jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE UVS Tirol 2004/06/28 2004/26/073-1

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 28.06.2004

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol entscheidet durch sein Mitglied Mag. Franz Schett über die Berufung des Herrn G. B., XY, vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. B. H., XY, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Landeck vom 12.05.2004, Zahl VK-26756-2004, betreffend Übertretungen nach dem Kraftfahrgesetz 1967, wie folgt:

Gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) iVm §§ 24, 51, 51c und 51e Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) wird die Berufung mit der Maßgabe als unbegründet a b g e w i e s e n , dass es bei den als erwiesen angenommenen Taten (§ 44a Z 1 VStG) in den Spruchpunkten 1. und 2. statt ?als Verantwortlicher der Firma F. Transporte & Logistik? jeweils ?als Verantwortlicher, nämlich als handelsrechtlicher Geschäftsführer und damit zur Vertretung nach außen berufenes Organ der Firma F. Transport & Logistik GmbH? zu lauten hat.

Nach § 64 Abs 1 und 2 VStG hat der Berufungswerber einen Beitrag zu den Kosten des Berufungsverfahrens in Höhe von 20 Prozent der verhängten Strafen, das sind zu Punkt 1. Euro 14,00 und zu Punkt 2. Euro 20,00, zu bezahlen.

Text

Mit dem nunmehr angefochtenen Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Landeck vom 12.05.2004, Zahl VK-26756-2004, wurde Herrn B. G., geb. am XY, nachfolgender Sachverhalt zur Last gelegt:

?Tatzeit:01.12.2003, 18.10 Uhr

Tatort: Nauders, auf der Reschenbundesstraße, B-180 bei km 46,070 in Richtung Italien

Fahrzeug: Sattelkraftfahrzeug, B-BR29 und B-RAUN66

Der Beschuldigte B. G., geb. XY, wohnhaft in XY, hat

1. als Verantwortlicher der Firma F. Transporte & Logistik in XY, diese ist Zulassungsbesitzerin des genannten KFZ nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand bzw die Ladung des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von Herrn S. R. gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass das erlaubte Höchstgewicht gemäß § 4 Abs 7a KFG von 40.000 kg durch die Beladung um 550 kg überschritten wurde.

2. als Verantwortlicher der Firma F. Transporte & Logistik in XY, diese ist Zulassungsbesitzerin des genannten KFZ nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von Herrn S. R. gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass das höchste zulässige Gesamtgewicht des Sattelkraftfahrzeuges von 38.550 kg durch die Beladung um 2.000 kg überschritten wurde."

Dadurch habe der Beschuldigte eine Verwaltungsübertretung nach § 103 Abs 1 Z 1 iVm § 4 Abs 7a KFG (Spruchpunkt 1.) und gegen § 103 Abs 1 Z 1 iVm § 101 Abs 1 lit a KFG (Spruchpunkt 2.) begangen.

Über diesen wurde daher jeweils gemäß § 134 Abs 1 KFG zu Punkt 1. eine Geldstrafe von Euro 70,00, Ersatzfreiheitsstrafe 24 Stunden, und zu Punkt 2. eine Geldstrafe von Euro 100,00, Ersatzfreiheitsstrafe 24 Stunden, verhängt.

Dagegen hat Herr B. G. vertreten durch Herrn Dr. B. H., Rechtsanwalt in XY, fristgerecht Berufung an den Unabhängigen Verwaltungssenat in Tirol erhoben und darin ausgeführt wie folgt:

?Das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Landeck wird zur Gänze angefochten.

1. Zum Sachverhalt:

Sämtliche Fahrten werden vom Firmensitz aus disponiert. So weiß man an Hand der Ladeaufträge, welche Gütermengen zu transportieren sind. Dementsprechend werden diesen Ladungen die geeigneten Fahrzeuge zugewiesen. Nicht nur der Fahrzeugtyp, sondern auch die technischen Merkmale sind für eine Zuteilung ausschlaggebend. So befinden sich im Fuhrpark des Beschuldigten Sattelkraftfahrzeuge mit unterschiedlichen Eigengewichten und unterschiedlichen Nutzlasten.

Bei der Auftragserteilung wurde dem Beschuldigten mitgeteilt, dass das Bruttogewicht gegenständlicher Ladung 23.840 kg beträgt.

Beweis: Auftrag vom 28. 11.2003

Entsprechend diesem Auftrag disponierte der Beschuldigte die gegenständliche Fahrzeugkombination, die über eine dafür ausreichende zulässige Nutzlast verfügt.

Beweis: Zulassungsschein

Dass das zulässige Gesamtgewicht von 38.550 kg überschritten worden sein soll, obwohl dies laut Unterlagen nicht möglich ist wird bestritten.

An Hand des gegenständlichen Ladeauftrages hätte es nicht zu einer Überladung kommen können. Das Ladungsgewicht hat die Nutzlast des Fahrzeuges nicht überschritten.

Es war für den Beschuldigten nicht vorhersehbar, dass es bei diesem Transport zu einer Überladung kommen könne.

Zudem wurde das Fahrzeug nicht durch den Fahrer selbst, sondern durch einen Verlader beladen. Diese Ladung wurde vom Absender im Sinne der auch vom Verwaltungsgerichtshof anerkannten Arbeitsteilung (siehe hierzu VwGH GZI 90/19/0099, Dat 19901008) verwogen. Dem Fahrer wurde vor Fahrtantritt vom Verlader des Absenders, der die Beladung der gegenständlichen Kraftfahrzeuge durchführte, mitgeteilt, dass beide Fahrzeuge entsprechend den Unterlagen beladen sind und das Ladegewicht nicht höher ist, als im Frachtbrief eingetragen.

Der Fahrer überprüfte nach erfolgter Beladung, ob sich am Fahrzeug, bei der Bereifung bzw am Fahrwerk Anzeichen einer allfälligen Überladung ergeben würden. Es haben aber diesbezüglich keinerlei Auffälligkeiten bestanden. Auch im Fahrverhalten konnten keine Anzeichen einer Überladung festgestellt werden, weshalb der Transport schließlich durchgeführt worden ist.

