

TE Lvwg Erkenntnis 2020/6/5 LVwG 30.22-182/2020

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 05.06.2020

Entscheidungsdatum

05.06.2020

Index

90/02 Kraftfahrgesetz

E3R E07204010

Norm

KFG 1967 §36 lita

KFG 1967 §45 Abs4 2. Satz

KFG 1967 §102 Abs1

KFG 1967 §134 Abs1 und Abs1b

32014R0165 KontrollgeräteV EG-VO 165/2014 Art4 lita

32014R0165 KontrollgeräteV EG-VO 165/2014 Art34 Abs3

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Steiermark hat durch die Richterin Mag. Rappold über die Beschwerde des AB, geb. ****, vertreten durch Dr. CD, Rechtsanwalt, Ugasse ,W, gegen die Spruchpunkte 1., 2. und 3. des Straferkenntnisses der Landespolizeidirektion Steiermark, Polizeikommissariat Leoben, vom 11.12.2019, GZ: VStV/919300935397/2019,

z u R e c h t e r k a n n t:

I. Gemäß § 50 Abs 1 iVm § 28 Abs 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (im Folgenden VwGVG) wird die Beschwerde zu den Spruchpunkten 1. und 3. als unbegründet abgewiesen.

II. Gemäß § 52 Abs 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer binnen zwei Wochen ab Zustellung bei sonstiger Exekution einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens zu diesen Spruchpunkten in der Höhe von € 44,00 zu leisten.

III. Gemäß § 50 Abs 1 VwGVG wird der Beschwerde zu Spruchpunkt 2. stattgegeben, das angefochtene Straferkenntnis behoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs 1 Z 2 VStG iVm § 38 VwGVG eingestellt.

IV. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz (im Folgenden VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs 4 B-VG unzulässig.

Entscheidungsgründe

Mit dem im Spruch näher bezeichneten Straferkenntnis wurde dem Beschwerdeführer zu Spruchpunkt 1. vorgeworfen, er habe am 27.02.2019, um 14:50 Uhr, in H, Hstraße, den LKW (Volvo FH 16, Fahrgestellnr.: ****), welcher mit dem (Probefahrt-) Kennzeichen: **** versehen war, verwendet, obwohl es sich um keine Probefahrt gehandelt habe, da das Kraftfahrzeug für einen Arbeitseinsatz verwendet worden sei.

Wegen Verletzung der Rechtsvorschrift des § 45 Abs 4 2. Satz KFG wurde über den Beschwerdeführer gemäß § 134 Abs. 1 KFG eine Geldstrafe in der Höhe von € 110,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit 2 Tage 7 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) verhängt.

Zu Spruchpunkt 2. wurde dem Beschwerdeführer vorgeworfen, er habe am 27.02.2019, um 14:55 Uhr, in H, Hstraße, es als Fahrer des LKW (Volvo FH 16, Fahrgestellnr.: ****), welcher mit dem (Probefahrt-)Kennzeichen: **** versehen war und welches zur Güterbeförderung im Straßenverkehr eingesetzt sei und dessen höchst zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, unterlassen, obwohl er sich nicht im Fahrzeug aufgehalten habe und daher nicht in der Lage gewesen sei, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) zu betätigen, im Zeitraum vom 30.01.2019, 0:00 Uhr bis 21.02.2019, 9:45 Uhr sowie vom 21.02.2019, 17:20 Uhr, bis 22.02.2019, 16:15 Uhr, Einträge mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen.

Wegen Verletzung der Rechtsvorschrift des § 134 Abs 1 KFG iVm Art 34 Abs 3 EG-VO 165/2014 wurde über den Beschwerdeführer gemäß § 134 Abs. 1 iVm § 134 Abs 1b KFG eine Geldstrafe in der Höhe von € 300,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit 6 Tage 6 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) verhängt.

