

TE Lvwg Erkenntnis 2021/1/24 LVwG- AV-680/001-2020

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 24.01.2021

Entscheidungsdatum

24.01.2021

Norm

KFG 1967 §57a Abs2

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Lindner als Einzelrichterin über die Beschwerde der A, vertreten durch C, Rechtsanwalt in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von NÖ vom 27. Mai 2020, Zl. ***, betreffend den Widerruf der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht:

1. Gemäß § 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrgesetz (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 B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 22. Mai 1990, Zl. ***, wurde Frau A die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, erteilt. Der Begutachtungsstelle wurde die Begutachtungsstellennummer *** zugewiesen.

Mit dem angefochtenen Bescheid vom 12. Mai 2020, Zl. ***, wurde die der A erteilte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, mit sofortiger Wirkung widerrufen. Die aufschiebende Wirkung einer Berufung gegen diesen Bescheid wurde ausgeschlossen. Weiters wurde die Ermächtigungsinhaberin aufgefordert, unverzüglich nach Zustellung dieses Bescheides die vorhandenen Begutachtungsplaketten an die Bezirkshauptmannschaft Gmünd zurückzustellen und die auf die Begutachtungsstelle verweisende Prüfstellentafel unverzüglich zu entfernen.

In der Begründung wurde Folgendes ausgeführt:

Am 11. Mai 2020 seien bei einer unangekündigten Revision Mängel bei der wiederkehrenden Begutachtung in der verfahrensgegenständlichen Prüfstelle festgestellt worden:

- Begutachtung Fahrzeugkategorie ohne technische Einrichtungen:

Prüfstelle habe am 16.3.2020 einen Lamborghini Traktor, ***, positiv begutachtet, welcher laut

Genehmigungsdatenbank eine Mindesthöhe von 3.110 mm aufweise, während die gemessene maximale Höhe der Toreinfahrt lediglich 3.080 mm betragen habe. Es müsse davon ausgegangen werden, dass das Fahrzeug nicht am geeigneten Prüfplatz begutachtet worden sei: schwerer Mangel

- Begutachtungsplaketten seien nicht ordnungsgemäß verwahrt worden:

Die Plaketten seien in einer kleinen unversperrten Handkassa in einer unversperrten Schreibtischlade gelagert gewesen, die Bürotür sei offen gewesen: leichter Mangel

- Die Begutachtungsplaketten seien unvollständig gewesen (fehlende verlochete Plaketten): die stornierte Plakette *** habe nicht vorgelegt werden können: schwerer Mangel

- Unrichtige Eintragungen im Gutachten:

Schwerer Mangel:

1. Die Prüfstelle habe am 30.4.2020 zwei Puch Motorräder (***) positiv begutachtet. Auf beiden Gutachten seien exakt gleiche Werte für die Abbremsung der Betriebsbremsanlage von 74,01% und der Hinterradbremse von 32,21% vermerkt. Aus kraftfahrtechnischer Sicht seien die Werte viel zu hoch und reell nicht erreichbar, exakt gleiche Werte bei unterschiedlichen Fahrzeugen seien unglaubwürdig.

2. Anmeldegutachten KTM EXC EFI, FIN: ***:

Das Fahrzeug sei am 18.4.2020 positiv begutachtet worden. Am Gutachten sei ein Wert für die Abbremsung der Betriebsbremsanlage von 96,84% und der Hinterradbremse von 37,31% vermerkt. Aus kraftfahrtechnischer Sicht seien die Werte viel zu hoch und reell nicht erreichbar, das Fahrzeug sei mittlerweile auf das Kennzeichen *** zugelassen.

- Nichtberücksichtigung der Vorgaben des Mängelkatalogs:

Schwerer Mangel:

Die Scheinwerfereinstellung sei für ein Fahrzeug geprüft und in Ordnung befunden worden, welches sich für eine Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 in der Werkstätte befunden habe. Die Scheinwerfereinstellung von Fahrzeugen sei auf einer ebenen Fläche zu kontrollieren, der Boden in der Prüfhalle mit den teilweise leicht erhöhten Holzbalken der Grube bilde keine geeignete ebene Fläche. Es müsse davon ausgegangen werden, dass die Beurteilung der Scheinwerferhöhe nicht korrekt beurteilt worden sei.

- Auffälligkeit bei den eingetragenen Messwerten:

Schwerer Mangel:

Auf sämtlichen Gutachten von Fahrzeugen der Klassen „T“ (Zugmaschinen), bei welchen die Bremsverzögerung mit einem Bremsverzögerungsgerät zu ermitteln ist, wurden Bremswerte auf den Gutachten vermerkt, welche nicht korrekt sind. Die Prüfstelle besitze ein Messgerät Maha VZM 100, welches grundsätzlich den Maximalbremswert messe. Das Gerät könne nachfolgend nach Eingabe von Testpunkten eine mittlere Verzögerung ausrechnen.

Der Wert der mittleren Verzögerung, der natürlich geringer sei als der Maximalwert, sei am Gutachten anzugeben. Es seien auf allen vorgelegten Messstreifen lediglich die maximale Bremsverzögerung ermittelt und in die Gutachten übertragen worden.

Die Prüfstelle hebe die Messstreifen grundsätzlich auf, jedoch ungeordnet und schwer bzw. nicht auffindbar für ausgesuchte Gutachten. Etliche Messstreifen fehlten.

- Messschriebe (Abgasuntersuchung) nicht vorhanden:

Schwerer Mangel:

Auf dem Gutachten Nr. *** vom 11.5.2020, ***, sei ein Absorptionsbeiwert von 0,13 m⁻¹ bei Drehzahl 2549 U/min vermerkt. Am Abgasmessschrieb sei das Datum: 30.8.2019, Uhrzeit: 04:36 notiert, eine Zuordnung zu dem Gutachten sei nicht möglich.

Frau A sei aufgefordert worden, sämtliche Abgasmessschriebe für Fahrzeuge der Klassen M1/N1 mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor) zu zeigen. Sie habe mitgeteilt, dass sie keine Messschriebe habe, da sie diese den Kunden mitgäbe. Messschriebe seien verpflichtend, zuordenbar, von der Prüfstelle aufzuheben. Eine Aussage, ob bei

sämtlichen Fahrzeugen eine Abgasuntersuchung überhaupt oder korrekt durchgeführt wurde, könne aufgrund der fehlenden Messschriebe nicht getroffen werden.

- Technische Einrichtungen:

Schwerer Mangel:

Beide im Betrieb vorhandenen Prüfgruben seien seit längerer Zeit nicht mehr geöffnet worden, die Oberflächen und besonders die Ränder der Holzbalken seien stark mit Staub und Schmutzansatz versehen und aufgefüllt. Die Grube im PKW-LOF Bereich sei von Herrn B gewaltsam mit einem Montiereisen geöffnet worden, die Grube sei zumindest zur Hälfte mit Wasser gefüllt gewesen. Somit müsse davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge der Klasse T (Traktoren) nicht im notwendigen Ausmaß von unten begutachtet worden seien. Am 11.5.2020 kurz vor der Revision sei ein Traktor positiv begutachtet worden.

- Bremsenprüfstrecke für L-Fahrzeuge:

Die Prüfstelle besitze eine schlecht markierte Prüfstrecke auf der Straße vor der Werkstätte, es sei kein klarer Start-Bremspunkt erkennbar. Es habe keine Bestätigung des Straßenerhalters zur Kennzeichnung und Durchführung vorgelegt werden können.

- Abnahmebefund und behördliche Überprüfungen liegen nicht vor:

Schwerer Mangel:

Beide Prüfbühnen seien am 12.4.2012 letztmalig wiederkehrend begutachtet worden.

Es sei auffällig, dass die Prüfstelle bei der Vielzahl an Gutachten kein einziges negatives Gutachten erstattet habe, dies sei aus kraftfahrtechnischer Sicht unmöglich.

Eine weitere nicht erklärbare Eigenheit der Prüfstelle: Text am Gutachten „Erneuert eigene Werkstatt“, es sei erklärt worden, dass am Gutachten bei Reparatur nicht in der Werkstätte A am Gutachten ein „schwerer Mangel“ mit dem Zusatz „behoben“ notiert werde.