Es war dem Fahrer jedoch nicht möglich, eine Gesamtverwiegung vorzunehmen. Sowohl die Unmöglichkeit, die Ladung abzuwiegen, als auch die, deren Gewicht so exakt zu schätzen, schließen das Verschulden des Lenkers bei der vorliegenden behaupteten Überladung aus, weil der Fahrer über die fachlichen Kenntnisse verfügt und er sich zusätzlich einer fachkundigen Person bedient hat, nämlich der Verladers. Dieser hat ihm auch das Gewicht der Ladung bestätigt.

Der Fahrer bediente sich somit im Sinne der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (94/03/0222) einer fachkundigen Person.

Der Fahrer wurde weiters geschult und vor Antritt der gegenständlichen Fahrt dahingehend angewiesen, vom Verlader eine Verwiegungsbescheinigung für die aufgenommene Ladung zu erwirken und die Beladung überdies persönlich zu beaufsichtigen.

Aus all diesen Gründen kann diese Überschreitung nicht dem Beschuldigten angelastet werden. Bei einem Fahrzeug, welches insgesamt mit 38.550 t fahren darf ließ sich eine Überschreitung im behaupteten Ausmaß für den Fahrer nicht erkennen.

In einem Verfahren vor dem UVS Tirol, Zahl uvs-2002/16/118-1, holte der Unabhängige Verwaltungssenat zur Frage, ob es einem Lenker möglich ist, eine Überladung von 2.200 kg bei einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 40.000 kg zu bemerken, ein Gutachten ein.

Der Amtsachverständige Ing. R. R. kam in seinem Gutachten vom 4. September 2002 zu dem Schluss, dass es einem Lenker nicht möglich ist, eine Überladung in dieser Größenordnung zu bemerken. In diesem Verfahren führte der Unabhängige Verwaltungssenat in der Begründung der Entscheidung vom 01.10.2002 aus, dass ein Verschulden des Fahrers dann nicht erkennbar ist, wenn einerseits auf Grund der Frachtpapiere und der Ladung nicht mit einer Überladung zu rechnen ist, und andererseits eine Überladung auch optisch nicht erkennbar ist.

II. Mangelhaftes Verschulden:

Im Betrieb des Beschuldigten ist ein umfangreiches Schulungs- und Kontrollsystem mit den entsprechenden Sanktionen eingeführt. Auch der betroffene Fahrer hat dieses Schulungsprogramm durchlaufen und kannte die entsprechenden Sanktionen bei Nichteinhaltung der Vorschriften.

Im Unternehmen des Beschuldigten werden alle Mitarbeiter, insbesondere LKW-Fahrer, vor Aufnahme der Ihnen zugewiesenen Arbeiten eingehend geschult und auf ihre Aufgabenbereiche vorbereitet.

Nach der Einstellung des LKW-Fahrers finden nachfolgend laufend Schulungen und Kontrollen statt. Auch der Fahrer, der die verfahrensgegenständliche Fahrt durchgeführt hat, wurde auf die Bestimmungen eindringlich hingewiesen und entsprechend unterrichtet.

Der Beschuldigte kommt seiner gesetzlichen Verpflichtung dadurch nach, dass er sämtliche Fahrer des Unternehmens entsprechend schult und kontrolliert.

Es finden in weiterer Folge betriebsintern laufend Fortbildungskurse statt. Wenn im Rahmen des betriebsinternen Kontrollsystems ein Fehler, bzw Verstöße gegen Rechtsvorschriften auffallen, werden diese je nach Qualität individuell bearbeitet und abgestellt, oder bei allgemeinem Interesse auch zum Anlass genommen sämtliche Fahrer im Rahmen der Schulung oder von Informationssendungen aufzuklären.

Werden Verstöße festgestellt, so drohen dem Fahrer folgende Sanktionen:

Ermahnung bei erstem Vergehen

Entzug des eigenen Fahrzeuges bei zweitem Vergehen

Reduzierter Einsatz im Wechselbetrieb bei weiterem Vergehen

Kündigung, bzw Entlassung bei weiterem Vergehen

Wenn ein Fahrer mehr als sechs Monate unbeanstandet blieb, beginnt der Sanktionenkatalog wiederum mit Ermahnung.

Im Betrieb des Beschuldigten erfolgen regelmäßig Nachschulungen, um den Wissensstand aufzufrischen und auf den aktuellen Stand zu bringen. Diese Schulungen umfassen sowohl rechtliche, als auch technische Belange.

Besonderes Augenmerk wird neben den güterbeförderungsrechtlichen Bestimmungen auch auf die Ladung und Ladungssicherung gelegt.

Die Belehrung beinhaltet auch, welche Erfahrungswerte hinsichtlich des Gewichtes des von ihm aufzunehmenden Ladegutes und hinsichtlich der Gewichtsunterschiede bei verschiedenen Zustandsformen des betreffenden Ladegutes in Rechnung zu stellen sind. Mit dieser Belehrung versucht der Beschuldigte dem strengen Erfordernis, welches von der Rechtsprechung bezüglich des Kontrollsystems entwickelt wurde, gerecht zu werden (vgl VwGH 19. 06. 1979, 2328/78 ZVR 1980/146).

Die Fahrer wissen auf Grund dieser Schulungen über die einschlägigen Bestimmungen Bescheid. Auch wissen sie, dass diese Bestimmungen für sie zwingend einzuhalten sind. Sie wissen auch, dass sie bei Nichteinhaltung mit einer innerbetrieblichen Sanktion zu rechnen haben.

Ein wesentlicher Teil der Schulungen bei LKW-Fahrern ist die Wissensvermittlung der Bestimmungen des Güterbeförderungsgesetzes. Die LKW-Fahrer werden auch dahingehend informiert, dass Verstöße gegen diese gesetzlichen Bestimmungen mit Strafe bedroht sind und werden daher angehalten, diese gesetzlichen Bestimmungen strikt einzuhalten.