Zu Spruchpunkt 3. wurde dem Beschwerdeführer vorgeworfen, er habe am 27.02.2019, um 14:50 Uhr, in H, Hstraße, den LKW (Volvo FH 16, Fahrgestellnr.: ****), welcher mit dem (Probefahrt-) Kennzeichen: **** versehen war, verwendet, obwohl dieser nicht zu Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen gewesen sei.

Wegen Verletzung der Rechtsvorschrift des § 102 Abs 1 iVm § 36 lit. a KFG wurde über den Beschwerdeführer gemäß § 134 Abs. 1 KFG eine Geldstrafe in der Höhe von € 110,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit 2 Tage 7 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) verhängt.

Ferner wurde der Beschwerdeführer gemäß § 64 VStG verpflichtet, einen Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens in der Höhe von € 52,00 zu bezahlen.

Gegen dieses Straferkenntnis erhob der Beschwerdeführer fristgerecht Beschwerde, welche sich ausdrücklich lediglich gegen die Bestrafung zu den Spruchpunkt 1.-3. richtet. Dies im Wesentlichen mit der Begründung, der Beschwerdeführer habe zur Tatzeit eine Probefahrt durchgeführt und habe kein wie immer gearteter Arbeitseinsatz stattgefunden. Eine Probefahrt diene gerade dem Zweck, ein (noch) nicht zugelassenes Kraftfahrzeug ausnahmsweise in Betrieb zu nehmen, und zwar auch und gerade auf öffentlichen Straßen. Der Beschwerdeführer sei auch nicht verpflichtet gewesen den Fahrtenschreiber zu verwenden, da es sich beim gegenständlichen Fahrzeug um eine selbstfahrende Arbeitsmaschine handle, die vom Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen sei, da selbstfahrende Arbeitsmaschinen nicht zur Personen- bzw. Güterbeförderung eingesetzt würden. Die belangte Behörde habe diesbezüglich die Verordnung VO (EG) Nr. 561/2006 und VO (EU) Nr. 165/2014 falsch ausgelegt.

Zu Spruchpunkt 4. erfolgte bereits durch die belangte Behörde eine Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens und wurde dieser Spruchpunkt dementsprechend vom Beschwerdeführer auch nicht bekämpft.

Das Landesverwaltungsgericht Steiermark hat erwogen:

Nach Art. 130 Abs 1 Z 1 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) erkennen die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit.

Gemäß §§ 3, 7, 38 VwGVG iVm Art. 130 Abs 1 Z 1 B-VG steht dem Beschuldigten stets das Recht der Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht jenes Landes zu, in dem die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, ihren Sitz hat; somit ergibt sich die Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichtes Steiermark für die Erlassung der gegenständlichen Entscheidung.

Am 10.03.2020 wurde eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, im Zuge welcher der Beschwerdeführer als Partei und GI EF als Zeuge einvernommen wurden.

Aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens werden nachstehende, entscheidungsrelevante Feststellungen getroffen:

