sondern im Gegenteil ein verkehrs- und betriebsunsicheres Fahrzeug begutachtet und repariert worden. Jener Mitarbeiter, der diese Regelung nicht eingehalten habe, sei zudem gekündigt worden.

Hinsichtlich des Gutachtens Nr. *** sei die Einstufung der Mängel durch den Begutachter richtig gewesen (leichter Mangel wegen des Siedepunktes der Bremsflüssigkeit < 180 Grad Celsius, schwerer Mangel wegen des Wasseranteils > 2%).

Zum Fahrzeug der Klasse L3e, bei welchem die Betriebsbremse nicht mit 40 km/h, sondern mit 30 km/h geprüft worden sei, gebe es für diese Annahme keine Angaben im Gutachten Nr. ***.

Zum Umgang mit den Begutachtungsplaketten werde ausgeführt, dass nach den behördlichen Anordnungen ein neues System zur Verwaltung der Begutachtungsplaketten eingeführt worden sei. Seit dem Jahr 2019 bestünden keine Missstände im Zusammenhang mit den Begutachtungsplaketten mehr. Das Fehlen der Plaketten, die bereits im Jahr 2019 zu einer Anordnung der Behörde geführt hätten, dürften nicht erneut als Grundlage für den Widerruf der Ermächtigung herangezogen werden.

Wenn bei zwei Gutachten der Fahrzeugklasse L1e bzw. L3e eine Abbremsung der Feststellbremse eingetragen gewesen sei, obwohl die Fahrzeuge über keine Feststellbremse verfügten, sei dies ein bloßes Versehen gewesen, weil die Eintragung irrtümlich in die falsche Spalte erfolgt sei.

Die Bremsprüfstrecke sei ausreichend gewesen, um die Bremswerte von Fahrzeugen der Klasse L zu überprüfen,

dennoch sei diese nunmehr verlängert und verlegt worden. Eine Begutachtung von einspurigen Fahrzeugen finde zudem äußerst selten statt, es sei allenfalls der Widerruf der Ermächtigung lediglich hinsichtlich einspuriger Fahrzeuge indiziert gewesen.

Wenn beanstandet worden sei, dass bei vier Fahrzeugen die Abgasmessungen nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden seien, indem die Abregeldrehzahl nicht mindestens über der Nenndrehzahl des Herstellers liegen müsste, so habe der Abgastester einen technischen Fehler gehabt. Es sei mittlerweile ein neuer Abgastester angeschafft worden. Bei der unrealistischen Abregeldrehzahl habe es sich lediglich um einen Eingabefehler gehandelt.

Es sei bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit der Beschwerdeführerin jedenfalls zu berücksichtigen, dass diese nach der Revision Maßnahmen getroffen hätte (Kündigung von Mitarbeitern, Verlängerung der Bremsstrecke, Einführung eines besseren Systems zur Aufbewahrung von Plaketten, etc.).

Mit Schreiben vom 23. April 2021 hat die Landeshauptfrau von Niederösterreich die gegenständliche Beschwerde und den Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich mit dem Ersuchen um Entscheidung vorgelegt.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat am 4. Oktober 2021 gemäß § 24 VwGVG eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, in der Beweis aufgenommen wurde durch Vorbringen des Beschwerdeführervertreters, Einvernahme des D (handelsrechtlicher und gewerberechtl. Geschäftsführer der Beschwerdeführerin), der Zeugen B, E und F sowie des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen G und durch Einsichtnahme in den erstinstanzlichen Verfahrensakt sowie den Gerichtsakt.

D gab Folgendes an:

„Ich bin handelsrechtlicher und gewerberechtl. Geschäftsführer der C GmbH.

Im Standort *** gab es zum Zeitpunkt der verfahrensgegenständlichen Revision drei geeignete Personen. Herr F, der mittlerweile nicht mehr Dienstnehmer der C GmbH ist, Herr H, welcher ebenfalls nicht mehr Dienstnehmer der C GmbH ist und Herrn E. Dieser ist weiterhin geeignete Person bei der C GmbH.

Seit der verfahrensgegenständlichen Revision wurden im Betrieb etliche Verbesserungs- und Qualitätssicherungsmaßnahmen durchgeführt, so wurde unverzüglich nach der Revision eine neue Bremsenprüfstrecke angelegt und markiert, welche eine längere Anfahrtstrecke ermöglicht. Weiters haben wir bereits nach den Anordnungen im Jahr 2019 das Plakettenablagensystem verbessert, und habe ich den Mitarbeitern genaue Anweisungen gegeben, dass mit den Paketen mit größter Sorgfalt umzugehen ist und dass auch bzw. beschädigte Plaketten nach dem Ablösen von der Windschutzscheibe aufzubewahren sind.