Der VwGH hat vergleichbar in seiner Entscheidung vom 14. 01. 1993, Zl91/19/0275 folgendes festgestellt: ?...weil in der Regel eine unmittelbare Kontrolle der Einhaltung von Arbeitszeitvorschriften durch Lenker seitens des Arbeitgebers nicht zumutbar ist, kommt der Verpflichtung des Arbeitgebers, ein dem konkreten Betrieb entsprechendes Kontrollsystem einzurichten und darüber hinaus alle sonstigen im konkreten Betrieb möglichen und zumutbaren Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Arbeitszeit sicherzustellen, wozu es zum Beispiel gehört, die Arbeitsbedingungen und Entlohnungsmethoden so zu gestalten, dass sie keinen Anreiz zur Verletzung der Arbeitszeitvorschriften darstellen, besondere Bedeutung zu."

Angewendet auf den verfahrensgegenständlichen Sachverhalt bedeutet diese Entscheidung, dass der Unternehmer ein Schulungs- und Kontrollsystem einzurichten hat, welches die Einhaltung der transportrechtlichen Bestimmungen versucht sicherzustellen.

Innerbetrieblich festgestellte Vergehen werden sanktioniert. Die Sanktionen reichen von einer Ermahnung bis zur Entlassung.

Der Beschuldigte unternimmt alles ihm Zumutbare, um Verstöße gegen die Güterbeförderungsvorschriften durch einen Lenker hintan zu halten.

Der Beschuldigte wäre nur für den Fall zur Verantwortung zu ziehen, wenn ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift ein Verschulden treffen würde. Wie bereits ausgeführt, hat der Beschuldigte ein funktionierendes Schulungs- und Kontrollsystem mit Sanktionen in seinem Betrieb installiert.

Für eine verwaltungsstrafrechtliche Verurteilung ist ein Verschulden im Sinne des§ 5 VStG erforderlich, somit muss der Beschuldigte zumindest fahrlässig handeln. Da jedoch ein fahrlässiges Handeln auszuschließen ist, kann der Beschuldigte nicht nach diesen Bestimmungen bestraft werden.

Da das VStG den Begriff der Fahrlässigkeit nicht näher definiert, ist auf die Definition in§ 6 StGB zurückzugreifen. Demnach handelt fahrlässig, wer die Sorgfalt außer Acht lässt, zu der er nach den Umständen verpflichtet und nach seinen geistigen und körperlichen Verhältnissen befähigt ist und die ihm zuzumuten ist, und deshalb nicht erkennt, dass er einen Sachverhalt verwirklichen könnte, der einem gesetzlichen Tatbild entspricht.

Für eine Bestrafung muss der Beschuldigte zumindest fahrlässig handeln. Da ein fahrlässiges Handeln auszuschließen ist, kann der Beschuldigte auch nicht nach diesen Bestimmungen bestraft werden.

Beweis: Einvernahme des Lenkers

III. Mangelhaftes Ermittlungsverfahren

1.) Die Behörde verweißt in ihrer Begründung zur Rechtmäßigkeit der Verwiegung auf den im Akt liegenden Eichschein.

Die dem Beschuldigten zur Einsicht zur Verfügung gestellten Aktenteile enthielten keinen Eichschein. Dem Beschuldigten blieb dadurch die Überprüfung des Eichscheines verwehrt.

Es ist mit den ein rechtsstaatliches Verfahren tragenden Grundsätzen des Parteiengehörs und der freien Beweiswürdigung unvereinbar, einen Bescheid auf Beweismittel zu stützen, die der Partei nicht zugänglich sind (VWGH 25.10. 1938 Slg 11204 A).

2.) Gemäß § 44 MEG gilt ein geeichtes Messgerät nur bei Einhaltung der entsprechenden Zulassungsanforderungen und Verwendungsbestimmungen als geeicht.

Damit sowohl der Beschuldigte als auch die Behörde die Unrechtmäßigkeit der Verwiegung ausschließen kann, ist es unbedingt erforderlich dass die Einhaltung der Zulassungsanforderungen und der Verwendungsbestimmungen überprüft werden kann.

Die Einhaltung dieser Bestimmungen ist nur dann gewährleistet, wenn die Verwiegung von ausreichend geschultem Personal durchgeführt wird, das sämtliche Bestimmungen kennt und auch weiß, diese Bestimmungen in die Praxis umzusetzen.

In diesem Sinne erachtet es zum Beispiel das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen in Tirol für notwendig, Wiegeorgane zu schulen, um die rechtmäßige Verwendung des Messgerätes zu sichern. Inhalt dieser Schulungen sind die wichtigsten Bestimmungen des Maß- und Eichgesetztes, der dazu erlassenen Verordnungen wie auch die Vermittlung praktischer Kenntnisse.

Die Verwendung einer derartigen Waage kann also nur dann zu einem für die Behörde verwertbaren Ergebnis führen, wenn die Einhaltung sämtlicher Bestimmungen des Gerätes durch geschultes Personal gewährleistet ist.

Die Vorlage eines Schulungsnachweises des amtshandelnden Organs über die Verwendung der gegenständlichen Wiegeplatten wird daher ausdrücklich beantragt!

3.) Zudem enthält der Behördenakt keine Ausführungen dazu, wie die Verwiegung stattgefunden haben soll, welche Meßmethode angewandt worden sind und wie der Anzeigenleger bei der Messung im Einzelnen vorgegangen ist.

Beweispflichtig dafür, dass der vorgeworfene Tatbestand erfüllt wurde, ist die Behörde. Ihrer Beweispflicht ist die Behörde bisher nicht nachgekommen. Die Rechtmäßigkeit der Verwiegung wird ausdrücklich bestritten.

Entsprechend dem Maß- und Eichgesetz sind die bei der Eichung zulässigen Abweichungen von der Richtigkeit (Eichfehlergrenzen) und die im eichpflichtigen Verkehr zulässigen Abweichungen von der Richtigkeit (Verkehrsfehlergrenzen) zu berücksichtigen bzw in Abzug vom Messergebnis zu bringen.