Im Jahre 2018 seien Anordnungen gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967 an die Begutachtungsstelle ergangen.

Die Behörde könne aufgrund der Unzahl an gravierenden Mängeln bei der Begutachtungstätigkeit (Fahrzeuge nicht am Prüfplatz begutachtet, mangelhafte Verwahrung der Begutachtungsplaketten, Nichtvorlage einer stornierten Begutachtungsplakette, unrichtige Eintragungen in den Gutachten, mangelnde Kenntnis bei Messung bzw. Berechnung der mittleren Bremsverzögerung bei Fahrzeugen der Klasse T, Verstoß gegen die Aufbewahrungspflicht von Messstreifen, Überprüfen von Fahrzeugen der Klasse T ohne Prüfgrube, unzureichend markierte Bremsenprüfstrecke sowie der nicht vorgenommenen wiederkehrenden Begutachtung der Prüfbühnen) derzeit nicht davon ausgehen, dass die der A anvertraute hoheitliche Tätigkeit entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes – nämlich zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachende Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen - ausgeübt werde, weshalb deren Vertrauenswürdigkeit im Sinne des § 57a Abs. 2 KFG 1967 nicht gegeben und die Ermächtigung daher zu widerrufen sei.

Die festgestellten schweren Mängel erforderten den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde wegen Gefahr im Verzug.

Dagegen hat Frau A mit Schriftsatz vom 25. Juni 2020 fristgerecht Beschwerde erhoben und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung, ersatzlose Behebung des bekämpften Bescheides, in eventu Aufhebung des Bescheides und Zurückverweisung der Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde, beantragt.

Zur Begründung wurde ausgeführt, dass der Lamborghini Traktor *** über eine höhenverstellbare Fahrerkabine verfüge, wofür sie zwischenzeitig eine schriftliche Bestätigung des Zulassungsbesitzers E vorlege, wonach dieser den Traktor am 16.3.2020 auf den Prüfplatz gefahren habe und der Traktor dort begutachtet worden sei.

Die Begutachtungsplaketten seien stets in einer versperrten Handkasse in der Schreibtischlade und über Naht zusätzlich in einem versperrten Stahlschrank aufbewahrt worden. Die Beschwerdeführerin und D seien zum Zeitpunkt der Revision in unmittelbarer Umgebung des Schreibtisches gewesen, die in der unversperrten Handkasse im Schreibtisch befindlichen Begutachtungsplaketten niemals unbeobachtet gewesen.

Die Begutachtungsplakette *** sei vollständig zerstört worden, heruntergeschabt und erneuert worden. Sie sei zum Vorwurf einsichtig, da sie die Plakette fotografieren hätte sollen, da diese nach dem Abschaben nicht mehr aufzubewahren war. Sie habe nunmehr eine Bestätigung über die Zerstörung der Begutachtungsplakette vom Zulassungsbesitzer F eingeholt.

Bei den Bremswerten zu den beiden Puch-Motorrädern *** und *** handle es sich um einen reinen Zufall, indem es sich um gleiche Modelle, gleiche Reparaturweise, nur ein Jahr Unterschied im Baujahr und Bremsen von exakt gleicher Bauweise handle. Die Werte seien durch eine Fahrbremsprobe ermittelt und am Prüfgutachten eingetragen worden.

Die Bremswerte der KTM *** ergeben sich aus dem Umstand, dass es sich um eine Maschine mit neuen Reifen und einer neuen Bremsanlage auf dem neuesten technischen Stand handle, die Bremswerte seien durch eine Fahrbremsprobe ermittelt worden.

Die Scheinwerfereinstellung am Fahrzeug *** sei geprüft worden und die Höheneinstellung ordnungsgemäß erfolgt. Richtig sei, dass die Prüfgrube durch Holzbalken abgedeckt sei, doch seien die Scheinwerfer am Boden der Prüfhalle auf ebener Fläche beurteilt worden und nicht auf den Holzbalken. Die Grube und Holzabdeckung seien naturgemäß schmaler als das Fahrzeug und stehe das KFZ daneben mit den Reifen am Beton. Die Annahme der Behörde, dass die Reifen eines KFZ bei der Scheinwerfereinstellung auf den Holzbalken stünden sei willkürlich.

Der Bremsentest der Klasse T-Zugmaschinen sei in einer Fahrbremsprobe mit einem Bremsverzögerungsmessgerät durchgeführt und die Werte eingetragen worden.

Bezüglich der Messstreifenaufbewahrung und die Eintragung der mittleren Bremsverzögerung sei die Beschwerdeführerin einsichtig und habe sie die Vorgangsweise umgehend geändert.

Das Mitgeben der Messstreifen an die Kunden sei ein Fehler gewesen, den sie bedaure und in Hinkunft unterlasse.

Das Wasser in der Prüfgrube sei ein paar Tage vor der Revision in die Prüfgrube gelangt, habe aufgrund der Covid-19-Pandemie nicht eher entsorgt werden können. Die Prüfgrube sei nicht gewaltsam, sondern ordnungsgemäß geöffnet worden, Staub und Schmutz befänden sich typischerweise in einer Werkstätte. Die positive Begutachtung des Traktors am 11.5.2020 sei erfolgt, nachdem dieser bereits über Tage davor repariert worden sei und habe das Öl-Wasser-Gemisch in der Prüfgrube noch nicht entfernt werden können. Auch in der zweiten Montagegrube würden grundsätzlich Traktoren überprüft, sodass auch diese zur Verfügung stehe.

Die Bremsprüfstrecke sei vom Revisionsbeamten schlecht fotografiert worden, die Linie sei damals ersichtlich gewesen. Nichtsdestotrotz sei die Bremslinie für den Start nach der Beanstandung nochmals nachgezogen worden und eine Bestätigung der Straßenmeisterei *** eingeholt worden.

Die Hebebühnen seien auftragsgemäß überprüft worden und würden nunmehr öfters Überprüfungen durchgeführt.

Es sei richtig, dass keine Negativgutachten vorlägen, indem die Ausstellung einer Begutachtungsplakette von der Beschwerdeführerin abgelehnt oder Kunden zur Behebung von Mängeln weggeschickt würden, bis dann nach erfolgter Reparatur ein positives Gutachten erstellt werden könne. Naturgemäß ließen sich Kunden kein negatives Gutachten ausstellen, wenn die Beschwerdeführerin bereits davor erörtere, dass sie aufgrund des Zustandes des Fahrzeuges keine positive Beurteilung abgeben könne.

Der einschreitende Revisor G sei befangen, er sei mit Mundschutz und Plastikhandschuhen gegen 10.45 Uhr (und nicht wie auf dem Revisionsgutachten angegeben um 8.30 Uhr) in die Werkstätte gekommen und habe mitgeteilt, dass er bei der Überprüfung Fehler finden werde und jeglicher Widerstand durch die Beschwerdeführerin keinen Sinn habe. Hätte die Revision tatsächlich – wie fälschlich behauptet worden sei – um 8.30 Uhr begonnen, wäre die Ausstellung einer Begutachtungsplakette davor zeitlich unglaublich gewesen. Aufgrund der negativen Grundeinstellung des Revisionsbeamten habe die Beschwerdeführerin den Eindruck gewonnen, dass dieser bewusste Fehler in ihrem Betrieb suche und sei dessen Unvoreingenommenheit in Zweifel zu ziehen.

Der Widerruf der Ermächtigung sei im vorliegenden Fall ein Eingriff in das Grundrecht auf Erwerbsfreiheit, stelle eine unverhältnismäßige Maßnahme dar. Die wiederkehrende Begutachtung stelle einen über eine bloße Aufwandsentschädigung hinausgehenden wesentlichen Einkommensbestandteil dar, sei der Widerruf für die Beschwerdeführerin existenzbedrohend und keinesfalls adäquat oder angemessen.