Der Beschwerdeführer verfügt über drei Gewerbeberechtigungen und betreibt einen Fahrzeughandel, eine Zimmerei und ein Transportunternehmen. Den verfahrensgegenständlichen LKW (Mobilkranfahrzeug Volvo FH 16, Fahrgestellnr.: ****) hat er im Dezember 2018 in Dänemark gekauft, nach Österreich importiert und zunächst umgebaut, damit er den österreichischen Rechtsvorschriften entspricht. Die Typisierung des Fahrzeuges erfolgte am 26.02.2019. Auf Grund des hohen Gewichtes des Fahrzeuges benötigt der Beschwerdeführer eine Sondergenehmigung (Einzelgenehmigung), um überhaupt in Österreich fahren zu dürfen. Eine derartige Einzelgenehmigung wurde dem Beschwerdeführer erteilt und ergibt sich bereits aus dieser, dass mit dem Fahrzeug keine Nutzlast befördert werden darf. Am 27.02.2019 befand sich der Zeuge GI EF im Streifendienst, als er und sein Kollege um 14:50 Uhr in H, Hstraße, den verfahrensgegenständlichen LKW wahrnahmen und eine Fahrzeug- und Lenkerkontrolle durchführten. Das Fahrzeug war zu diesem Zeitpunkt mit dem Probefahrerkennzeichen: **** versehen und im Nahebereich einer Baustelle abgestellt, auf welcher zu diesem Zeitpunkt Arbeiten an einem Dach durch die Firma G Dach durchgeführt wurden. Der Beschwerdeführer war am Tag mit dem verfahrensgegenständlichen LKW von seinem Firmensitz in F zur Tatörtlichkeit (was einer Wegstrecke von 30 bis 40 Kilometer entspricht) gefahren, um dort mit diesem im Rahmen seines Geschäftsbetriebes Hebearbeiten zu verrichten. Zumal das Fahrzeug noch nicht zugelassen war, versah er dieses mit dem Probefahrerkennzeichen ****. Noch am selben Tag fuhr der Beschwerdeführer mit dem Fahrzeug wieder zum Firmensitz zurück. Am 03.05.2019 wurde der LKW als „selbstfahrende Arbeitsmaschine“ mit dem Kennzeichen **** zugelassen. Als solche hat der LKW ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von über 32.000 kg. Auf Grund der konkreten Zulassung des Fahrzeuges darf mit diesem keine Zuladung erfolgen bzw. darf es keine Nutzlast aufweisen bzw. darf mit diesem keine Güterbeförderung durchgeführt werden. Das Fahrzeug wurde vom Beschwerdeführer auch tatsächlich niemals für die Güterbeförderung verwendet, sondern lediglich für stationäre Kranarbeiten bzw. für das Heben von Lasten. Das verfahrensgegenständliche Fahrzeug verfügt in seinem hinteren Bereich zwar über eine Fläche, die jedoch lediglich der Kranpositionierung/-manipulierung dient und nicht der Beladung mit Gütern. Dies zeigt sich durch eine auf der Fläche vorhandene Mulde, in welche der Kran eingelegt werden kann und auch daran, dass keinerlei Aufbau oder Abgrenzung vorhanden ist.

Beweiswürdigung:

Zumal im gegenständlichen Verfahren der Fokus auf Rechtsfragen lag, nämlich, ob das verfahrensgegenständliche Fahrzeug vom Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 bzw. der VO (EU) Nr. 165/2014 ausgenommen ist und der in weiten Teilen unbestrittene Sachverhalt in rechtlicher Hinsicht eine Probefahrt darstellt, ist es wenig überraschend, dass es kaum widersprechende Beweisergebnisse gibt. So konnten die Feststellungen weitestgehend aus dem Akteninhalt in Verbindung mit den Aussagen des Beschwerdeführers und des Zeugen getroffen werden. Selbst der Beschwerdeführer räumte im Zuge seiner Einvernahme in der mündlichen Verhandlung ein, dass er am Tag mit dem LKW von seinem Firmensitz 30 bis 40 km zur Tatörtlichkeit gefahren ist und mit diesem am Tag bei einer Baustelle der Firma G Dach Hebearbeiten durchgeführt hat. Der Beschwerdeführer erklärt dies jedoch damit, es habe beim Fahrzeug technische Probleme gegeben, und zwar habe es einerseits Probleme mit dem Dieselfilter gegeben, sodass das Fahrzeug unter Vollauslastung Probleme machte und es habe andererseits Probleme mit dem Überlastschutz gegeben. Ausschließlich deshalb habe er das Fahrzeug zum Tatort bewegt und Hebearbeiten durchgeführt. Dass der Beschwerdeführer zur Tatzeit am Tatort mit dem LKW Hebearbeiten durchgeführt hat, hat auch der Zeuge GI EF glaubwürdig bestätigt. Warum der Beschwerdeführer den von ihm behaupteten Fahrzeugtest ausgerechnet auf einer Baustelle durchführte, wo er doch selbst ausführte, eine Testung des Überlastschutzes wäre auch am Firmensitz möglich gewesen und wieso die Zurücklegung einer Wegstrecke von 60-80 km erforderlich gewesen sein soll, um die Probleme mit dem Filter zu erforschen, vermochte der Beschwerdeführer jedoch nicht plausibel zu erklären. Für die erkennende Richterin stellt es sich jedenfalls so dar, dass der Beschwerdeführer in diesem Teilbereich seiner Aussage den wahren Zweck für seine Tätigkeit auf der Baustelle zu verschleiern versuchte, nämlich, dass die Hebetätigkeiten tatsächlich als gewöhnliche Geschäftstätigkeit im Rahmen seiner Gewerbeberechtigung zu qualifizieren sind. Dafür spricht jedenfalls der Umstand, dass der Beschwerdeführer im Verfahren keinerlei Unterlagen betreffend die behaupteten technischen Defekte vorlegen konnte und er auch – wie er selbst einräumt – diesen Zweck (technische Erprobung) seiner Tätigkeit im Zuge der Amtshandlung zur Tatzeit am Tatort mit keinem Wort erwähnte und er diesen zudem auch nicht in seinen schriftlichen Eingaben im Verfahren,