Bei einer öffentlichen Waage ist auch ein Wiegemeister zur Durchführung der Verwiegung vorgesehen. Dieser ist für die laufende Eichung und Wartung der Waage zuständig. Insbesondere ist er verantwortlich, für die laufende Tarierung der Waage.

Eine derartige Waage, ist den äußeren Witterungsverhältnissen ausgesetzt. Durch Nässe oder durch hohe Luftfeuchtigkeit wird das Messergebnis erheblich verfälscht. Aus diesem Grund ist eine laufende Kontrolle und Nachjustierung der Waage erforderlich.

§ 48 des Maß- und Eichgesetzes lautet wörtlich wie folgt:

Messgeräte dürfen im eichpflichtigen Verkehr nicht mehr verwendet werden oder bereitgehalten werden, wenn

a)

die gesetzliche Nacheichfrist abgelaufen ist,

b)

einer der vorgeschriebenen Stempel verletzt, beseitigt oder entwertet ist,

c) vorgeschriebene Bezeichnungen eigenmächtig geändert oder unzulässige Bezeichnungen, Maßgrößen, Einteilungen, Hervorhebungen, Aufschriften oder dergleichen hinzugefügt worden sind,

d) Änderungen, Ergänzungen oder Instandsetzungen vorgenommen wurden, die Einfluss auf die messtechnischen Eigenschaften des Gerätes haben können oder seinen Verwendungsbereich erweitern,

e) Auch bei noch gültigem Eichstempel oder Konformitätszeichen nach § 18 Z 5 leicht zu erkennen ist, dass das Messgerät unrichtig geworden ist oder sonst der Zulassung nicht mehr entspricht.

(2) Ein Messgerät, dessen Eichung ungültig geworden ist, gilt als ungeeicht.

Ob diese Bestimmungen des Maß- und Eichgesetzes bei der gegenständlichen Verwiegung überhaupt beachtet worden sind, konnte an Hand der Aktenlage nicht festgestellt werden. Auch konnte nicht nachvollzogen werden, wie die tatsächliche Gewichtsfeststellung durchgeführt worden ist!

Zudem herrschte zum Zeitpunkt der Verwiegung nachweislich starker Schneefall. Inwieweit bzw ob überhaupt der Schnee bei der gegenständlichen Verwiegung berücksichtigt worden ist kann dem Akteninhalt nicht entnommen werden.

Da es zum Zeitpunkt der Anhaltung stark schneite, wäre es unbedingt erforderlich gewesen eine Nullverwiegung vorzunehmen, um den auf der Waage abgelagerten Schnee berücksichtigen zu können. Eine Nulltarierung ist aber nicht aktenkundig.

Es wird daher beantragt, sämtliche Unterlagen der verwendeten Waage, wie

Betriebstagebuch,

Benutzungsprotokoll

Eichschein

Ausbildungsnachweis des Meldungslegers über die Handhabung der

gegenständlichen Waage

Verwiegeprotokoll

vorzulegen und den Wiegemeister zur gegenständlichen Verwiegung zu befragen.

4.) In der Begründung wird ausgeführt, dass das behauptete Kontrollsystem nicht den Erfordernissen nach der einschlägigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes entspreche.

Die Nicht - Existenz eines Kontrollsystem wird lediglich durch Scheinbegründungen gestützt und liegen keine Ermittlungsergebnisse vor, welche die Rechtfertigungen des Beschwerdeführers widerlegen oder gar ausschließen.

IV. Mangelhafte Begründung:

Es wurde im gegenständlichen Fall unterlassen, in beide Richtungen zu ermitteln, also nicht nur um den Beschuldigten zu belasten, sondern auch um ihn zu entlasten.

Die Behörde hat daher gegen Verfahrensbestimmungen verstoßen und verletzte das Parteiengehör des Beschuldigten auf das Gröbste.

Die Begründung eines Bescheides hat Klarheit über die tatsächlichen Annahmen der Behörde und ihre rechtlichen Erwägungen zu schaffen (VwGH 14.11.1947, Slg 206 A). Weiters muss aus der Begründung hervorgehen, ob die Behörde die Grundlage ihrer Entscheidung in einem einwandfreien Verfahren gewonnen hat und ob die von der Behörde gezogenen Schlüsse dem Gesetz folgerichtigen Denkens entsprechen (VwGH 06.03.1978, 1211/77 ua).

Dass im gegenständlichen Verfahren das Ermittlungsverfahren mangelhaft war ist offensichtlich, da die erkennende Behörde auf die schriftliche Stellungnahme, keinen Bezug nimmt.

Die Behörde genügt ihrer Begründungspflicht gemäß § 60 AVG dann jedenfalls nicht, wenn im Verwaltungsverfahren vom Beschuldigten Argumente vorgebracht werden, von denen nicht von vorne herein erkennbar ist, dass sie unzutreffend sind oder an der Sache vorbeigehen, und die Behörde im Bescheid auf diese Argumente nicht eingeht bzw diese nicht würdigt (vgl VwGH 18.05. 1981, 81/12/0027).

Gemäß § 58 Abs 2 und § 60 AVG sind Bescheide zu begründen. Das innere Ausmaß der Begründung wird durch das von der Rechtsordnung anerkannte Rechtsschutzinteresse der Partei bestimmt (VWGH 26. 06. 1959 Slg 5.007 A, 05.03. 1982, 81/08/0016 u.a.).

Die Bescheidbegründung hat auf jede strittige Sach- und Rechtsfrage von Relevanz einzugehen (VWGH 25. 10. 1994, 94/14/0016).

Die Behörde hat in der Begründung die Gedankenvorgänge und Eindrücke aufzudecken, die dafür maßgebend waren, dass sie das eine Beweismittel dem anderen vorgezogen und eine Tatsache für wahr oder unwahr gehalten hat (VWGH 15. 01. 1986, 85/03/0111, 25. 02. 1987, 86/03/0222, 09. 05. 1990, 89/03/0100 ua, alle Hauer/Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens, 5. Auflage, § 58 Abs 2 El, 2).