Wenn vereinzelt Plaketten nicht aufgefunden werden konnten, so handelt es sich um ein Versehen der Mitarbeiter. Es wurde ein neues Abgasmessgerät angeschafft und das alte Messgerät aber repariert um das Problem mit der Abregeldrehzahl in den Griff zu bekommen. Die Kennzeichnung des Prüfungsmessgerätes stimmte nicht mit dem Prüfbuch überein. Dieser Fehler konnte aber sehr rasch behoben werden. Es handelte sich lediglich um einen Schreibfehler. Abschließend gebe ich an, dass die C GmbH *** Haupthändler in Niederösterreich seit 32 Jahren ist und qualitätsvolle Arbeit leistet. Es sind lediglich vereinzelt Fehler vorgekommen und diese hauptsächlich mit der Fahrzeugklasse L, welche in dieser Begutachtungsstelle so gut wie nie begutachtet wird.“

Der Zeuge E gab Folgendes an:

„Ich bin seit ca. 2019 geeignete Person in der Prüfstelle in ***. Wenn mir vorgehalten wird, dass für das Fahrzeug mit dem Kennzeichen *** vorerst ein negatives Gutachten, sodann ein Nachprüfungsgutachten ausgestellt wurde, obwohl das Fahrzeug ein Erstzulassungsdatum vom 22.10.2018 hatte, und ich am 24.10.2020 ein negatives Gutachten und am 28.7.2020 ein positives Gutachten ausgestellt habe, die Plakettenlochung 10/2021 lautete, so wird das schon stimmen. Das Motorrad wurde mit einer abgelaufenen Plakette vorgestellt und habe ich deshalb die Begutachtung durchgeführt. Ich habe damals über die 3-2-1 Regelung nicht Bescheid gewusst. Mittlerweile habe ich mich darüber informiert, und weiß es. Es ist so, dass wir nur ca. drei Motorräder im Jahr wiederkehrend begutachten.

Eine Fahrbremsprobe sieht aus meiner Sicht so aus, dass mit 30 km/h angefahren wird und bei der Nulllinie dann eine Vollbremsung durchgeführt wird, und zwar so, dass das Hinterrad nicht blockiert. Es wird solchermaßen die Betriebsbremsanlage geprüft und in einem weiteren Bremsvorgang die Hinterradbremse. Auch dabei wird mit 30 km/h angefahren und bei der Nulllinie gebremst.

Bei trockener Fahrbahn ist es sich ausgegangen, wie auf dem Lichtbild ersichtlich, um das Gebäude herumzufahren und dann bei der Nulllinie zu bremsen. Bei nasser Fahrbahn ist man von der Hinterseite gekommen, bei trockenem Wetter fuhr man also von der Seite des Verkaufsraumes an, bei nassem Wetter fährt man von Seite der Werkstätte an. Wenn man von der Seite der Werkstätte aus fährt, so wird mit einem Maßband sodann der Bremsweg gemessen. Bei Nässe wird ebenfalls mit 30 km/h angefahren. Bei nassem Wetter bin ich gerade gefahren, sprich vom Ende des Grundstückes gerade nach vorne in Richtung Prüfstrecke. Ich bin nicht etwa rund um das Gebäude herumgefahren. Ich habe es geschafft, auf dieser Strecke das Fahrzeug auf 30 km/h abgelesene Geschwindigkeit vom Tacho zu beschleunigen. Eine Berechtigung zum Prüfen von Motorrädern habe ich nicht.

Mittlerweile wurde die Prüfstrecke verlegt, sie befindet sich jetzt direkt neben dem Grünstreifen und wurde etwas nach hinten verlegt in Richtung Bäume, sodass man eine gerade Anfahrtstrecke hat. Aus meiner Sicht ist es jetzt genauso zu bewerkstelligen wie vorher, nur halt ohne Kurve. Zum Zeitpunkt der Revision gab es drei geeignete Personen, mich, Herrn H, und Herrn F. Es war immer nur eine geeignete Person gleichzeitig anwesend und diese Person hatte den Schlüssel für den Safe, wo die Plaketten aufbewahrt wurden. Seitdem ich in dieser Prüfstelle tätig bin, gab es die Dienstanweisung, dass mit den Plaketten sorgfältig umzugehen ist. Die Anweisung lautete dahingehend, dass die Plaketten immer im Safe eingesperrt sein müssen und nur jene Plakette entnommen werden darf, die gerade in Bearbeitung ist. Es gibt genaue Anordnung, dass auch die beschädigten und verdruckten Plaketten bzw. jene von der Windschutzscheibe abgelösten Plaketten gemeinsam mit dem stornierten Gutachten abzulegen sind. Diese kommen in ein Heft und werden dort hineingetackert.