Die Vertrauenswürdigkeit der Beschwerdeführerin sei aufgrund der umgehend behobenen Mängel, ihre Einsicht und die durchgeführten Schulungen nach wie vor gegeben.

Es liege weiters eine Verletzung des Rechts auf Gehör gemäß § 37 AVG vor, indem die gewährte Stellungnahmefrist von 8 Tagen zu den umfassenden Vorwürfen als unzureichend anzusehen sei. Auch sei keine Möglichkeit geboten worden, zu der Anordnung zur Mängelbehebung vom 5.2.2018 Stellung zu nehmen, welche Anordnung im Übrigen zu Unrecht ergangen sei.

Die Ermittlungsergebnisse seien im vorliegenden Fall dürftig und hätte mit einer formlosen Androhung des Widerrufs für den Wiederholungsfall vorgegangen werden müssen.

Mit Schreiben vom 29. Juni 2020 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 25. November 2020 und 21. Dezember 2020 gemäß § 24 VwGVG eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, in der Beweis aufgenommen wurde durch Vorbringen des Beschwerdeführervertreters, Einvernahme der Beschwerdeführerin, der Zeugen G, B, D, E, F, H sowie des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen I und durch Einsichtnahme in den erstinstanzlichen Verfahrensakt sowie den Gerichtsakt.

Die Beschwerdeführerin gab Folgendes an:

„Begutachtung Fahrzeugkategorien ohne technische Einrichtungen“:

Der Traktor Lamborghini *** habe eine höhenverstellbare Vorderachse und eine absenkbare Fahrerkabine und habe deshalb in die Halle einfahren können.

„Verwahrung der Plaketten nicht ordnungsgemäß“:

Beim Eintreffen des Revisionsbeamten am 11.05.2020 sei sie gerade in der Werkstätte tätig gewesen. Sie sei mit diesem in das Büro gegangen, die Bürotür sei nicht versperrt gewesen. Sie habe die Handkassa, in der sich die Plaketten befänden, aus dem Schreibtisch genommen. Die Handkassa sei versperrt gewesen, der Schlüssel sei daneben gelegen. Sie habe die Handkassa aufgesperrt und dem Revisionsbeamten den Inhalt gezeigt. Es könne keine fremde Person unbemerkt in das Büro gehen, indem man zuvor durch die Werkstätte gehen müsse. Wenn sie die Werkstätte verlasse, sperre sie die Bürotür ab. In der Nacht komme die versperrte Handkassa in einen versperrbaren Blechkasten.

„Stornierte Plaketten konnten nicht vorgelegt werden“:

Am 29.04.2020 sei die Begutachtung des Motorrades *** durchgeführt, das Gutachten ausgedruckt und die Plakette aufgeklebt worden. Am Abend habe Herr H, der das Motorrad vorgeführt habe, telefonisch mitgeteilt, dass die Lochung bei der Plakette nicht stimme. Herr H habe am 30.04.2020 das Motorrad wieder mit dem Anhänger gebracht, es sei in der Zwischenzeit mit dem Motorrad nicht gefahren worden. Sie habe daher gedacht, dass keine neue Begutachtung durchgeführt werden müsse, habe das Gutachten vom 29.04.2020 storniert und ein neues Gutachten mit Datum 30.04.2020 ausgestellt. Weiters habe sie die vorhandene Plakette herunterscheren lassen und eine neue Plakette aufgeklebt. Sie habe nicht gewusst, dass Herr B die heruntergeschabte Plakette irgendwo aufbewahrt habe, weshalb sie diese dem Revisionsbeamten nicht habe vorweisen können.

„Unrichtige Eintragungen im Gutachten“:

Herr B habe die Fahrbremsproben bei beiden Puch Motorrädern durchgeführt, er sei in beiden Fällen richtig vorgegangen. Dass die Abbremsungen bei beiden Fahrzeugen exakt gleich gewesen seien, sei ein Zufall gewesen. Die Bremswerte seien deshalb so gut gewesen, weil die Bremsen neu oder fast neu gewesen seien. Auch beim Anmeldegutachten der KTM seien die erzielten Bremswerte realistisch und durchaus erreichbar gewesen.

Die Scheinwerfereinstellung des Fahrzeuges *** sei an einer anderen Stelle geprüft worden als auf dem Lichtbild des Revisionsbeamten abgebildet, nämlich auf einer betonierten Fläche einige Meter davor. Es seien dann andere Prüfschritte an anderen Örtlichkeiten durchgeführt worden und danach das Fahrzeug noch einmal in die Prüfhalle zu jener abgelichteten Position gefahren worden. Es könne nur sein, dass Herr B noch ein weiteres Mal die Scheinwerferhöhe geprüft habe.

Es sei richtig, dass jahrelang nicht der Wert der maximalen Bremsverzögerung in die Gutachten eingetragen wurde, sondern die mittlere Bremsverzögerung. Sie habe das bei den Schulungen nicht anders gehört und sei dies auch

glaublich im Jahr 2010 bei einer Revision nicht beanstandet worden. Es handle sich nur um einige Handgriffe im EBV-System und wäre es keine Schwierigkeit gewesen, das von Haus aus so zu machen.

„Messschriebe nicht vorhanden“:

Bei dem Gutachten zum Fahrzeug *** stimme das Datum und die Uhrzeit des Abgasmessschriebes nicht mit dem Gutachten überein, weil beim Gerät der Zeitbaustein defekt gewesen sei, was ihr erst am Tag der Revision aufgefallen sei. Sie habe manchmal den Kunden die Messschriebe mitgegeben, oftmals diese in einen Ordner abgelegt, den sie aber weder bei der Revision noch nach der Revision gefunden habe, weshalb sie Abgasmessschriebe aus dem Revisionszeitraum nicht vorlegen habe können. In den 14 Tagen zwischen Revision und Widerruf der Ermächtigung habe sie darauf geachtet, die Messschriebe wieder aufzubewahren.

„Technische Einrichtungen“:

Die Prüfgrube in der Prüfhalle sei bis ca. eine Woche vor der Revision verwendet worden, dann sei Flüssigkeit bei einer Kühlerreparatur hineingelangt. Es sei dann, indem die Prüfgrube in der Prüfhalle nicht mehr verwendet werden konnte, die Prüfgrube in der Garage für die Prüfung kleiner Traktoren sowie PKW verwendet worden. Es sei nicht richtig, dass die zweite Prüfgrube in der Garage ebenfalls lange nicht aufgemacht worden sei.

Die Markierungen bei der Prüfstrecke für Fahrzeuge der Klasse L seien immer schon so gewesen und seien bei der Revision im Jahr 2006 nicht beanstandet worden. Aus Anlass der nunmehrigen Beanstandung seien die Markierungen verstärkt und beim Startbremspunkt eine Linie über die gesamte Straßenbreite gezogen worden.

Die wiederkehrende Begutachtung der beiden Prüfbühnen habe sie übersehen, sie habe gleich nach der Beanstandung ein Unternehmen beauftragt, die Prüfbühnen seien in Ordnung gewesen.

In ihrer Werkstatt würden im Jahr etwa 4.000 Gutachten gemacht, dass trotz der Vielzahl an Gutachten kein einziges negatives Gutachten erstellt wurde, habe den Grund darin, dass sie der Meinung gewesen sei, dass das nicht notwendig sei. Sie oder Herr B habe das jeweilige Fahrzeug angesehen und dem Kunden die schweren Mängel mitgeteilt, sie sei der Meinung gewesen, dass das gleichbedeutend mit einem negativen Gutachten sei. Es sei dann jeweils nach der Reparatur ein positives Gutachten mit der Bemerkung „schwerer Mangel; behoben“ ausgestellt worden.

Der Zeuge G gab an, dass die Revision um 08.30 Uhr mit einer Beobachtung der Prüfstätte von außen begonnen habe, erst zu einem späteren Zeitpunkt am Vormittag habe er mit einem Prüfmechaniker den Betrieb betreten.