sondern erstmals in der mündlichen Verhandlung offenbarte. Bei der Amtshandlung meinte der Beschwerdeführer nämlich nur, dass der LKW bereits bei der Typisierung gewesen sei, er noch auf die Zulassungspapiere warten müsse, er den LKW als selbstfahrende Arbeitsmaschine anmelden wolle und er gedacht habe, dass er mit dem Probekennzeichen fahren dürfe. Die erkennende Richterin geht daher davon aus, dass die behaupteten technischen Defekte (auch wenn sie zu irgendeinem Zeitpunkt tatsächlich bestanden haben sollten) jedenfalls nicht der Grund für die Fahrt zur und von der Tatörtlichkeit darstellten, sondern der Beschwerdeführer zur Tatzeit am Tatort eine Geschäftstätigkeit (Hebearbeiten für die Firma G Dach) verrichtete und diese lediglich rückwirkend als Probefahrt darzustellen versucht. Für diesen Umstand spricht auch, dass das Fahrzeug am Tag zuvor typisiert worden war. Andererseits war dem Beschwerdeführer jedoch in dem Punkt Glauben zu schenken, dass er das verfahrensgegenständliche Fahrzeug nicht für die Güterbeförderung, sondern ausschließlich für das Heben von Lasten verwendet und es sich bereits aus der Zulassung und der Einzelgenehmigung ergibt, dass er das Fahrzeug (in rechtlicher Hinsicht) gar nicht beladen durfte bzw. darf. Diese Verantwortung des Beschwerdeführers wird nämlich durch die Zulassung des LKWs als selbstfahrende Arbeitsmaschine kurze Zeit nach der Kontrolle untermauert. Die Angaben zum Gewicht des Fahrzeuges konnte der Beschwerdeführer durch Vorzeigen des seinerzeitigen Zulassungsscheines belegen.

Der in der mündlichen Verhandlung gestellte Beweisantrag auf Einvernahme des Zeugen Christian G zum Beweis dafür, dass eine Probefahrt durchgeführt wurde, wurde vom Beschwerdeführer mit Eingabe vom 08.04.2020 zurückgezogen.

Rechtliche Beurteilung:

Zu den Spruchpunkten 1. und 3.:

§ 45 Abs 1 bis 5 KFG in der zur Tatzeit geltenden Fassung BGBl I Nr. 40/2016 lautet wie folgt:

„(1) Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur mit Bewilligung der Behörde durchgeführt werden, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Ort liegt, von dem aus der Antragsteller hauptsächlich über die Verwendung der Probefahrtenkennzeichen verfügt. Probefahrten sind Fahrten zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit oder der Leistungsfähigkeit von Fahrzeugen oder ihrer Teile oder Ausrüstungsgegenstände oder Fahrten, um Fahrzeuge vorzuführen. Als Probefahrten gelten auch

1.