Bei der Beweiswürdigung kann vom freien Ermessen der Verwaltungsbehörde keine Rede sein. Freies Ermessen käme nur dann in Betracht, wenn es sich darum handelt, aufgrund eines bereits festgestellten Sachverhaltes nach Maßgabe von Ermessungsbestimmungen eine Entscheidung zu treffen, während die freie Beweiswürdigung eine ganz andere Verfahrensstufe, und zwar die Beurteilung der Beweismittel für einen erstfestzustellenden Sachverhalt betrifft (VWGH 21. 02. 1975 Slg 8769 A).

Das Verfahren selbst wurde nicht ordnungsgemäß durchgeführt. Das behördliche Ermittlungsverfahren ist ein Inquisitionsverfahren, das heißt, dass Richter und Ermittler in einer Person vereint sind. Das Verwaltungsstrafverfahren kennt keine Trennung zwischen anklagendem und entscheidendem Organ. Die zuständige Behörde hat daher sowohl den staatlichen Verfolgungsanspruch geltend zu machen als auch über den Strafanspruch zu entscheiden. Allerdings ist die Behörde nach § 25 Abs 2 VStG verpflichtet, die der Entlastung des Beschuldigten dienenden Umstände in gleicher Weise zu berücksichtigen wie die belastenden. Die Behörde hat im laufenden Verfahren die Pflicht, die erforderlichen Ermittlungen anzustellen.

Diese Verfahrensart verlangt von der Behörde somit, dass in beide Richtungen ermittelt wird, also nicht nur um den Beschuldigten zu belasten, sondern auch um ihn zu entlasten. Daher wäre es von der erkennenden Behörde notwendig gewesen, die vom Beschuldigten vorgebrachten konkreten Tatsachen und dafür angebotenen Beweisen zu bestätigen oder zu widerlegen. Die erkennende Behörde jedoch hat keinen einzigen diesbezüglichen Verfahrensschritt gesetzt, der zur Entlastung des Beschuldigten führen könnte.

Die Behörde ist verpflichtet, für die Durchführung aller zur Klarstellung des Sachverhaltes erforderlichen Beweise zu sorgen und auf das Parteivorbringen, soweit es für die Feststellung des Sachverhaltes von Bedeutung sein kann, einzugehen. Sie kann sich daher nicht über erhebliche Behauptungen und Beweisanträge ohne Ermittlungen und Begründungen hinwegsetzen (VwGH 11.06.1968, 189/68, 27.06.1980, 3073/79).

Ein Verstoß gegen dieses Inquisitionsprinzip stellt eine Verletzung des verfassungsrechtlich gewährleisteten Rechtes auf ein faires Strafverfahren dar.

Es ist zwar nicht die Aufgabe der Behörde, ein abstraktes Modell eines den Anforderungen entsprechenden Kontrollsystems zu entwerfen, die Behörde hätte aber vielmehr das vom Beschuldigten installierte Schulungs- und Kontrollsystem auf seine Tauglichkeit überprüfen müssen (vgl VwGH 19. 11. 1990, 90/19/0413). Dies hat die Behörde aber unterlassen.

Auch bei der Strafmessung obliegt es der Behörde, gemäß § 60 AVG iVm § 24 VStG, die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens, die bei der Beweiswürdigung maßgebenden Erwägungen und die darauf gestützte Beurteilung der Rechtsfrage, gelegen in der gesetzmäßigen Ausmessung der Strafe, klar und übersichtlich zusammenzufassen. Als Rechtsfrage stellt sich hierbei für die Behörde die Aufgabe, unter Bedachtnahme auf die Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten im Rahmen dis gegebenen Strafsatzes die dem Unrechts- und Schuldgehalt der Tat angemessene Strafe festzusetzen, also bei der Strafbemessung auf objektive und subjektive Kriterien der Tat Bedacht zu nehmen (VWGH 28. 10. 1976, 195/76, 31. 01. 1979 Slg 9755 A, 29. 10. 1982, 81/02/0039, 18. 11. 1986, 86/07/0183 u.a.).

Ein Begründungsmangel ist bei der Strafbemessung nur dann nicht von Bedeutung, wenn über den Beschwerdeführer die Mindeststrafe verhängt wurde (VWGH 12.10.1978, Slg 9654 A).

V. Anwendung des § 21 Abs 1 VStG:

Gemäß § 21 VStG kann die Behörde von der Verhängung einer Strafe absehen, wenn das Verschulden des Beschuldigten geringfügig ist und die Folgen der Übertretung unbedeutend sind. Sie kann den Beschuldigten jedoch gleichzeitig unter Hinweis auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens mit Bescheid ermahnen.

Trotz der Verwendung des Wortes "kann" ermächtigt diese Vorschrift die Behörde nicht zur Ermessensübung. Sie ist vielmehr als eine Anordnung zu verstehen, die die Behörde im Rahmen gesetzlicher Gebundenheit ermächtigt, bei Zutreffen der im ersten Satz angeführten weiteren Kriteriums mit einer Ermahnung vorzugehen. Für die Annahme, dass der Behörde in Fällen, in denen die Tatbestandsbezogenen Voraussetzungen für die Anwendung des § 21 Abs 1 VStG erfüllt sind, eine Wahlmöglichkeit zwischen einem Strafausspruch und dem Absehen von einer Strafe offen stehe, bleibt bei gebotener verfassungskonformer Auslegung kein Raum (VwGH 28. 10. 1980, Zl 86/18/0109). Der Beschuldigte hat, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen, einen Anspruch darauf, dass von dieser Bestimmung Gebrauch gemacht wird.

Im gegenständlichen Fall liegen die Voraussetzungen des§ 21 Abs 1 VStG vor und wäre im Hinblick auf die Rechtssprechung des Verwaltungsgerichtshofes von der Verhängung einer Geldstrafe abzusehen und eine Ermahnung als tat- und schuldangemessen auszusprechen.?