„Begutachtung Fahrzeugkategorie ohne technische Einrichtungen“:

Er habe anhand der Datenbank festgestellt, dass der Traktor Lamborghini eine Mindesthöhe von 3.110 mm habe, wohingegen die Toreinfahrtshöhe 3.080 mm aufgewiesen habe, woraus er die Schlussfolgerung gezogen habe, dass das Fahrzeug gar nicht in der Prüfhalle begutachtet worden sei. Es könne durchaus zutreffen, dass das Fahrzeug über eine höhenverstellbare Vorderachse bzw. Kabine verfüge.

Die Verwahrung der Plaketten habe er beanstandet, weil diese in einer Handkassa aufbewahrt worden seien, welche nicht versperrt gewesen sei und in einer unversperrten Schreibtischlade gestanden sei. Bei seinem Eintreffen sei die Beschwerdeführerin in der Werkstätte, nicht im Büro, gewesen. Sie habe ihn ins Büro geführt, wo sonst niemand anderer anwesend gewesen sei, der die Plaketten hätte bewachen können, die Bürotür sei nicht versperrt gewesen.

Zur stornierten Plakette habe die Beschwerdeführerin nach kurzer Suche gesagt, dass sie sie nicht mehr habe.

„Unrichtige Eintragungen in Gutachten“:

Die Erzielung von exakt gleichen Werten für die Abbremsung der Betriebsbremsanlage wie auch der Hinterradbremse sei aus technischer Sicht nicht nachvollziehbar, sondern unglaublich, indem dies bedeuten würde, dass bei insgesamt 4 Fahrbremsproben der exakt gleiche Bremsweg hätte erzielt werden müssen. Des weiteren erschienen die erzielten Bremswerte als viel zu hoch und realistischer Weise nicht erreichbar, indem diese Fahrzeuge eine rein mechanische Bremsanlage (Trommelbremsen mit Seilzug vorne und Gestänge hinten) hätten. Eine Abbremsung der Betriebsbremsanlage von 74,01% sei aus seiner Sicht mit den verfahrensgegenständlichen Fahrzeugen nicht zu erreichen, umso weniger sei es aus technischer Sicht nachvollziehbar, dass derartige Werte gleich zwei Mal am gleichen Tag von verschiedenen Fahrzeugen erreicht würden. Es sei ausgeschlossen, dass beide Fahrzeuge diese 74,01% erreichten, kein einziges Fahrzeug dieser Type könne das, Fahrzeuge dieser Baujahrserie mit dieser Bremsanlage könnten derartige Werte technisch einfach nicht erreichen.

Er könne mit Sicherheit ausschließen, dass ein Wert von nahezu 97% Abbremsung der Betriebsbremsanlage von so einem Fahrzeug erreicht werden könne (Anmeldegutachten KTM).

Er habe Herrn B bei der Begutachtung des Fahrzeuges *** beobachtet und fotografiert. Das beiliegende Foto zeige jene Situation, wie Herr B die Scheinwerfereinstellung mit dem Scheinwerfereinstellgerät geprüft habe. Er habe beanstandet, dass das Fahrzeug nicht auf einer geeigneten ebenen Bodenfläche stehe, was Voraussetzung für eine korrekte Prüfung der Scheinwerfereinstellung sei. Das rechte Räderpaar sei auf der Holzabdeckung der Prüfgrube gestanden, das linke Räderpaar auf dem Betonboden, es sei nicht die erforderliche ebene Fläche gegeben gewesen. Herr B habe so die Scheinwerfereinstellung überprüft, gesagt, dass diese in Ordnung sei und diese Angabe in das Gutachten übertragen. Es stimme nicht, dass Herr B zu einem früheren Zeitpunkt bereits die Scheinwerfereinstellung geprüft habe und dort, wo das Auto auf dem Lichtbild abgebildet sei, nur mehr die Glühbirnen getauscht habe, stimme nicht. Er habe gar nicht beanstandet, dass die ScheinwerferhöhenEinstellung nicht gepasst habe, er habe lediglich beanstandet, dass die Prüfung der Scheinwerfereinstellung nicht auf einem ebenen Boden und daher nicht entsprechend der gesetzlichen Rahmenbedingungen vorgenommen worden sei.

Er habe Frau A zu den Messstreifen des Bremsverzögerungsmessgerätes gefragt, welche geordnet und zuordenbar aufzubewahren seien. Diese habe einige verstreut auf einem Fensterbrett liegende Zettel vorgezeigt. Einige seien vergilbt und nicht mehr leserlich gewesen, einige habe man noch lesen können und seien auf sämtlichen Messstreifen lediglich die maximale und nicht wie erforderlich die mittlere Bremsverzögerung angegeben gewesen. Es habe das Wissen gefehlt, wie man überhaupt zu diesem Wert komme.

Er habe zu einer gewissen Anzahl von ausgesuchten Gutachten die Messstreifen des Bremsverzögerungsmessgerätes verlangt, welche die Beschwerdeführerin aber nicht habe vorlegen können. Sie habe zugegeben, dass es ihr nicht gelinge, die Messstreifen entsprechend den Gutachten zuordenbar vorzulegen.

„Messschriebe Abgasuntersuchung nicht vorhanden“:

Auf seine Beanstandung, dass das Datum auf dem Abgasmessschrieb nicht mit dem Gutachten (ZI. ***) übereinstimme, habe die Beschwerdeführerin Herrn B befragt, welcher angegeben habe, dass die Uhr des Abgasmessgerätes wieder einmal eingestellt werden müsse. Es sei keine Rede davon gewesen, dass die Datumsangabe in der Früh noch gestimmt habe.

Er habe die Beschwerdeführerin aufgefordert, ihm sämtliche Abgasmessschriebe für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren zu zeigen, worauf sie mitgeteilt habe, dass sie keine Messschriebe habe, da sie diese den Kunden mitgebe. Die Messschriebe seien verpflichtend zuordenbar von der Prüfstelle aufzuheben. Er habe mangels Vorliegen von Abgasmessschrieben die Korrektheit der Durchführung von Abgasuntersuchungen in der Werkstätte gar nicht überprüfen können.

Funktionsfähigkeit der Einrichtungen nicht vorhanden“ (Prüfgruben seit längerer Zeit nicht geöffnet):

Er könne aus seiner fachmännischen Sicht dezidiert angeben, dass die Balken der Prüfgruben seit längerer Zeit nicht geöffnet worden seien. Der Putz habe sich schon im Holz festgefressen, es sei Herrn B auf seine Aufforderung nur schwer und mit großer Kraftanstrengung gelungen, Balken für Balken mit dem Montiereisen aus dieser Vertiefung überhaupt herauszubekommen. Er habe dann gesehen, was er erwartet habe, nämlich dass die Prüfgrube mit Flüssigkeit gefüllt gewesen sei. Es seien Hunderte Liter Wasser drinnen gewesen, das Wasser sei ca. 80 cm hoch gestanden, die Erklärung des Herrn B, D habe in der Früh einen Kübel mit Wasser verschüttet, sei völlig unglaubwürdig gewesen. Ihm gegenüber sei nicht gesagt worden, dass es sich bei der Flüssigkeit um Kühlwasser, das bei der Reparatur eines Traktors ausgelaufen sei, handle und wegen der Corona-Pandemie noch nicht entsorgt werden habe können. Auch die zweite Prüfgrube in der Garage sei augenscheinlich schon lange nicht geöffnet worden und sei dazu gesagt worden, dass diese Prüfgrube nicht mehr in Verwendung sei. Er habe in das Revisionsgutachten hineingeschrieben, dass am 11.05.2020 kurz vor der Revision ein Traktor positiv begutachtet worden sei, indem für eine ordnungsgemäße Begutachtung eines Traktors ein Besichtigen von unten erforderlich sei, welches mittels Prüfgrube, Rampe oder Hebebühne bewerkstelligt werden könne. Es seien weder Rampe noch Hebebühne im Betrieb vorhanden, die beiden Prüfgruben seien 100%ig an diesem Tag nicht geöffnet und verwendet worden.