Fahrten zur Überführung eines Fahrzeuges an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes sowie Fahrten um unbeladene Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 oder N3 gewerbsmäßig im Auftrag von Nutzfahrzeugherstellern oder Nutzfahrzeughändlern zu überführen,

2.

Fahrten zur Überführung des Fahrzeuges durch den Käufer bei der Abholung des Fahrzeuges vom Verkäufer,

3.

Fahrten zum Ort der Begutachtung oder Überprüfung des Fahrzeuges nach dem III. und V. Abschnitt und

4.

das Überlassen des Fahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg an einen Kaufinteressenten für die Dauer von bis zu maximal 72 Stunden, wobei auch Fahrtunterbrechungen zulässig sind.

(1a) Wird ein Fahrzeug mit Probekennzeichen im Zuge einer Probefahrtunterbrechung (Abs. 1 Z 4) auf Straßen mit öffentlichem Verkehr abgestellt, so muss der Lenker oder der Besitzer der Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten die Bescheinigung gemäß § 102 Abs. 5 lit. c so im Fahrzeug hinterlegen, dass diese bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen hinter der Windschutzscheibe und durch diese gut erkennbar ist. Bei anderen Fahrzeugen ist diese Bescheinigung an einer sonst geeigneten Stelle gut wahrnehmbar anzubringen.

(2) Der Besitzer einer im Abs. 1 angeführten Bewilligung darf Probefahrten mit zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen nur durchführen, wenn sie ein Probefahrtenkennzeichen führen oder wenn der Zulassungsbesitzer oder dessen Bevollmächtigter an der Fahrt teilnimmt oder einen schriftlichen Auftrag zu dieser Fahrt erteilt hat.

(3) Die im Abs. 1 angeführte Bewilligung ist auf Antrag zu erteilen, wenn

1.

der Antragsteller

1.1.

sich im Rahmen seines gewerblichen Betriebes, gewerbsmäßig oder zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen des eigenen Betriebes, mit der Erzeugung oder Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern befasst,

1.2.

mit solchen Handel treibt,

1.3.

solche gewerbsmäßig befördert,

1.4.

eine Anstalt oder einen Betrieb besitzt, der sich im öffentlichen Interesse mit der Instandsetzung oder Prüfung von Fahrzeugen befasst oder

1.5.

ein Servicestationsunternehmen oder Reinigungsunternehmen betreibt, welches Fahrzeuge von Kunden zur Durchführung der Reinigung oder Pflege abholt und wieder zurückstellt,

2.

die Notwendigkeit der Durchführung solcher Fahrten glaubhaft gemacht wird,

3.

für jedes beantragte Probefahrtenkennzeichen eine Versicherungsbestätigung gemäß § 61 Abs. 1 beigebracht wurde, und

4.

der Antragsteller die für die ordnungsgemäße Verwendung der Probefahrtenkennzeichen erforderliche Verlässlichkeit besitzt; diese kann angenommen werden, wenn dem Antragsteller nicht innerhalb der letzten sechs Monate eine Probefahrtbewilligung wegen Missbrauchs oder Verstoß gegen Abs. 6 aufgehoben worden ist und gegen die Vergabe an den Antragsteller keine steuerlichen Bedenken bestehen.

(4) Bei der Erteilung der im Abs. 1 angeführten Bewilligung ist auch auszusprechen, welche Kennzeichen bei den Probefahrten zu führen sind. Diese Kennzeichen sind Probefahrtenkennzeichen (§ 48 Abs. 3) und dürfen nur bei Probefahrten geführt werden. Über die Erteilung der im Abs. 1 angeführten Bewilligung ist dem Antragsteller eine Bescheinigung, der Probefahrtschein, auszustellen.