Der Berufungswerber hat daher beantragt, das angefochtene Straferkenntnis aufzuheben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs 1 VStG einzustellen.

Die Berufungsbehörde hat wie folgt erwogen:

Die im gegenständlichen Fall maßgeblichen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. Nr 267/1967, in der zum Tatzeitpunkt geltenden Fassung BGBl. I Nr 60/2003, lauten wie folgt:

?§ 4

....

(7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 38 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhängern 39 000 kg und mit Containern und Wechselaufbauten 42 000 kg und beim Transport von Rundholz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 km Luftlinie, wenn beide Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, 42 000 kg nicht überschreiten. Bei in einem EU-Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeug sind die im ersten Satz genannten Gewichte um 5 vH, gerundet auf volle tausend Kilogramm, zu erhöhen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann auch mit anderen Staaten vereinbaren, dass die im zweiten Satz angeführte Regelung auch für in diesen Staaten zugelassene Kraftfahrzeuge gilt, sofern ein Verkehrsabkommen der EU mit diesen Staaten eine solche Maßnahme aus Gründen der Nichtdiskriminierung erforderlich macht und sofern Gegenseitigkeit gewährleistet ist. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.

....

§ 101

(1) Die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ist unbeschadet der Bestimmungen der Abs 2 und 5 nur zulässig, wenn

a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite des Fahrzeuges sowie die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte eines Kraftfahrzeuges mit Anhänger, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten, durch die Beladung nicht überschritten werden,

....

§ 103

(1) Der Zulassungsbesitzer

1. hat dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung - unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen - den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht;

....

§ 134

(1) Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung (EWG) Nr 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl Nr L 370 vom 31. Dezember 1985, S 1 sowie der Verordnung (EWG) Nr 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr ABl. Nr L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, geändert durch Verordnung (EWG) Nr 3572/90, ABl Nr L 353 vom 17. Dezember 1990, S 12, zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 2 180 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Arrest 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 Arrest bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Arreststrafe 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.

....?

Weiters beachtlich sind nachstehende Bestimmungen des Verwaltungsstrafgesetzes 1991, BGBl. Nr 52, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr 117/2002:

?§ 5

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

....

§ 9

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

....

§ 19

(1) Grundlage für die Bemessung der Strafe ist stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient, und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat.

(2) Im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) sind 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-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.?

Die Berufungsbehörde ist von nachstehendem Sachverhalt ausgegangen.

Herr S. R. hat das Sattelkraftfahrzeug mit den Kennzeichen XY (Sattelzugfahrzeug) und XY (Sattelanhänger) am 01.12.2003 um 18.10 Uhr auf der B 180 im Gemeindegebiet von Nauders bei Strkm. 46,070 in Fahrtrichtung Italien gelenkt. Das Gesamtgewicht des Fahrzeuges hat zum Vorangeführten Zeitpunkt 40.550 kg betragen. Das Gewicht des Sattelkraftfahrzeugs samt Ladung wurde mittels der bei der Grenzstelle befindlichen, nichtselbständigen Waage durch einen Beamten des Gendarmeriepostens Nauders ermittelt. Die Waage war zum Zeitpunkt der Verwiegung gültig geeicht. Die Beladung ist durch einen Bediensteten des Absenders beladen. Der Verlader hat dem Lenker vor Fahrtantritt mitgeteilt, dass das Fahrzeug entsprechend den Unterlagen beladen und das Ladegewicht nicht höher sei, als im Frachtbrief eingetragen. Der Lenker hat vor Fahrtantritt überprüft, ob die Reifen und Federn des Fahrzeuges Auffälligkeiten aufweisen, bzw ob auf Grund des Fahrverhaltens auf eine Überladung geschlossen werden kann.

Zulassungsbesitzer des Sattelzugfahrzeuges mit dem Kennzeichen B-BR29 und des Sattelanhängers mit dem Kennzeichen XY ist jeweils die F. Transport & Logisitik GmbH mit Sitz in XY.

Das höchstzulässige Gesamtgewicht des Sattelzugfahrzeuges beträgt

17.990 kg, jenes des Sattelanhängers 33.000 kg. Die größere der höchstzulässigen Achslasten beträgt 12.440 kg. Herr B. G., geb. am XY, ist handelsrechtlicher Geschäftsführer der F. Transport & Logistik GmbH.

Die vorstehende Sachverhaltsfeststellungen ergeben sich, was den Ort und die Zeit der Anhaltung, das Fahrzeug und die Person des Lenkers anlangt, aus der Anzeige des Gendarmeriepostens Nauders vom 02.12.2003, GZ A1/0000001215/01/2003G. Für die Behörde hat keine Veranlassung bestanden, die Richtigkeit dieser in der Anzeige getroffenen Feststellungen in Zweifel zu ziehen. Dem Meldungsleger als Organ der Straßenaufsicht ist schon aufgrund seiner Ausbildung und beruflichen Tätigkeit zuzubilligen, dass er verwaltungsstrafrechtlich relevante Sachverhalte richtig und vollständig wahrzunehmen und wiederzugeben vermag. Es wäre auch unerfindlich, welche Umstände den

Meldungsleger veranlasst haben sollten, den Berufungswerber in der konkreten Weise falsch zu beschuldigen, zumal er im Falle bewusst unrichtiger Anzeigenerstattung mit massiven disziplinären und auch strafrechtlichen Folgen rechnen müsste.

Die Feststellungen bezüglich des Gesamtgewichtes ergeben sich ebenfalls aufgrund der Vorangeführten Anzeige, und zwar insbesondere aufgrund des im erstinstanzlichen Akt einliegenden Wiegescheines. Die gültige Eichung der Waage im Zeitpunkt der Verwiegung ist durch den seitens der Erstinstanz eingeholten Eichschein belegt. Für die Berufungsbehörde besteht keine Veranlassung, die Richtigkeit des mittels einer geeichten Waage festgestellten Gesamtgewichtes in Zweifel zu ziehen. Einem mit Gewichtskontrollen befassten Organ der Straßenaufsicht ist grundsätzlich zuzubilligen, dass es Verwiegungen ordnungsgemäß durchführen kann. Der Berufungswerber hat keine konkreten Tatsachen aufgezeigt, die Zweifel an der Richtigkeit des Wiegevorganges erwecken könnten.