Zu den verfahrensgegenständlichen beschädigten verdruckten bzw. verlorenen Plaketten, welche nicht vorgelegt werden konnten, kann ich keine Angabe machen. Das betrifft jedenfalls keine, welche ich zu verantworten hätte. Wenn mir vorgehalten wird, dass beim Gutachten Nummer *** ein Fahrzeug der Klasse L1e eine Abbremsung der Feststellbremse im Gutachten angeführt ist, obwohl dieses Fahrzeug gar nicht über eine Feststellbremse verfügt, so gebe ich an, dass ich nicht weiß, welchen Wert ich hier eingetragen habe. Es muss sich um einen Irrtum handeln. Wenn mir weiters in dieser Hinsicht vorgehalten wird, dass der Wert der Hinterradabbremse höher ist als jener der gesamten Betriebsbremsanlage, nämlich die Betriebsbremsanlage 59,02 %, die Hinterradabbremse 64,32 %, so gebe ich an, dass das natürlich nicht stimmen kann. Die Betriebsbremsanlage muss natürlich einen höheren Wert aufweisen als die Hinterradbremse alleine. Was die Ursache für diese technisch nicht nachvollziehbaren Werte ist, kann ich heute nicht angeben. Wenn mir vorgehalten wird, dass bei drei Gutachten die Nenndrehzahl laut Hersteller von 4000 Umdrehungen/min nicht eingehalten wurde, sondern am Abgaszettel sowie im Gutachten Werte von 2460, 3090 und 3380 Umdrehungen/min verzeichnet sind, so gebe ich an, dass ich aus dem Zulassungsscheinen die Nenndrehzahl entnommen habe. Ich habe dann den Abgastest durchgeführt, jedoch hat der Abgastester den Vorgang abgebrochen. Es war zwar beim Auto die Maximaldrehzahl erreicht, auf dem Abgastester aber eben nicht. Auf dem Abgasmessschrieb stand dann aber trotzdem Abgastest bestanden, weshalb ich diese Werte dann in das Gutachten eingetragen habe. Wenn das heute passieren würde, nämlich dass die Nenndrehzahl auf dem Abgastestgerät nicht erreicht wird, so weiß ich nunmehr, dass ich in so einem Fall kein positives Gutachten ausstellen darf. Wenn in einem dieser Fälle auf dem Abgaszettel 3090 stand und ich im Gutachten aber nur 3 eingetragen habe, so habe ich wohl einen Eingabefehler gemacht. Ich schaue mir zwar grundsätzlich Gutachten noch einmal an, bevor ich sie abschließe, es ist mir im Gegenstand aber nichts aufgefallen. Wenn kein schwerer Mangel gesetzt wird, so geht das für mich in Ordnung. Es ist mir nicht einmal aufgefallen, dass im Gutachten die Abregeldrehzahl 3 gestanden ist. Ich trage die Werte selber in das EBV Programm ein.

Die nicht übereinstimmende Kennzeichnung des Tübungsmessgerätes liegt meines Erachtens in der Verantwortung jener Firma, die diese Prüfbücher führt bzw. ausstellt. Wir schauen lediglich auf die Plakette, wann die nächste Begutachtung bzw. Überprüfung des Gerätes stattzufinden hat. Die Prüfkennzeichnung selber haben wir jedoch nicht überprüft.

Über Befragen durch den Beschwerdeführervertreter:

Früher war es so, dass wir die verlochten Plaketten in einer Box aufbewahrt haben. Seit der Revision ist es so, dass die verlochten Plaketten gemeinsam mit den stornierten Gutachten in einem Heft abgelegt werden. Diese Box und das Heft kommen gemeinsam in einen eigenen Raum.

Über weiteres Befragen durch den Beschwerdeführervertreter:

Wenn bei einem Gutachten bei einem Fahrzeug der Fahrzeugklasse M1 eine falsche Fahrzeugklasse vermerkt war, nämlich „Sonstige“, so gebe ich an, dass das von der EBV automatisch übernommen wird, sobald ich die Fahrgestellnummer eingebe. Wenn dort entweder keine Fahrzeugklasse hinterlegt ist oder eine falsche, dann muss man im Zulassungsschein bzw. im Typenschein die richtige Fahrzeugklasse eruieren und sodann händisch eintragen.“

Der Zeuge F gab Folgendes an:

„Ich war bis zum April 2020 geeignete Personen, von April bis Juli 2020 war ich nicht geeignete Person, von Juli 2020 bis April 2021 war ich wieder geeignete Person. Mittlerweile bin ich gar nicht mehr beim Unternehmen beschäftigt.

Es wurde damals nach der Revision das Revisionsgutachten durchgesprochen nämlich Herr D, Herr E und ich haben dies durchbesprochen. Es wurde bei diesem Gespräch Verschiedenes besprochen, so wurde zum Beispiel besprochen, dass die Bremsprüfstrecke verlängert werden muss, weil angeblich die Anfahrtsgeschwindigkeit bei der alten Prüfstrecke nicht erreicht werden konnte. Außerdem war es mein Auftrag, das Prüfbuch des Trübungsmessgerätes neu bei der Überprüfungsfirma anzufordern, weil die Kennzeichnung am Messgerät und am Prüfbuch nicht übereingestimmt hat.

Es wurde weiters angewiesen, dass die stornierten Plaketten aufzubewahren sind, und zwar in jener Aufbewahrungsbox, in der auch die neuen Plaketten sich befinden. Die stornierten Gutachten dazu sind extra in einem Heft abzulegen.

Wenn der Kollege eine andere Vorgangsweise diesbezüglich geschildert hat, so weiß ich darüber nicht Bescheid, das kann ich nicht sagen.

Wenn mir vorgehalten wird, dass ich ein Gutachten Nummer *** erstattet habe, wo ein Wert der ein Abbremswert der Feststellbremse eingetragen ist, obwohl dieses Fahrzeug gar nicht über eine Feststellbremse verfügt, so kann ich dazu nichts angeben.

Ich kann es mir nicht erklären, wie das passiert ist. Die Fahrbremsprobe findet sowohl bei Fahrzeugen der Klasse L1e als auch bei Fahrzeugen der Klasse L3e so statt, dass mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h angefahren wird. Diese Geschwindigkeit stelle ich mit einem Blick auf den Tacho fest, wobei der Tachostand eben 30 km/h betragen muss. Bei der Null Linie wird dann gebremst, und zwar beide Bremsen, also die Betriebsbremsanlage. Der ermittelte Bremsweg wird dann in das EBV Programm eingegeben. Das System ermittelt dann aus dem Bremsweg die Bremswerte. Es wird dieser Vorgang noch einmal wiederholt. Ich fahre noch einmal mit 30 km/h an, beginne wieder bei der Nulllinie zu bremsen, teste wieder die Betriebsbremsanlage und wird der bessere Bremswert sodann im Gutachten eingetragen. Damit ist dann die Fahrbremsprobe abgeschlossen.