(5) Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen, deren Abmessungen oder Gesamtgewichte oder Achslasten die im § 4 Abs. 6 bis 9 festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, sind nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Probefahrten durchgeführt werden sollen. Die Bewilligung darf nur für bestimmte Straßenzüge erteilt werden. Vor der Erteilung der Bewilligung sind die Straßenverwaltungen zu hören, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßenzüge obliegt. Die Bestimmungen des § 40 Abs. 4 sind sinngemäß anzuwenden.“

Gemäß § 36 lit. a KFG dürfen Kraftfahrzeuge und Anhänger außer Anhängern, die mit Motorfahrrädern gezogen werden, unbeschadet der Bestimmung der §§ 82, 83 und 104 Abs 7 über die Verwendung von Kraftfahrzeugen und Anhängern mit ausländischem Kennzeichen und von nicht zugelassenen Anhängern auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur verwendet werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind (§ 37 bis 39) oder mit ihnen behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrten (§§ 45 und 46) durchgeführt werden.

Probefahrtenkennzeichen dürfen gemäß der Bestimmung des § 45 Abs 4 zweiter Satz KFG nur zur Durchführung von Probefahrten verwendet werden.

Der Beschwerdeführer vertritt die Ansicht, dass es sich bei der von ihm am Tattag durchgeführten Fahrt, im Zuge welcher er das Fahrzeug zur Tatzeit am Tatort abstellte, um eine Probefahrt im Sinne des § 45 Abs 1 Z 1 KFG handelt, nämlich um eine Fahrt zur Feststellung der Leistungsfähigkeit des Fahrzeuges bzw. seiner Teile.

Aus den getroffenen Feststellungen ergibt sich jedoch, dass der Beschwerdeführer zur Tatzeit am Tatort keine Probefahrt im Sinne des § 45 Abs. 1 KFG durchgeführt, sondern mit dem LKW Hebearbeiten im Rahmen seines Geschäftsbetriebes verrichtet hat und das Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt zudem noch nicht zum Verkehr zugelassen war. Damit diene die Verwendung des Fahrzeuges zur Tatzeit am Tatort keinem der im § 45 Abs 1 KFG genannten Zwecke. Mangels Durchführung einer Probefahrt wurde das verfahrensgegenständliche Fahrzeug zur Tatzeit an der Tatörtlichkeit zudem verwendet, obwohl dieses nicht zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen war.

Die Übertretungen nach § 36 lit a KFG und § 45 Abs 4 KFG werden kumulativ begangen, wenn jemand einen nicht zum Verkehr zugelassenen Radlader auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr lenkt und ein Probefahrerkennzeichen angebracht hat, obwohl es sich um keine Probefahrt handelt (UVS 30.17-78/2001-5).

Der Beschwerdeführer hat somit die zu den Spruchpunkten 1. und 3. zur Last gelegten Verwaltungsübertretungen in objektiver Hinsicht begangen.

Zu Spruchpunkt 2.

§ 134 Abs 1 KFG in der geltenden Fassung BGBl I Nr. 33/2013 lautet wie folgt:

„(1) Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder den Artikeln 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975 in der Fassung BGBl. Nr. 203/1993, zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind solche Zuwiderhandlungen auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Freiheitsstrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.“

Die Bestrafung des Beschwerdeführers zu diesem Spruchpunkt gründet sich auf eine Übertretung der Bestimmung des Art 34 Abs 3 EG-VO 165/2014; konkret wird ihm vorgeworfen, er habe in näher genannten Zeiträumen keine Einträge auf der Fahrerkarte vorgenommen.

Im Verfahren muss nun geklärt werden, ob es sich bei dem verfahrensgegenständlichen Fahrzeug überhaupt um ein Fahrzeug im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 handelt. Gemäß Art. 3 Abs 1 dieser Verordnung ist der Fahrerschreiber in Fahrzeuge einzubauen und zu benutzen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und für die die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt.

Gemäß Art. 2 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt diese (unter anderem) für die Beförderung von Gütern mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt. Gemäß Art. 4 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist „Beförderung im Straßenverkehr“ jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeuges.