„Bremsenprüfstrecke für L-Fahrzeuge“:

Es seien Markierungen vorhanden gewesen, diese seien sehr schwach ausgeprägt gewesen, es sei kein klarer Startbremspunkt vorhanden gewesen. Ein Leitpflock sei als ausschließlicher Startbremspunkt nicht geeignet. Werde

nicht exakt beim Startbremspunkt zu bremsen begonnen, ergäben sich Ungenauigkeiten des Bremsweges und solchermaßen eklatante Ungenauigkeiten bei der Feststellung der Bremswerte.

Es sei laut Prüfbuch die letzte wiederkehrende Begutachtung der beiden Prüfbühnen am 12.04.2012 gewesen.

Es sei trotz einer Zahl von etwa 4.500 Gutachten im Jahr kein einziges negatives Gutachten erstellt worden, was aus kraftfahrtechnischer Sicht völlig unmöglich sei.

Die Beschwerdeführerin habe dazu gesagt, dass eine Besichtigung der Fahrzeuge mit Feststellung der Mängel in der Werkstätte stattfinde, sodann der Auftrag erteilt werde, diese Mängel in Eigenregie zu beheben. Nach Reparatur durch den Kunden oder in einer Pfuscherwerkstätte würde bei Wiedervorführung des Fahrzeuges im Gutachten „schwerer Mangel“ mit dem Zusatz „beheben“ vermerkt. Dies sei nicht die richtige Vorgehensweise, es müsse bei der Begutachtung mit Feststellung von schweren Mängeln auf jeden Fall ein negatives Gutachten ausgestellt werden.

Der Zeuge H gab an, dass er das Motorrad des F, ***, am 29.04.2020 in die Werkstätte der Beschwerdeführerin zur wiederkehrenden Begutachtung gebracht habe. Nach Abholung des Fahrzeuges habe er erkannt, dass das Datum der Lochung auf der Begutachtungsplakette nicht gestimmt habe, weshalb er am 30.04.2020 wieder zur Werkstätte der Beschwerdeführerin gefahren sei. Es sei ein neues Gutachten ausgedruckt, die falsche Plakette heruntergeschert und eine neue Plakette aufgeklebt worden. Sonst sei am 30.04.2020 nichts mit dem Motorrad gemacht worden.

Der Zeuge F gab an, dass er sein Fahrzeug zur wiederkehrenden Begutachtung in die KFZ Werkstätte H gestellt habe, er habe nicht gewusst, dass dieser das Fahrzeug in die Prüfstelle der Beschwerdeführerin gebracht habe. Ihm sei nachträglich mitgeteilt worden, dass eine falsche Lochung auf der Plakette gewesen sei und deshalb die Begutachtungsplakette wieder abgelöst hätte werden müssen. Erst später habe ihn Herr H angesprochen, dass es Probleme mit der Lochung der Plakette gegeben habe, er solle in dessen Werkstätte ein Schriftstück unterfertigen, welches Frau A vorbereitet habe. Er habe solchermaßen bestätigt, dass auf seinem Motorrad die Begutachtungsplakette mit Lochung 08/2020 geklebt gewesen sei, obwohl er das natürlich selber gar nicht gesehen habe, indem er ja überhaupt nichts von diesem Vorgang gewusst habe. Er habe darauf vertraut, dass das, was Herr H gesagt bzw. Frau A aufgesetzt hatte, der Wahrheit entspreche, er habe nicht gewusst, dass es um den Widerruf der Ermächtigung der Frau A ging.

Der Zeuge E gab an, dass er am 16.03.2020 mit dem Traktor Lamborghini *** in die Werkstätte der Beschwerdeführerin gefahren sei. Er habe die Vorderachsfederung sowie die Kabinenfederung abgesenkt und habe solchermaßen in die Prüfhalle einfahren können, wobei es von der Höhe her ganz knapp gewesen sei. Er sei über die Prüfgrube gefahren und nach Hause gegangen, bei der Begutachtung sei er nicht dabei gewesen. Später habe ihn Frau A ersucht, ein Schriftstück zu unterfertigen, welches sie aufgesetzt habe. Wenn ihm vorgehalten werde, dass er damit bestätige, dass die Überprüfung über der Grube durchgeführt worden sei, so könne er das natürlich nicht bestätigen, weil er ja gar nicht dabei gewesen sei und es nicht gesehen habe.

Der Zeuge B, Lebensgefährte der Beschwerdeführerin, gab an, dass der Traktor Lamborghini *** eine absenkbare Vorderachse sowie Kabine gehabt habe, weshalb dieser in die Prüfhalle und über die Prüfgrube fahren können. Er habe kürzlich das Tor durch bauliche Maßnahmen vergrößert.

Die Handkassa sei immer zugesperrt, außer es werde gerade eine Plakette herausgenommen. Wenn niemand da sei, werde die Bürotür und das Eingangstor versperrt. In der Nacht werde die Kassa mit den Plaketten in einen versperrbaren Stahlkasten gegeben. Es sei möglich, dass die Handkassa nicht versperrt sei, wenn die Beschwerdeführerin ohnehin im Büro gesessen sei. Den Schlüssel für die Handkassa mit den Plaketten habe sie immer bei sich.

„Nicht stornierte Plakette“:

Er habe die abgelöste Plakette in einer Lade aufbewahrt und habe sie erst im Zuge der Vorbereitung auf die Verhandlung wieder gefunden.

„Unrichtige Eintragungen in Gutachten“:

Die Fahrbremsproben mache immer er, der Ausgangspunkt sei ein Leitpflock, bei dem er mit beiden Bremsen eine Vollbremsung mache, die Fahrgeschwindigkeit betrage 40 km/h, der Endpunkt sei jener Punkt, an dem das Fahrzeug zum Stillstand komme. Dieser Weg werde für das Gutachten verwendet. Gleichermaßen werde mit 30 km/h gefahren

und die Hinterradbremse durch Vollbremsung überprüft. Auch hier werde der Bremsweg für die Gutachtenserstellung verwendet. Er schreibe die Meter des Bremsweges und die Daten des Motorrades auf einen Zettel, die Eintragungen in die EBV mache immer die Beschwerdeführerin.

Es seien bei beiden Puch-Motorrädern neue Bremsen eingebaut gewesen. Er fahre so, dass der Tacho 40km/h genau anzeige. Er erkläre sich die Werte so, dass die Reifen unterschiedlich abgenutzt seien und sich solchermaßen oft gleiche Bremswege für verschiedene Fahrzeuge ergäben.

Die Werte für das Anmeldegutachten der KTM seien für ihn plausibel, das komme öfter so vor. Bremswerte bis zu 100% seien laut Mängelkatalog in Ordnung.

Er glaube nicht, dass ihm ein Fehler bei der eingehaltenen Geschwindigkeit unterlaufen sei, aber es sei vielleicht möglich.

Er habe zum Zeitpunkt der Fotoaufnahme die Scheinwerfereinstellung gar nicht geprüft, sondern habe er das bereits früher gemacht und zwar auf einer ebenen Fläche, einige Meter vor dem fotografierten Standort. Die Situation auf dem Lichtbild habe sich ergeben, indem wahrscheinlich eine Birne des Scheinwerfers ausgefallen war und er das Fahrzeug zurückgeschoben und die Birne ausgetauscht habe.

Es sei richtig, dass bei den Messstreifen bei Fahrzeugen der Klasse T stets die maximale Bremsverzögerung angegeben sei. Er habe die Beschwerdeführerin einmal darauf angesprochen, dass die mittlere Bremsverzögerung angegeben werden müsse, die Beschwerdeführerin habe aber darauf bestanden, dass die maximale Bremsverzögerung angegeben werden müsse und es auch weiterhin so zu machen sei. Nach der Revision sei die Vorgangsweise geändert worden, es sei ja nur ein weiterer Schritt im Computersystem vorzunehmen.

Er habe immer alle Messstreifen ins Büro getragen, es müssten alle da sein, die Beschwerdeführerin habe diese in einem Ordner aufbewahrt. Wenn etliche Messstreifen gefehlt hätten, dann sei dies vielleicht gewesen, weil die Beschwerdeführerin nervös gewesen sei und sie deshalb nicht gefunden habe.