Ich bin auch bei der alten Bremsstrecke gerade angefahren und konnte solchermaßen dann bei der Nulllinie zu bremsen beginnen. Ich musste nicht etwa um das Gebäude herumfahren. Die Verlängerung der Bremsprüfstrecke bzw. die Verlegung hat dann in einer Zeit stattgefunden, wo ich nicht mehr Dienstnehmer dieser Firma war.

Wenn mir vorgehalten wird, dass bei einem Fahrzeug der Fahrzeugklasse M1 eine falsche Fahrzeugklasse vermerkt wurde, so gebe ich an, dass ich ja die Fahrzeugklassen üblicherweise aus dem Zulassungsschein entnommen habe. Wie es im Gegenstand gewesen ist, kann ich heute nicht mehr angeben.

Über Befragen durch den Beschwerdeführervertreter:

Die Fahrzeugklasse habe ich vom Zulassungsschein abgelesen und in das EBV Programm eingetragen.“

Der Zeuge B gab Folgendes an:

„Ich habe am 22.02.2021 eine Revision in der C GmbH in *** *** durchgeführt.

Revisionszeitraum war der 22.02.2020 bis 22.02.2021. Die Ergebnisse der Revision habe ich im Revisionsgutachten vom 25. Februar 2021 festgehalten. Ich habe festgestellt, dass mit 2 Gutachten, nämlich ein Negativgutachten und das darauffolgende Nachprüfungsgutachten ein Fahrzeug der Fahrzeugklasse L1e, mit einem Erstzulassungsdatum vom 22.10.2018, begutachtet wurde und die neue 3-2-1 Regelung nicht berücksichtigt wurde.

Plakettenlochung laut Gutachten war 10/ 2021.

Es wurde bei einem Fahrzeug der Klasse L3e die Betriebsbremse nicht mit 40 km/h geprüft, sondern lediglich mit 30 km/h. Dies wurde im Auswertungsprogramm gesehen. Es konnten drei offene Plaketten nicht vorgelegt werden. Es

konnten weiters vier stornierte Plaketten auf meine Nachfrage nicht vorgelegt werden. Wo genau der anwesende Herr E damals nachgesehen hat, kann ich nicht angeben.

Ich habe 2 Gutachten festgestellt, bei denen eine Abbremsung der Feststellbremse angegeben war, obwohl diese Fahrzeuge über keine derartige technische Einrichtung aufweisen.

Weiters habe ich zwei Gutachten festgestellt, der Fahrzeugklasse L1e und L3e, bei denen unrealistisch hohe bzw. technisch nicht nachvollziehbare Bremswerte bei der Hinterradbremse angegeben waren. In diesem Zusammenhang ist auch auf meine Feststellungen hinsichtlich der Fahrbremsprobe bzw. der Strecke der Fahrbremsproben hinzuweisen. Ich habe auch von dieser Prüfstrecke Lichtbilder angefertigt. Aus meiner Sicht ist es aufgrund der zu geringen Anfahrtstrecke nicht möglich, eine ordnungsgemäße Bremsenprüfung durchzuführen, indem man eine effektive Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h bzw. 40 km/h auf dieser kurzen Anfahrtstrecke nicht erreichen kann.

Der anwesende Herr E hatte mir den Vorgang so geschildert, dass man eine Kurve um das Gebäude herumfahren müsse und sodann bei der Nulllinie zu bremsen beginne. Aus meiner Sicht ist auch eine Anfahrt aus der anderen Richtung, nämlich von Richtung Werkstätte kommend solchermaßen nicht möglich. Es wurde mir auch eine mögliche Fahrbremsprobe von der anderen Richtung, nämlich von Richtung Werkstätte aus geschildert, und wäre auch dort vorgesehen gewesen, rund um das Gebäude herumzufahren.

Bei einem Fahrzeug der Fahrzeugklasse M1 war eine falsche Fahrzeugklasse nämlich „Sonstige“ eingetragen. Bei einem Fahrzeug der Fahrzeugklasse M1 wurde eine positive EOPD-Prüfung durchgeführt. Der Messschrieb konnte jedoch nicht vorgelegt werden.

Es wurden weiters vier Fahrzeuge der Fahrzeugklasse im M1 festgestellt, wo im Gutachten die Abregeldrehzahl unter der Nenndrehzahl des Herstellers liegt. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf meine Ausführungen im Revisionsgutachten. Diese Fahrzeuge verfügen nicht über einen elektronischen Drehzahlbegrenzer. Es hat weiters die Kennzeichnung auf dem Trübungsmessgerät nicht mit der Kennzeichnung im Prüfbuch übereingestimmt. Es war außen am Messgerät eine andere Kennzeichnung als innen und auf dem Prüfbuch wieder eine andere Kennzeichnung. Dies wurde in der Zwischenzeit offensichtlich korrigiert.