Die übrigen Feststellungen ergeben sich aus den Angaben des Berufungswerbers bzw den von diesem mit der Berufung vorgelegten Unterlagen.

In rechtlicher Hinsicht folgt daraus:

Zu Spruchpunkt 1. des angefochtenen Straferkenntnisses:

Schuldspruch:

Da das Gesamtgewicht des betreffenden LKWs mit Anhänger zum Tatzeitpunkt 40.550 kg betragen hat, ergibt sich insofern ein Verstoß gegen § 4 Abs 7a KFG, demzufolge das Gesamtgewicht bei den in einem EU-Staat zugelassenen Kraftfahrzeugen mit Anhängern maximal 40 t betragen darf.

Der Berufungswerber trägt als handelsrechtlicher Geschäftsführer gemäß § 9 Abs 1 VStG die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch die F. Transport & Logistik GmbH als Zulassungsbesitzerin der betreffenden Fahrzeuge.

Dieser hat daher den objektiven Tatbestand einer Übertretung des § 103 Abs 1 Z 1 KFG iVm § 4 Abs 7a leg. cit. verwirklicht.

Der Berufungswerber bestreitet nun allerdings ein Verschulden an der gegenständlichen Verwaltungsübertretung. Dem kann seitens der Berufungsbehörde nicht gefolgt werden.

Gemäß § 103 Abs 1 Z 1 KFG hat der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug und seine Beladung ? unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen ? den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Dem Zulassungsbesitzer bzw dem Verantwortlichen gemäß § 9 VStG kommt daher für den Zustand des Fahrzeuges eine nach § 134 KFG verwaltungsstrafrechtlich sanktionierte Überwachungsfunktion zu. § 103 Abs 1 KFG stellt ein sog. Ungehorsamsdelikt im Sinne des § 5 Abs 1 VStG dar, dh dass der Zulassungsbesitzer einen nicht den gesetzlichen Bestimmungen entsprechenden Zustand des Fahrzeuges zu verantworten hat, wenn er nicht glaubhaft macht, dass ihn daran kein Verschulden trifft. Er muss somit darlegen, dass er wirksame Maßnahmen (zB Kontrollen oder Beauftragung anderer Personen zur Vornahme dieser Kontrollen) gesetzt hat, um derartige Verstöße zu vermeiden. Unterlässt er dies oder misslingt ihm die Glaubhaftmachung, hat er einen eventuellen Verstoß gegen die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen zu verantworten (vgl VwGH vom 25. Oktober 1989, Zl 88/03/0180).

Der Berufungswerber bringt nun zunächst vor, dass es anhand des gegenständlichen Ladeauftrages zu keiner Überladung hätte kommen können. Sämtliche Fahrten würden vom Firmensitz aus disponiert. Dementsprechend würden den Ladungen die geeigneten Fahrzeuge zugewiesen.

Dazu ist festzuhalten, dass eine Überprüfung der Einhaltung der Gewichtsbestimmungen allein anhand der Ladeaufträge kein wirksames Kontrollsystem darstellt. Dies schon deshalb, weil der Zulassungsbesitzer nicht überprüfen kann, auf welche Weise das Gewicht der Ladung bestimmt worden ist. Dass ihm eine Bescheinigung über die Verwiegung des Ladegutes mit einer geeichten Waage vorgelegt worden ist, bringt der Berufungswerber selbst nicht vor. Damit kann der Zulassungsbesitzer bzw der für diesen gemäß § 9 VStG Verantwortliche nicht ohne weiteres von der Richtigkeit der mitgeteilten Gewichtsangaben ausgehen. Dasselbe gilt für die Eintragungen in einem Frachtbrief.

Die in § 103 Abs 1 Z 1 KFG normierte Verhaltenspflicht verlangt nun zwar nicht, dass der Zulassungsbesitzer selbst die Beladung dahingehend überprüft, ob sie den gesetzlichen Vorgaben entspricht, sondern ist es im Hinblick auf die im heutigen Wirtschaftleben vielfach notwendige Arbeitsteilung zulässig, dass sich der Zulassungsbesitzer zur Erfüllung der ihm obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen anderer Personen bedient, in diesem Fall hat er aber jene Vorkehrungen zu treffen, die mit Grund erwarten lassen, dass Überladungen hintan gehalten werden. Er halt also ? wie bereits erwähnt ? ein wirksames Kontrollsystem einzurichten. Wenn der Berufungswerber in diesem Zusammenhang nun ausführt, seine Fahrer würden regelmäßig geschult, kann ihn dieses Vorbringen ebenfalls nicht entlasten. Damit will der Berufungswerber offenbar darlegen, dass er die ihn treffende Verpflichtung zur Kontrolle der Beladung eigenverantwortlich dem jeweiligen, entsprechend geschulten Fahrzeuglenker übertragen hat. Dieses Vorbringen erweist sich nun aber bereits aus diesem Grund als nicht zielführend, weil es nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zusätzlich der Einrichtung eines wirksamen Kontrollsystems bedarf. Das heißt, dass der Zulassungsbesitzer die Einhaltung der Verpflichtungen durch den Lenker durch die Einrichtung eines wirksamen Kontrollsystems sicherzustellen hat. Nur ein solches wirksames begleitendes Kontrollsystem befreit ihn von seiner Verantwortlichkeit für die vorschriftswidrige Beladung seiner Kraftfahrzeuge (vgl VwGH v. 29.01.1992, Zl 91/03/0035, 0036 ua). Zwar bringt der Berufungswerber vor, dass er die Lenker auch kontrolliere, unterlässt es aber, dies näher zu präzisieren. Laut Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hätte der Berufungswerber aber konkret darlegen müssen, welche Maßnahmen von ihm getroffen wurden, um derartige Verstöße zu vermeiden, insbesondere wann, wie oft und auf welche Weise von ihm Kontrollen der selbständig mit der Beladung betrauten Personen vorgenommen worden sind (vgl VwGH v. 29.01.1992, Zl 91/03/0035). Ohne entsprechende Angaben konnte das Vorliegen eines geeigneten Kontrollsystems nicht glaubhaft gemacht werden. Mangels entsprechend konkretisierter Angaben hat für die Berufungsbehörde auch keine Verpflichtung bestanden, diesbezüglich weitere Erhebungen anzustellen (vgl VwGH v. 17.01.1990, Zl 89/03/0165 ua).