Es könne auch sein, dass einige Messstreifen den Kunden mitgegeben worden seien, er könne sich nicht vorstellen, dass sämtliche Abgasmessschriebe nicht da gewesen seien. Nach der Beanstandung bei der Revision seien die Messstreifen aufgehoben worden. Zum Abgasmessschrieb zum Gutachten *** gebe er an, dass in der Früh die Datumangabe noch gegangen sei, während der Revision sei plötzlich ein falscher Zeitbaustein angezeigt worden. Dieser Defekt sei dann kurz nach der Revision behoben worden.

Er habe dem Revisionsbeamten gleich gesagt, dass die eine Prüfgrube voller Wasser sei. Dieses sei bei einer Kühlerreparatur hineingeflossen und habe nicht gleich entsorgt werden können. Es sei jedoch die zweite Prüfgrube in der Garage auch für die Prüfung von Traktoren verwendet worden. Auch der im Revisionsbericht angesprochene am 22.5.2020 positiv begutachtete Traktor sei bei der zweiten Prüfgrube begutachtet worden.

Die Prüfstrecke für Fahrbremsproben sei nach der Revision neu markiert worden, die Markierungen seien bei der Revision eher kurz gewesen. Es habe keine richtige Startlinie gegeben, er habe sich beim Bremsen an dem Leitpflock orientiert.

Ein negatives Gutachten sei in der Prüfstelle nie ausgestellt worden, weil immer zuvor alles repariert werde, entweder in der Werkstätte oder vom Kunden selber.

Der Zeuge D, Sohn der Beschwerdeführerin, gab an, dass er Mechaniker in der Werkstätte seiner Mutter sei. Es sei im Revisionsgutachten davon die Rede, dass die Beamten um 10.45 Uhr gekommen seien, dies sei nicht richtig, sie seien schon eine Weile früher da gewesen und hätten sie beobachtet.

„Plaketten nicht ordnungsgemäß verwahrt“:

Es passe immer irgendjemand auf, es sei noch nie etwas weggekommen. Die Kunden dürften nicht ins Büro gehen, sie müssten in der Werkstätte bleiben. Wenn seine Mutter das Büro verlasse, sperre sie meistens die Handkassa ab und nehme den Schlüssel mit.

Zur abgelösten Begutachtungsplakette ***, zur Begutachtung von Puch Motorrädern am 30.04.2020 sowie einem Anmeldegutachten zu einem KTM-Motorrad könne er nichts sagen.

Zur Scheinwerfereinstellung gebe er an, dass Herr B das sicher richtig gemacht habe, das Fahrzeug sei dabei jedenfalls

eben gestanden, es sei auf jenem Platz gewesen, wie es das Lichtbild der Revision zeige oder vielleicht auch weiter vorne. Wenn er befragt werde, wie er beurteilen könne, dass Herr B die Scheinwerfereinstellung sicher richtig gemacht habe, so gebe er an, dass Herr B das immer so gemacht habe und es immer gepasst habe. Wenn er befragt werde, wie eine richtige Scheinwerfereinstellungsprüfung gehe, so wisse er zwar, wie es gehe, könne es aber nicht sagen.

Zur Angabe der Bremswerte von Fahrzeugen der Klasse T (mittlere/maximale Bremsverzögerung) habe er keine Information.

Zum Abgasmessschrieb zum Gutachten vom 11.05.2020 könne er nur sagen, dass das Abgasmessgerät regelmäßig von einem befugten Unternehmen überprüft werde. Er wisse nicht, ob die Zeitangabe am 11.05.2020 in der Früh noch gestimmt habe.

Am Tag der Revision hätte sie überhaupt keine Messschriebe gefunden, er glaube, es seien ein paar herumgelegen. Seine Mutter sei sehr nervös gewesen und habe sie gläublich deshalb nicht gefunden.

Es sei irgendwann Wasser in der Prüfgrube der Werkstätte gewesen, er könne aber keine genauen Angaben zum Zeitpunkt machen.

Das Einfahrtstor in die Werkstätte sei genau gleich wie früher.

Der kraftfahrzeugtechnische Amtssachverständige erstattet folgendes Gutachten:

„Am 11.05.2020 wurde bei der Firma J in *** eine Revision nach § 57a KFG 1967 von G durchgeführt. Dieser fasste die bei der Revision festgestellten Mängel im Gutachten der Revision vom 12. Mai 2020 zusammen.

Zum ersten Mangel:

Hier handelt es sich um eine Begutachtung einer Fahrzeugkategorie ohne technische Einrichtungen. Die Firma J soll am 16.03.2020 einen Traktor, Zugmaschine Lamborghini mit dem Kennzeichen *** positiv begutachtet haben, obwohl der Traktor eine Höhe von 3,11 m aufwies und die Durchfahrtslichte der Werkstätte maximal 3,08 m betrug. In der Verhandlung wurde von Herrn B wie auch vom Besitzer dieses Fahrzeuges ausgeführt, dass dieser im Bereich der Vorderachse automatisch absenkbar ist. Im Bereich der Hinterachse wurde die Luftfederung so weit außer Betrieb gesetzt, dass der gesamte Aufbau bzw. die Kabine sich um einige Zentimeter gesenkt hat, um so in die Prüfhalle zu kommen. Im Akt liegen auch Lichtbilder bei, welche den beschriebenen Traktor in der gegenständlichen Prüfhalle zeigen. Da jedoch das Tor in der Zwischenzeit umgebaut wurde und die Durchfahrtslichte erhöht wurde, kann es nicht eindeutig gesagt werden bzw. nicht als Nachweis geführt werden, dass es möglich war, zum Zeitpunkt der Begutachtung nach § 57a den Traktor in die Halle zu fahren, es ist aufgrund der Ausführungen jedoch auch nicht auszuschließen.

Zum nächsten Mangel:

Dieser betrifft die ordnungsgemäße Verwahrung der Begutachtungsplaketten:

Zu diesem Punkt kann aus technischer Sicht keine Ausführung gemacht werden.

Der nächste Mangelpunkt betrifft eine stornierte Plakette mit der Nummer ***: Diese Plakette konnte zum Zeitpunkt der Revision nicht vorgelegt werden. Im Zuge der Verhandlung wurde diese vorgelegt, sodass dieser Mangelpunkt aus meiner Sicht behoben ist.

Zum nächsten Mangel:

Dieser betrifft unrichtige Eintragungen im Gutachten:

Hier wird vom Gutachter G ausgeführt, dass bei zwei Puch Motorrädern, welche die Baujahre 1955 und 1956 besitzen, exakt gleiche Bremswerte der Betriebsbremse und auch der Hinterradbremse in den Gutachten vermerkt wurden. Es wurde zusätzlich ausgeführt, dass derart hohe Werte von diesen Fahrzeugen nicht erreicht werden können. Dies trifft zu, nämlich aus dem Grund, dass die Bremsenausrüstung dieser Fahrzeuge dem Stand der Technik im Jahre 1955 und 1956 entspricht, diese Ausrüstung jedoch derart hohe Werte sehr wahrscheinlich nicht zulässt. Gleichzeitig ist es auffällig, dass bei zwei unterschiedlichen Fahrzeugen exakt die gleichen Bremswerte festgestellt wurden, das heißt, dass die entsprechenden Bremsstrecken auf einen halben Meter genau eingehalten werden mussten, um diese Abbremsungen zu erreichen. Wenn man die Bremsenprüfung an sich betrachtet, ist es so, dass für die Bremsenprüfung Mindestgeschwindigkeiten von 40 km/h bzw. 30 km/h erreicht werden müssen. Diese Geschwindigkeiten stellen natürlich Effektivgeschwindigkeiten dar und nicht Geschwindigkeiten, welche z.B. über den Tachometer angezeigt werden. Es ist natürlich so, dass die Geschwindigkeiten nicht 100% exakt gleich wiederholt

werden können. Die Bremsenprüfung an sich ist sehr schwer exakt auszuführen, sodass es aus meiner Sicht sehr unwahrscheinlich ist, bei zwei bzw. sogar vier Bremsenprüfungen bei zwei unterschiedlichen Motorrädern die exakt gleichen Werte zu erreichen.