Über Befragen durch den Beschwerdeführervertreter:

Es ist naheliegend, dass die technisch nicht nachvollziehbaren Bremswerte bei Fahrzeugen der Fahrzeugklasse L1e und L3e daher rührten, dass die Bremsprüfstrecke für die Fahrbremsproben nicht geeignet war. Eine praktische Vorführung einer Fahrbremsprobe ist nicht geschehen.“

Der kraftfahrzeugtechnische Amtssachverständige erstattete nachstehendes Gutachten:

„Am 22. Februar 2021 wurde beim C GmbH in *** eine Revision nach § 57a durchgeführt und Mängel im Gutachten der Revision vom 25.2.2021 von B zusammengefasst. In diesen ist beschrieben, dass bei einem Fahrzeug der Klasse L1e, die bereits zum Zeitpunkt der Begutachtung gültige 3-2-1 Regelung für Fahrzeuge der Klasse L nicht berücksichtigt wurde und eine Begutachtung durchgeführt wurde, obwohl dies nicht notwendig gewesen wäre.

Weiters wurde bei diesem Gutachten bemängelt, dass, obwohl eine Siedetemperatur von 150 °C im Gutachten eingetragen wurde, dieser Punkt als schwerer Mangel gesetzt wurde. Nach Durchsicht des Gutachtens konnte festgestellt werden, dass bei diesem Gutachten nicht nur die Siedetemperatur eingetragen wurde, was einen leichten Mangel ergibt, sondern auch der Wassergehalt eingetragen wurde mit 2,9 % und dies eben diesen schweren Mangel ergeben hat, was aus heutiger technischer Sicht richtig war.

Bei der technischen Beurteilung des Gutachtens *** wurde daher in Hinblick auf die technische Prüfung der Bremsflüssigkeit kein Fehler gemacht.

Im gleichen Punkt wird im Revisionsgutachten vorgeworfen, bei einem Fahrzeug der Klasse L3e (Gutachten ***), dass nicht mit den vorgeschriebenen 40 km/h die Betriebsbremse geprüft wurde, sondern mit lediglich 30 km/h. Dies ist im Mängelkatalog anders vorgegeben und die Prüfung wurde somit nicht richtig durchgeführt. Ersehen wurde dies in der entsprechenden Datenbank, wo ersichtlich ist, dass bei der Eingabe für das Gutachten „30 km/h“ eingegeben wurden.

Zum nächsten Punkt.

Fehlende Plaketten - werde ich keine technische Stellungnahme abgeben.

Zum nächsten Punkt.

Unrichtige Eintragung im Gutachten.

Bei zwei Gutachten der Klasse L1e bzw. L3e wurden Werte der Feststellbremse eingegeben. Erstaunlicherweise gleichen diese nicht den Bremswerten der Betriebsbremse bzw. der Hinterradbremse, d.h. es ist nicht für mich nachvollziehbar, welcher Wert hier ermittelt und als Wert der Feststellbremse eingetragen wurde.

Diese Fahrzeuge der Klasse L1e und L3e haben keine Feststellbremse und es sind mir auch keine Fahrzeuge dieser Klassen bekannt, die eine solche haben würden.

Bei zwei Gutachten wurde festgestellt, dass Hinterradabbremungen in das Gutachten eingetragen wurden, die aus technischer Sicht nicht nachvollziehbar sind. In einem Fall (Gutachten ***) liegt die Hinterradabbremsung bei 50,56 und im zweiten Fall (Gutachten Nummer ***) liegt der Wert der Hinterradabbremsung bei 64,32. Dieser Wert übersteigt sogar in diesem Gutachten den Wert der Betriebsbremse. Es ist daher aus technischer Sicht nicht möglich, diese Werte zu erreichen.

Die Abbremsung der Betriebsbremse bzw. der Hinterradbremse kann mit einem sogenannten Fahrversuch durchgeführt werden. Dafür wird mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h für Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit über 45 km/h angefahren. Wichtig ist, dass bei dieser Bremsenprobe bzw. Fahrbremsprobe mit effektiven Geschwindigkeiten gerechnet wird und daher die Geschwindigkeit natürlich effektiver und nicht laut Tacho erreicht werden muss.

Wird mit einer zu niedrigen Geschwindigkeit angefahren oder der Bremspunkt nicht richtig ermittelt, kann es natürlich zu größeren Fehlern kommen, dies ist auch im entsprechenden Mängelkatalog beschrieben. Derartig hohe Abbremsungen über 30/ 35 % sind aus technischer Sicht nicht möglich. Aufgrund der Achslastverlagerung bei der Bremsung nach vorne entlastet sich das Hinterrad und es gibt gewisse Grenzabbremsungen, die technisch nicht erreicht werden können. Abbremsungen von 50 % und mehr sind aus technischer Sicht auf keinen Fall zu erreichen.

In diesem Punkt wurde auch beschrieben, dass ein Fahrzeug der Klasse M1 begutachtet wurde und anstatt diese Fahrzeugklasse im Gutachten zu vermerken, wurde „Sonstiges“ im Gutachten vermerkt. Dies passiert, wenn die Daten in der Zulassungsdatenbank falsch eingegeben wurden und diese im Zuge der Begutachtung und Importieren des Fahrzeugdatensatzes dann falsch sind.

In diesem Fall müsste der Sachverständige, der die wiederkehrende Begutachtung durchführt, diese Daten in der Zulassungsbescheinigung kontrollieren und kann infolge diesen Fehler auch ausbessern. Der Fehler ist natürlich dann nur im Gutachten ausgebessert und nicht in der Fahrzeugdatenbank.