Weder in Art 3 Abs 1 Verordnung (EU) Nr. 165/2014 noch in Art. 2 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird auf die ausschließliche, überwiegende oder untergeordnete Güterbeförderung abgestellt, sodass beispielsweise eine selbstfahrende Arbeitsmaschine im Sinne des § 2 Z 21 KFG, die einen Anhänger zu Güterbeförderung zieht, nach dem klaren Wortlaut der genannten Verordnungen eine der Güterbeförderung dienende Fahrzeugkombination darstellt (VwGH vom 11.02.2019, Ra 2018/02/0338).

Gemäß § 2 Z 21 KFG ist eine selbstfahrende Arbeitsmaschine ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern

auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist.

Werkstattwagen sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen unterliegen nicht der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (siehe Ziffer 1.4 und 1.5 der amtlichen Verlautbarung (September 2014)) (Christoph Rang, Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr 22, 31).

Es besteht keine Bindung an die Angaben des Zulassungsscheins (VwGH vom 11.02.2019, Ra 2018/02/0338), sodass es letztlich nicht auf diese, sondern vielmehr darauf ankommt, ob das Fahrzeug nun der Güterbeförderung dient oder nicht.

Im gegenständlichen Verfahren hat sich herausgestellt, dass das Fahrzeug als selbstfahrende Arbeitsmaschine tatsächlich überhaupt nicht für die Güterbeförderung verwendet wurde, sondern ausschließlich für stationäre Kranarbeiten. Zudem wurde es nach dem Tattag dementsprechend als selbstfahrende Arbeitsmaschine zugelassen, welches keine Nutzlast aufweisen darf.

In rechtlicher Hinsicht folgt daraus, dass das verfahrensgegenständliche Fahrzeug vom Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausgenommen ist. Dies, da es eben nicht der Güterbeförderung (und schon gar nicht der Personenbeförderung) dient und auch nicht zur Güterbeförderung eingesetzt wird.

Die belangte Behörde vertritt die Rechtsansicht, dass der gegenständliche LKW über eine Ladefläche verfügt und bereits die theoretische Möglichkeit der Verwendung eines Fahrzeuges zu Güterbeförderung ausreichend ist, um eine Verpflichtung zum Einbau von Kontrollgeräten zu begründen. Dieser Rechtsansicht kann sich die erkennende Richterin nicht anschließen. Die vermeintliche „Ladefläche“ ist tatsächlich eine Arbeitsplattform und dient – wie bereits oben ausgeführt – offenkundig nicht der Beförderung von Gütern, sondern der Kranmanipulation und lassen damit auch die äußeren Umstände keine Zweckwidmung des Fahrzeuges zur Güterbeförderung zu. Außerdem führt der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde richtig an, dass bereits die Formulierung „verwendeten“ in Art. 4 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 darauf schließen lässt, dass es auf die tatsächliche Verwendung des Kraftfahrzeuges zur Personen- bzw. Güterbeförderung ankommt und nicht auf die theoretische /auf Grund der Bauart bestehende technische Eignung dazu, zumal sonst wohl das Wort „verwendeten“ durch das Wort „geeigneten“ ersetzt worden wäre. Diese Auslegung entspricht auch der Intention des EU-Gesetzgebers, zumal in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 Vorschriften für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr festgelegt werden, um (unter anderem) deren Arbeitsbedingungen zu verbessern.

Das Verwaltungsstrafverfahren zu Spruchpunkt 2. war sohin gemäß § 45 Abs. 1 Z 2 VStG einzustellen.

Strafbemessung:

Für die Verwaltungsübertretung zu Spruchpunkt 1. und 3. sind gemäß § 134 Abs 1 KFG Geldstrafen bis zu € 5.000,00, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen, zu verhängen.