Weiters wurde in diesem Punkt bemängelt, dass ein Motorrad der Marke KTM EXCFI positiv geprüft wurde und der ermittelte Abbremswert der Betriebsbremse bei 96,84% lag, was laut Sachverständigen G nicht möglich ist. Wie solche hohen Werte entstehen und warum diese aus meiner Sicht nicht erreicht werden können, dazu führe ich zum Punkt „Bremsenprüfstrecke“ näher aus.

Der nächste Punkt betrifft die Scheinwerfereinstellung von Fahrzeugen:

Es wurde beschrieben von G, dass die Scheinwerfereinstellung bei einem Fahrzeug, das gerade überprüft bzw. positiv begutachtet wurde, während seiner Anwesenheit überprüft wurde. Es wurde auch ein Lichtbild angefertigt, das jedenfalls den Ansatz der Lichteinstellungsprüfung zeigt. Hier sieht man, dass das Fahrzeug mit dem Kennzeichen *** mindestens einseitig auf den Holzbohlen der Prüfgrube steht. Das Scheinwerfereinstellgerät, was ebenfalls auf dem Lichtbild zu erkennen ist, ist noch nicht in Prüfposition aufgestellt. Dieses muss natürlich um 90 Grad im Uhrzeigersinn gedreht werden, betrachtet von oben. Stellt man dieses richtiger Weise vor dem Fahrzeug auf, dann würde zumindest ein Rad des Fahrgestelles ebenfalls auf den Bohlen der Prüfgrube zum Stehen kommen. In beiden Fällen kann jedenfalls aus technischer Sicht nicht von einem ebenen Untergrund ausgegangen werden. Ob das Fahrzeug vorher bzw. nachher (nachher in Bezug auf das Foto) geprüft wurde bzw. ordnungsgemäß auf einer ebenen Fläche geprüft wurde, kann von mir natürlich nicht festgestellt werden. Wird im Zuge der Prüfung oder vor der Prüfung eine Lampe des Abblendlichtes getauscht, ist auf alle Fälle danach eine neuerliche Einstellungsprüfung aus technischer Sicht notwendig.

Zum nächsten Mangel „Bremsenprüfung mit dem Bremsverzögerungsmessgerät der Fahrzeuge der Klasse T (Zugmaschinen)“:

Die Werkstätte besitzt ein Verzögerungsmessgerät der Marke Maha, der Type VZM 100. Dieses Gerät ist ein schreibendes Bremsverzögerungsmessgerät – wie vorgeschrieben – und auch grundsätzlich zulässig für die Prüfung von Zugmaschinen gemäß § 57a KFG 1967. Wird eine Bremsenprüfung durchgeführt, ist ein entsprechender Messschrieb dem Gutachten zuordenbar aufzubewahren. Dieser Messschrieb muss nicht nur die Abbremsung der Betriebsbremse, sondern auch die Abbremsung der Hilfsbremse und auch die Abbremsung der Feststellbremse beschreiben. Als Messwert ist vorgeschrieben, dass der Messwert der mittleren Verzögerung bzw. mittleren Vollverzögerung für die Beurteilung des Fahrzeuges herangezogen wird. Die Firma J hat laut Beschreibung lediglich die maximalen Werte der Verzögerung eingetragen. Die mittlere Verzögerung oder die mittlere Vollverzögerung liegen auf alle Fälle unter dem Wert der Maximalverzögerung und es sind ausschließlich diese für die Beurteilung der Mindestverzögerung und für die Beurteilung, ob das Fahrzeug positiv oder negativ ist, heranzuziehen.

Der nächste Mangel betrifft die nicht auffindbaren Messschriebe der Dieselabgasmessung:

Es wurde lediglich ein Messschrieb aufgefunden. Dieser trug das Datum 30.08.2019, Uhrzeit 04.36 Uhr. Am Messschrieb wurde das Kennzeichen *** vermerkt. Das betreffende Fahrzeug wurde am 11.05.2020 um ca. 10.24 Uhr von der Firma J überprüft. Das heißt, dass die Uhrzeit und das Datum am Abgastester auf keinen Fall der Uhrzeit und dem Datum der Überprüfung entspricht. Diese Messschriebe müssen natürlich datums- und uhrzeitmäßig dem Gutachten zuordenbar sein. Eine Auffälligkeit auf dem Messschrieb wurde am heutigen Tag ebenfalls erkannt, da die Abregeldrehzahl, welche vermerkt wurde, von 2.549 aus meiner Sicht zu gering ist. Dies kann ich deswegen ausführen, da ich die Gutachten des Fahrzeuges der letzten Jahre überprüft habe und bei diesen Gutachten, welche ebenfalls von der Firma J durchgeführt wurden, eine deutlich höhere Abregeldrehzahl vermerkt wurde. Diese Dieselabgasmessschriebe sind gemäß Mängelkatalog auf alle Fälle zuordenbar aufzubewahren, außer diesem einen mangelhaften Messschrieb war offensichtlich kein Messschrieb einer Dieselabgasmessung im Betrieb vorhanden bzw. konnte nicht eindeutig zugeordnet werden. Die Dieselabgasmessung, wenn es um eine Endrohrmessung geht, muss in der Art durchgeführt werden, dass ein Gasstoß (das heißt, dass von 0 das Gaspedal komplett durchgetreten wird) durchgeführt wird, und vom Abgasmessgerät aufgezeichnet wird, welche maximale Drehzahl das Fahrzeug erreicht hat. Zusätzlich zu diesem Wert wird die Hochlaufzeit, das heißt, wie lange der Motor bis zur Maximaldrehzahl gebraucht hat und welchen Absorptionswert das Fahrzeug erreicht hat bzw. gemessen wurde, vermerkt.

Zum nächsten Mangel „Prüfgruben“:

Eine Prüfgrube, welche als Traktorprüfgrube bzw. Prüfgrube für die größeren Fahrzeuge genannt wurde, war sehr stark mit Wasser gefüllt. Dies sieht man auch auf einem der Lichtbilder, welche dem Akt beiliegen. Außerdem stellte der Sachverständige G fest, dass es so aussieht, wie wenn die Prüfgruben schon längere Zeit nicht mehr geöffnet wurden. Was aus meiner Sicht zu der Thematik gesagt werden kann, ist, dass eine ordnungsgemäße Prüfung jedenfalls in einer Prüfgrube, die mit Wasser gefüllt ist, nicht möglich ist. Für die Prüfung von Fahrzeugen der Klasse T ist jedenfalls eine solche vorgeschrieben, ersatzweise könnte eine entsprechend starke Hebebühne oder eine Auffahrtsrampe verwendet werden, die aber im Betrieb nicht vorhanden sind.

Der nächste Mangel betrifft die Bremsenprüfstrecke der Klasse L:

Hier wurde bemängelt, dass die Prüfstrecke zwar markiert wurde, jedoch in der Form, dass aus Sicht des Sachverständigen keine richtige Prüfung stattfinden hätte können, da kein klarer Startbremspunkt erkennbar war. Im Mängelkatalog ist die Thematik der Bremsenprüfung mit Hilfe der Bremsprüfstrecke beschrieben. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Prüfung sehr fehlerbehaftet ist und der Prüfer großen Wert darauf legen muss, dass die Rahmenbedingungen eingehalten werden, damit kein Fehler bei der Beurteilung entsteht. Ein großer Fehler ist natürlich, wenn der Bremspunkt nicht exakt erreicht wird bzw. zu früh gebremst wird, oder wenn die Geschwindigkeiten, welche vorgeschrieben sind und Effektivgeschwindigkeiten darstellen, nicht erreicht werden. Eine Geschwindigkeitsermittlung allein mit Hilfe des Tachos des Fahrzeuges ist nicht ausreichend, das heißt, wird das Fahrzeug beschleunigt auf z.B. 40 km/h laut Tacho, heißt das nicht, dass das Fahrzeug diese Geschwindigkeit auch erreicht. Die Toleranzen sind im Prinzip heute festgeschrieben, diese können 10% plus 4 km/h bei modernen Tachometern sein, sodass der Prüfer großes Augenmerk darauf legen muss, dass er die erforderlichen Geschwindigkeiten auch erreicht. Wird der Bremspunkt nicht erreicht, dann ist es ebenfalls eine große Fehlerquelle, die zu übermäßig hohen Bremswerten führen kann. Es wurden 3 Fahrzeuge bemängelt, die eine übermäßig hohe Abbremsung bei der Begutachtung aufwiesen. Aufgrund der schlecht markierten Bremsprüfstrecke ist es hier mit überwiegender Wahrscheinlichkeit bei diesen Prüfungen zu Fehlern gekommen, die dann diese sehr hohen Werte bedingt haben.