Im nächsten Punkt wurde festgestellt, dass bei einem Gutachten der Fahrzeugklasse M1 eine sogenannte EOBD-Prüfung durchgeführt wurde. Dies ist quasi eine elektronische Abgasprüfung oder Abgastest über die OBD Schnittstelle. Bei dieser Prüfung ist auf alle Fälle, unabhängig, ob es sich um einen Fremdzündungs- oder Selbstzündungsmotor handelt, der entsprechende Messschrieb aufzubewahren und bei Verlangen vorzuweisen.

Zum nächsten Punkt:

Abgasmessung nicht ordnungsgemäß durchgeführt.

Es konnten von B vier Gutachten beschrieben werden, bei welcher die Abgasmessung insofern nicht richtig durchgeführt wurde, als dass die notwendige Abregeldrehzahl oder Drehzahl nicht erreicht wurde. Alle diese Fahrzeuge besitzen keine Drehzahlbegrenzung, sodass beim Abgastest theoretisch bis zur Abregeldrehzahl geprüft werden könnte. Es gibt einen Erlass des Ministeriums, der vorgibt, dass jedenfalls bis zur Nenndrehzahl die Abgasprüfung durchgeführt werden muss. Bei den vier Gutachten wurde diese Nenndrehzahl jedoch auch nicht erreicht. In einem Fall wurde offensichtlich nur „3“ im Gutachten vermerkt.

Wird die Abgasprüfung nicht gemäß Mängelkatalog oder Richtlinie durchgeführt, ist es aus technischer Sicht nicht zulässig, die erzielten Werte als Grundlage einer positiven wie auch negativen Begutachtung zu verwenden, da die Messvorschriften nicht eingehalten wurden.“

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat hiezu wie folgt erwogen:

Folgende Feststellungen werden der Entscheidung zu Grunde gelegt:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 15. Oktober 2004, Zl. ***, wurde der C GesmbH die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, KG ***, Gstk. Nr. ***, erteilt. (Zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen wird auf den oben wiedergegebenen Ermächtigungsumfang verwiesen).

Am 22. Februar 2021 wurden bei einer unangekündigten Revision Mängel bei der wiederkehrenden Begutachtung in der verfahrensgegenständlichen Prüfstelle festgestellt:

- Mangelnde Kenntnis gesetzlicher Bestimmungen:

Bei 2 Gutachten hinsichtlich Fahrzeugklasse L1e wurde die 3-2-1-Regelung nicht berücksichtigt.

Nr. ***, L1e, Erstzulassungsdatum: 22.10.2018;

Begutachtungsdatum: 24.07.2020

Nr. ***, L1e, Erstzulassungsdatum: 22.10.2018,

Begutachtungsdatum: 28.07.2020; Plaketten-Lochung lt. Gutachten 10.2021

Bei 1 Fahrzeug der Klasse L3e wurde die Betriebsbremse nicht mit 40 km/h geprüft worden, sondern lediglich mit 30 km/h.

- Begutachtungsplaketten unvollständig

3 offene Plaketten (** - weiß; ** - grün; ** - grün) konnten nicht vorgelegt werden.

4 stornierte Plaketten (** - weiß; ** - weiß; ** - weiß; ** - weiß) konnten nicht vorgelegt werden.

- Unrichtige Eintragungen im Gutachten:

Bei 2 Gutachten der Fahrzeugklasse L1e bzw. L3e wurde eine Abbremsung der Feststellbremse im Gutachten angeführt, obwohl diese Fahrzeuge keine derartige technische Einrichtung aufwiesen.

Nr. ***, L1e, Abbremsung der FBA 50,56%

Nr. ***, L3e, Abbremsung der FBA 44,24%

Bei 2 kontrollierten Gutachten hins. Fahrzeugklasse L1e bzw. L3e wurden unrealistisch hohe bzw. technisch nicht nachvollziehbare Bremswerte bei der Hinterradbremse angegeben:

Nr. ** - BBA: 70,74%, Hinterradabbremsung: 50,56%

Nr. ** - BBA: 59,02%, Hinterradabbremsung: 64,32%

Bei einem Fahrzeug der Klasse M1 wurde eine falsche Fahrzeugklasse vermerkt (siehe Gutachten Nr. **, angeführte Fahrzeugklasse lt. Gutachten: „Sonst“)

- Messschriebe (Abgasuntersuchung) nicht vorhanden

Bei einem Gutachten hins. Fahrzeugklasse M1 wurde laut Gutachten eine positive EOBD- Prüfung durchgeführt, der Messschrieb konnte jedoch nicht vorgelegt werden (GA-Nr. **).

- Abgasmessung nicht ordnungsgemäß durchgeführt:

Bei 4 kontrollierten Gutachten hins. Fahrzeugklasse M1 wurde eine zu geringe Abregeldrehzahl bzw. eine Drehzahl unter der Motor-Nennndrehzahl angeführt (siehe Gutachten):

Nr. **, Abregeldrehzahl lt. Gutachten: 3090 U/min,

Nennndrehzahl lt. Hersteller: 4000 U/min;

Nr. ** Abregeldrehzahl lt. Gutachten: 3380 U/min,

Nennndrehzahl lt. Hersteller: 4000 U/min;

Nr. **, Abregeldrehzahl lt. Gutachten: 2460 U/min,

Nennndrehzahl lt. Hersteller: 4000 U/min;

Nr. **, Abregeldrehzahl lt. Gutachten: 3010 U/min,

Nennndrehzahl lt. Hersteller: 4500 U/min;

Bei einem kontrollierten Gutachten der Fahrzeugklasse M1 wurde eine unrealistische Abregeldrehzahl angegeben (Gutachten Nr. ***): Abregeldrehzahl lt. Gutachten: 3 U/min, Abregeldrehzahl lt. Abgaszettel: 3090 U/min

- Funktionsfähigkeit der Einrichtungen eingeschränkt

Die Bremsprüfstrecke war auf Grund der mangelhaften Platzierung ungeeignet (ein gefahrloses Anfahren mit 30 m/h bzw. 40 km/h war nicht möglich).