Gemäß § 19 Abs 1 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

Dadurch, dass der Beschwerdeführer ein Kraftfahrzeug, welches mit dem angeführten Probefahrerkennzeichen versehen war, zum Tatzeitpunkt am Tatort verwendete, obwohl Probefahrerkennzeichen nur bei Probefahrten im Sinne des § 45 Abs 1 KFG verwendet werden dürfen, hat er gegen den Schutzzweck der übertretenen Bestimmung verstoßen, die der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit dient. Die Bestimmung des § 45 Abs 4 KFG soll gewährleisten, dass Probefahrerkennzeichen bei Fahrten auf öffentlichen Straßen aus Überlegungen der Verkehrssicherheit nur eingeschränkt verwendet werden können. Darüber hinaus sollen auch die technischen Mindeststandards für die Ausstattung der im Verkehr genutzten Fahrzeuge garantiert werden. Der Missbrauch von Probefahrerkennzeichen ist streng zu ahnden, da die Verwendung solcher Kennzeichen die Ausnahme bildet und nur in speziellen, im Gesetz ausdrücklich angeführten Fällen, erlaubt sein soll. Weiters hat der Beschwerdeführer durch die Verwendung eines nicht zugelassenen Kraftfahrzeuges dem Schutzzweck des § 36 lit. a KFG zuwidergehandelt, der darauf abzielt, dass auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur geprüfte, zugelassene und versicherte Fahrzeuge verwendet werden.

Gemäß § 19 Abs 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter

Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die „Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten“ des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Von einem geprüften Fahrzeuglenker und Inhaber einer Bewilligung nach § 45 Abs 1 KFG muss verlangt werden, dass er die einschlägigen Bestimmungen des KFG kennt und sich im Straßenverkehr auch entsprechend verhält. Als Verschuldensform ist Fahrlässigkeit anzunehmen und wird ausgeführt, dass gemäß § 5 VStG zur Strafbarkeit bereits fahrlässiges Verhalten genügt. Dem Beschwerdeführer ist es mit seinem Vorbringen nicht gelungen, mangelndes Verschulden an der Begehung der ihm angelasteten Verwaltungsübertretung darzulegen. Es liegt auch kein entschuldbarer Rechtsirrtum vor, da die Unkenntnis oder irrige Auslegung von Bestimmungen der StVO beim Beschwerdeführer als geprüfem Fahrzeuglenker und Inhaber einer Bewilligung nach § 45 Abs 1 KFG nicht als unverschuldet angesehen werden kann (VwGH vom 27.02.2002, GZ: 2001/03/0308).

Die belangte Behörde hat das Fehlen von einschlägigen Verwaltungsstrafvormerkungen mildernd und nichts erschwerend berücksichtigt. Tatsächlich liegt eine nicht einschlägige Vorstrafe wegen einer Übertretung des § 66 Bundesstatistikgesetz vor (BHMT-27/2016 vom 11.01.2016), sodass dem Beschwerdeführer der Milderungsgrund der Unbescholtenheit nicht zu Gute kommt. An dieser Stelle wird angemerkt, dass der Umstand, dass der Täter nicht einschlägig vorbestraft ist, keinen Milderungsgrund bildet (VwGH vom 20.04.1989, 88/18/0381). Ausgehend vom Wegfallen eines Milderungsgrundes und unter Einbeziehung der vom Beschwerdeführer akzeptierten eingeschätzten Einkommens-, Familien- und Vermögensverhältnisse, (Einkommen von € 2.000,00 netto pro Monat) erschienen die von der belangten Behörde verhängten Geldstrafen zu gering, konnten jedoch aufgrund des im Verwaltungsstrafverfahren vorherrschenden Verschlechterungs-verbotes nicht angehoben werden.

Es war sohin spruchgemäß zu entscheiden.

Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. 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.

Schlagworte

Fahrerkarte, Fahrtenschreiber, Anwendungsbereich EG-VO 165/2014, KontrollgeräteV, Güterbeförderung, Personenbeförderung, selbstfahrende Arbeitsmaschine, stationäre Kranarbeiten, Ladefläche, Arbeitsplattform, keine Beförderung von Gütern, Kranmanipulation, maßgeblich tatsächliche Verwendung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGST:2020:LVwG.30.22.182.2020

Zuletzt aktualisiert am

15.03.2022

Quelle: Landesverwaltungsgericht Steiermark LVwG Steiermark, <http://www.lvwg-stmk.gv.at>

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at