Der nächste Mangel betrifft die Überprüfung der Prüfbühnen, Hebebühnen. Diese wurden letztmalig am 12.04.2012 von der Firma J überprüft. Diese Überprüfungen müssen regelmäßig gemäß Arbeitsmittelverordnung mindestens einmal im Kalenderjahr stattfinden. Gibt es fachkundige Personen im Betrieb, können diese drei Jahre hindurch selber durchgeführt und dokumentiert werden. Jedes vierte Jahr ist auf alle Fälle eine entsprechende Prüforganisation zu beauftragen, die die Überprüfungen der Hebebühnen durchführt. Die Arbeitsmittelverordnung ist jedenfalls aus technischer Sicht für diesen Betrieb anzuwenden, da dieser auch, wie berichtet wurde, Angestellte hat.

Über Befragen durch die VHL, ob die vorher beschriebenen sehr hohen Bremswerte der Puch Motorräder bzw. der KTM überhaupt realistischweise zustande kommen können: Dazu ist auszuführen, dass es aus technischer Sicht sehr unwahrscheinlich ist, dass bei diesen zwei Puch Motorrädern die in den Gutachten vermerkte Abbremsung überhaupt erreichbar ist. Gleiches gilt für die KTM, es sind die Bremswerte im Gutachten natürlich eher wahrscheinlich – wie schon vorausgeführt – auf eine unrichtige oder nicht exakte Ausführung der Fahrbremsprobe zurückzuführen. Wird die entsprechende Geschwindigkeit nicht erreicht oder der Bremspunkt nicht exakt erreicht, kommt es wie vorausgeführt, wie im Gegenstand zu übermäßig hohen Abbremswerten.

Zur „Bemerkung Ergebnisse“ wird beschrieben, dass die Prüfstelle eine Vielzahl an Gutachten ausstellt. Hier war die Rede von über 4.000 und es wurde kein einziges negatives Gutachten erstellt. In § 10 Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung ist beschrieben, dass wenn ein Fahrzeug Mängel aufweist, die eine positive Überprüfung ausschließen, dieses mit einem negativen Gutachten beurteilt und ein negatives Gutachten ausgestellt werden muss. Es ist aus technischer Sicht eher unwahrscheinlich, dass bei der Vielzahl an Gutachten nicht mindestens einige der Fahrzeuge bei der Begutachtung Mängel aufgewiesen haben. Wird ein Fahrzeug vorgeführt, welches repariert wurde und auch mit Neuteilen vorgeführt wird, ist es so, dass der Begutachter nur den Stand bzw. die Verkehrs- und Betriebssicherheit zum Zeitpunkt der Überprüfung feststellen muss und keine Aussage treffen muss, wer diesen Mangel repariert hat oder ob diese Mängel von der Werkstätte der Begutachtungsstelle selber oder von einer Fremdwerkstätte repariert wurden. Dies deshalb, da es für eine Prüfung unerheblich ist, wann, von wem, welcher Mangel repariert wurde. Diese Textierung deutet eher darauf hin, dass das Fahrzeug bereits in der entsprechenden Begutachtungsstelle war, Mängel festgestellt wurden, aber nicht ein negatives Gutachten ausgestellt und dem Besitzer

ausgefolgt wurde. Wenn am Gutachten zu einem Mangelpunkt „schwerer Mangel“ mit dem Zusatz „behooben“ vermerkt ist, gehe ich davon aus, dass es eine Erstprüfung gegeben haben muss und dieses Gutachten, wo der Mangel behoben wurde, ein Nachprüfungsgutachten ist. Bei der Erstprüfung, wenn keine Mängel auftreten, darf man nicht bzw. ist aus meiner Sicht nicht nachvollziehbar, einen schweren Mangel setzen und diesen dann als „behooben“ zu kennzeichnen. Dies auch deshalb, da man ja eigentlich gar nicht wissen kann, wann der entsprechende Mangel repariert wurde oder wann ein gewisses Teil ausgetauscht wurde. Dies kann schon einige Monate zurückliegen, sodass diese Vermerke für mich nicht nachvollziehbar sind.

Das Gutachten Nr. *** des Motorrades mit dem Kennzeichen ***, es handelt sich um eine Puch 175 SV, wurde am 29.04.2020 um 11:56 Uhr von der Firma J, Frau A, erstellt und eine gültige Plakette mit der Nr. *** ausgefolgt. In Folge wurde das vorbeschriebene Gutachten storniert und ein neuerliches Gutachten einen Tag später am 30.04.2020 um ca. 09:47 Uhr ausgestellt (Gutachten Nr. ***) und eine neue Plakette Nr. *** ausgefolgt. Eine Überprüfung fand laut Zeugen H wie auch laut Frau A nicht mehr statt. Es wurde lediglich kontrolliert, ob der vermeintliche Fehler, der bei der Erstbegutachtung aufgetreten ist, in irgendeiner Form wieder repariert werden kann. Dies konnte durch eine Ersatzplakette nicht gemacht werden, deswegen wurde ein neues Gutachten ausgestellt. Der Kilometerstand ist im Gutachten gleich angegeben wie auch die Abbremsungen der Betriebsbremse und Hinterradbremse. Im System ist demnach lediglich ein gültiges positives Gutachten (ausgestellt am 30.04.2020) vorhanden. Die Überprüfung des Fahrzeuges sowie die technische Überprüfung mit den Bremsproben wurde jedoch einen Tag vorher durchgeführt. Aus technischer Sicht ist diese Vorgangsweise nicht zulässig, da mit dem Ausstellen einer positiven Begutachtung der Sachverständige sich festlegt, dass zum Zeitpunkt der Begutachtung das Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher ist. Das heißt, dass die Prüfung auch zu jenem Zeitpunkt, in dem die Überprüfung stattfindet, mit einem positiven Gutachten abgeschlossen wird.“

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat hierzu wie folgt erwoogen:

Folgende Feststellungen werden der Entscheidung zu Grunde gelegt:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 22. Mai 1990, Zl. ***, wurde Frau A die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, erteilt.

Am 11. Mai 2020 wurden bei einer unangekündigten Revision Mängel bei der wiederkehrenden Begutachtung in der verfahrensgegenständlichen Prüfstellung festgestellt (Revisionszeitraum 1.1.2020 bis 11.5.2020):

- Begutachtungsplaketten wurden nicht ordnungsgemäß verwahrt:

Die Plaketten wurden in einer kleinen unversperrten Handkassa in einer unversperrten Schreibtischlade gelagert, die Bürotür war offen:

leichter Mangel

- Am 29.04.2020 wurde das Fahrzeug *** begutachtet, ein Gutachten jedoch erst am 30.04.2020 ausgestellt und die Begutachtungsplakette erst am 30.04.2020 aufgeklebt ohne eine neuerliche wiederkehrende Begutachtung durchgeführt zu haben: schwerer Mangel

- Unrichtige Eintragungen im Gutachten:

Schwerer Mangel:

Die Prüfstellung hat am 30.4.2020 zwei Puch Motorräder (***) positiv begutachtet. Auf beiden Gutachten sind exakt gleiche Werte für die Abbremsung der Betriebsbremsanlage von 74,01% und der Hinterradbremse von 32,21% vermerkt. Aus kraftfahrtechnischer Sicht sind die Werte viel zu hoch und reell nicht erreichbar, exakt gleiche Werte bei unterschiedlichen

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at