- Abnahmebefund und behördliche Überprüfungen liegen nicht vor:

Die Kennzeichnung des Trübungsmessgerätes stimmt mit dem vorgelegten Prüfbuch nicht überein (Kennzeichnung am Messgerät: *** außen, *** innen; Kennzeichnung lt. Prüfbuch: ***)

Zu diesen Feststellungen gelangte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich auf Grund nachstehender Beweiswürdigung:

Diese Feststellungen ergeben sich aus dem im erstinstanzlichen Akt einliegenden Revisionsgutachten vom 22. Februar 2021, Zl. ***, der glaubwürdigen Aussage des Revisionsbeamten als Zeugen, dem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen und werden beschwerdeführerseits im Wesentlichen nicht in Abrede gestellt. Wenn beschwerdeführerseits verneint wird, die Bremsprüfstrecke sei ausreichend für eine Bremsenprüfung bei 30 km/h sowie 40 km/h gewesen, so stehen dem die anders lautenden Aussagen des Revisionsbeamten gegenüber, welchem als fachkundigen Sachverständigen zugemutet werden muss, zutreffend zu erkennen, ob ein gefahrloses Anfahren aufgrund der Situierung der Bremsprüfstrecke möglich ist oder nicht. In dieser Hinsicht hat der Zeuge F angegeben (und ist dies auch in der Datenbank ersichtlich), auch Fahrzeuge der Klasse L3e lediglich mit 30 km/h Anfahrtsgeschwindigkeit geprüft zu haben, obwohl richtigerweise die Betriebsbremse von Fahrzeugen der Klasse L3e mit 40 km/h zu prüfen ist.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat hiezu in rechtlicher Hinsicht wie folgt erwogen:

§ 57a Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) lautet:

Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker oder technische Büros-Ingenieurbüros (§ 134 GewO) des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnete Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung aller oder einzelner Arten von Fahrzeugen gemäß Abs. 1 zu ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Bei der Ermächtigung ist auch auszusprechen, in welcher Weise die Prüfstellen erkennbar gemacht sein müssen. Der Ermächtigte hat Veränderungen hinsichtlich seines Personals und seiner Einrichtungen, soweit diese Voraussetzung für die Erteilung der Ermächtigung waren, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen. Die Ermächtigung ist ganz oder nur hinsichtlich einzelner Arten von Fahrzeugen zu widerrufen, wenn der Ermächtigte nicht mehr vertrauenswürdig ist, nicht mehr über geeignetes Personal verfügt oder seine Einrichtungen nicht den durch Verordnung festgesetzten Anforderungen entsprechen. Erforderlichenfalls kann der Ausschluss bestimmter geeigneter Personen von dieser Tätigkeit angeordnet werden. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie ist festzusetzen, unter welchen Voraussetzungen eine Person als zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten geeignet zu gelten hat und welche Einrichtungen nach dem jeweiligen Stand der Technik zur wiederkehrenden Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten erforderlich sind.

Gemäß § 57a Abs. 2a leg. cit. hat der Landeshauptmann regelmäßig zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Ermächtigung noch gegeben sind und ob die Begutachtungen ordnungsgemäß durchgeführt werden. Insbesondere bei zur Reparatur von Fahrzeugen berechtigten Gewerbetreibenden hat er auf die Objektivität der Begutachtung zu achten. Er kann Anordnungen zur Behebung von Mängeln treffen. Den Anordnungen des Landeshauptmannes ist unverzüglich zu entsprechen.

Entscheidend bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 ist, ob jemand die spezifische Vertrauenswürdigkeit besitzt, die von ihm erwartet werden darf, wenn er über eine Ermächtigung iSd § 57a Abs. 2 KFG 1967 verfügt oder sie erlangen will, soll doch das Erfordernis der Vertrauenswürdigkeit das Vorhandensein der nach der Eigenart des Gewerbes erforderlichen Eigenschaften der über die genannte Ermächtigung verfügenden Person gewährleisten. Wesentlich ist also, ob das bisherige Verhalten des Betroffenen auf ein Persönlichkeitsbild schließen lässt, das mit jenen Interessen im Einklang steht, deren Wahrung der Behörde im Hinblick auf den

Schutzzweck des Gesetzes - nämlich zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachende Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen - obliegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 beliehenes Unternehmen hoheitliche Aufgaben erfüllt, die in die Ausstellung einer öffentlichen Urkunde münden (zB VwGH vom 8. September 2016, Ro 2015/11/0016, VwGH 8. September 2016, Ra 2014/11/0082).

Bei einer Entscheidung hinsichtlich der Erteilung bzw. dem Widerruf 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 Vorliegen eines mit den seitens der Behörde und seitens des Ermächtigten als beliehenem Unternehmen selbst zu wahren Interessen im Einklang stehenden Persönlichkeitsbilds (vgl. abermals VwGH vom 8. September 2016, Ro 2015/11/0016, mwN).

Der VwGH hat auch betont, dass bei der Beurteilung der Ermächtigungsvoraussetzungen, insbesondere bei der Einschätzung der Vertrauenswürdigkeit des Betriebsinhabers, jedenfalls ein strenger Maßstab anzulegen ist (VwGH 18.12.1985, 85/11/0077).

Insbesondere die unrichtige Ausstellung positiver Gutachten beeinträchtigt die Vertrauenswürdigkeit in hohem Maß (Erkenntnis des VwGH vom 18.12.1985, 85/11/0077). Unter besonderen Umständen kann bereits die Erstellung eines unrichtigen Gutachtens die Vertrauenswürdigkeit des betreffenden Gewerbebetreibenden erschüttern (Erk. vom 2.7.1991, 91/11/0026 mit weiteren Judikaturhinweisen). Dies ist der Fall, wenn der Gewerbebetreibende den Mangel bei einer gewissenhaften Überprüfung aller relevanten Faktoren zumindest hätte erkennen können.

Wie oben dargelegt, wurden bei der Prüfung von Fahrzeugen der Klasse L zahlreiche Fehlleistungen getätigt (Unkenntnis der 3-2-1 Regel bei Fahrzeugen der Klasse L, Prüfung der Betriebsbremse eines Fahrzeuges der Klasse L3e mit 30 km/h statt 40 km/h, Bremsenprüfung nicht mit 30 km/h bzw. 40 km/h effektiver Geschwindigkeit, Eintragung von Bremswerten der Feststellbremse bei Fahrzeugen der Klasse L1e und L3e, obwohl diese Fahrzeuge keine Feststellbremse haben, Eintragung unrealistisch hoher, technisch nicht nachvollziehbarer Bremswerte der Hinterradbremse von Fahrzeugen der Klasse L1e und L3e), dies obwohl die mangelhafte Bremsenprüfung von Fahrzeugen der Klasse L bereits bei der Revision vom 6. Mai 2019 beanstandet wurde und diesbezüglich Anordnungen zur Mängelbehebung ergangen sind.

Es darf in diesem Zusammenhang nicht übersehen werden, dass nach Angaben der Beschwerdeführerin Fahrzeuge der Klasse L in der Begutachtungsstelle lediglich in ganz geringer Zahl begutachtet wurden, prozentual daher ein eklatant hoher Anteil von Fahrzeugen dieser Klasse mangelhaft begutachtet wurde. Auch wenn die geeignete Person F, welcher nicht einmal in der Beschwerdeverhandlung die Prüfvorschriften für die Bremsenprüfung von Fahrzeugen der Klasse L3e wusste, mittlerweile nicht mehr im Betrieb beschäftigt ist, hat dieser doch – unbeanstandet von der Beschwerdeführerin – über einen langen Zeitraum wiederkehrende Begutachtungen dieser Fahrzeugklasse mangelhaft durchgeführt.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich gelangt daher zusammenfassend zur Ansicht, dass hinsichtlich der Fahrzeugklasse L keine ausreichenden Anhaltspunkte für die Annahme bestehen, dass der Gewerbebetreibende in Bezug auf diese Fahrzeugklasse die erforderliche Vertrauenswürdigkeit derzeit aufweist. Indem sich die festgestellten Fehlleistungen vorrangig auf Fahrzeuge der Fahrzeugklasse L beschränkten, konnte mit einem Widerruf der erteilten Ermächtigung ausschließlich hinsichtlich der Fahrzeugklasse L antragsgemäß das Auslangen gefunden werden.

Was die übrigen Fahrzeugklassen betrifft, für deren wiederkehrende Begutachtung die Beschwerdeführerin ermächtigt ist, wurde glaubhaft gemacht, dass die unverzügliche Behebung dieser Fehlleistungen veranlasst wurde (Anschaffung eines neuen Abgasmessgerätes, Richtigestellung des Prüfbuches für das Trübungsmessgerät, Dienstanweisung für den Umgang mit Begutachtungsplaketten).

In dieser Hinsicht kommt das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich zur Ansicht, dass ausreichend Anhaltspunkte für die Annahme bestehen, dass der Gewerbebetreibende die ihm zu übertragenden Verwaltungsaufgaben entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes – der Gewährleistung, dass nur betriebstaugliche und verkehrssichere sowie nicht übermäßige Schadstoffemissionen verursachende Fahrzeuge am Verkehr teilnehmen – ausübt, die erforderliche Vertrauenswürdigkeit nach wie vor gegeben ist und mit der spruchgemäßen Anordnung zur Behebung von Mängeln das Auslangen gefunden werden kann.

Zur Zulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig, da es sich bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit iSdS 57a Abs. 2 KFG 1967 um eine einzelfallbezogene Beurteilung handelt, die im Allgemeinen – wenn sie auf einer verfahrensrechtlich einwandfreien Grundlage erfolgte und in vertretbarer Weise im Rahmen der von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze vorgenommen wurde – nicht revisibel ist (vgl. VwGH vom 17. Juni 2019, Ra 2019/11/0068).

Schlagworte

Verkehrsrecht; Kraftfahrzeug-Überprüfung; wiederkehrende Begutachtung; Ermächtigung; Widerruf; Vertrauenswürdigkeit;

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGN:2021:LVwG.AV.740.001.2021

Zuletzt aktualisiert am

05.11.2021

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at