Ebenfalls nicht zielführend ist der Hinweis des Berufungswerbers auf ein im Unternehmen eingerichtetes Sanktionssystem bei festgestellten Verstößen ua gegen kraftfahrrechtliche Vorschriften. Ein wirksames Kontrollsystem muss zunächst sicherstellen, dass es von vornherein zu keinen Übertretungen der Beladungsvorschriften kommt. Eine Sanktionierung im Nachhinein trägt dem nicht hinreichend Rechnung. Auch in dem vom Berufungswerber bezogenen Verwaltungsgerichtshoferkenntnis, betreffend Übertretungen nach dem Arbeitszeitgesetz, wird die Einrichtung eines Sanktionssystems für sich allein als nicht ausreichend angesehen, sondern stellt dies lediglich eine zusätzliche Maßnahme neben der Schaffung eines Kontrollsystems dar (arg ?.... darüber hinaus ....?). Im Übrigen bestehen seitens der Berufungsbehörde auch Zweifel an der Effizienz dieses Sanktionssystems. Die bloße Erteilung einer Ermahnung beim ersten Verstoß stellt keine unmittelbar nachteilige Folge einer Übertretung dar. Der Entzug des eigenen Fahrzeuges bei einem weiteren Verstoß und Zuteilung eines anderen, möglicherweise älteren und damit einfacher ausgestatteten Fahrzeuges zieht ebenfalls keine unmittelbaren finanziellen Nachteile für den Lenker nach sich. Was den verminderten Einsatz im Wechselbetrieb als Sanktion im Falle eines dritten Verstoßes anlangt, wurde dieses Vorbringen nicht hinreichend klar erläutert. Um die Effizienz dieser Maßnahme beurteilen zu können, wäre insbesondere das Entlohnungsschema näher darzulegen. Sofern der Lenker etwa einen Fixlohn bezieht, ist nicht nachvollziehbar, weshalb ihn der verminderte Einsatz für Transportfahrten benachteiligen sollte. Außerdem wurde in der Berufung auch nicht präzisiert, was unter ?reduziertem Einsatz? konkret zu verstehen ist. Damit kann aber die

Wirksamkeit einer solchen Maßnahme nicht beurteilt werden, weil beispielsweise eine ?Sperre? für eine Fahrt wohl kaum geeignet wäre, Verstöße gegen kraftfahrrechtliche Vorschriften hintanzuhalten. Nachdem sohin zumindest zwei der angegebenen Sanktionen nach An

sicht der Berufungsbehörde keine nennenswerten Nachteile für den Lenker nach sich ziehen und auch die Relevanz der dritten Sanktion mangels näherer Angaben nicht beurteilbar ist, zudem nach sechs Monaten allfällige Übertretungen wieder ?getilgt? sind, kann nach Meinung der Berufungsbehörde nicht von wirksamen Vorkehrungen gegen die Verletzung kraftfahrrechtlicher Vorschriften gesprochen werden, bzw kann mit diesem Vorbringen das Vorliegen eines geeigneten Kontrollsystems ebenfalls nicht glaubhaft gemacht werden.

Dass die vom Berufungswerber weiters erwähnte Erteilung von Weisungen an die Lenker, die gesetzlichen Bestimmungen strikt einzuhalten, kein taugliches Kontrollsystem darstellt, hat der Verwaltungsgerichtshof ebenfalls bereits mehrfach ausgesprochen. Entscheidend ist, dass auch eine wirksame Kontrolle der vom Verantwortlichen erteilten Weisungen erfolgt (vgl VwGH v 06.10.1993, Zl 93/17/0133 ua).

Nichts zu gewinnen ist für den Berufungswerber auch mit dem Vorbringen, bei äußerer Betrachtung des Fahrzeuges seien keine Anzeichen einer Überladung feststellbar gewesen, was auch durch ein in einem anderen Verfahren eingeholtes Gutachten eines kraftfahrtechnischen Amtssachverständigen des Amtes der Tiroler Landesregierung belegt worden sei, bzw es habe für den Fahrer keine Möglichkeit zur Verwiegung vor Ort bestanden.

Mit dieser Problematik hat sich der Verwaltungsgerichtshof in mehreren Erkenntnisses auseinandergesetzt und dazu ausgeführt, dass sich ein mit Güterbeförderungen befasster Kraftfahrer mit Rücksicht darauf, dass auf Grund der modernen Ausrüstung der Fahrzeuge oft das Erkennen einer Überladung optisch kaum möglich ist, die für eine zuverlässige Feststellung einer allfälligen Überladung des Kraftfahrzeuges erforderlichen fachlichen Kenntnisse selbst zu verschaffen oder sich der Mitwirkung einer fachkundigen Person zu bedienen und, falls keine Möglichkeit zu einer genauen Gewichtskontrolle beim Aufladen besteht, im Zweifel nur eine solche Menge zu laden hat, dass das höchste zulässige Gesamtgewicht jedenfalls eingehalten wird (vgl. in diesem Zusammenhang VwGH 11.06. 1986, Zl 86/03/0015, und die dort zitierte hg Judikatur). Dieser Verpflichtung ist der Lenker offenkundig nicht nachgekommen. Im gegenständlichen Fall hat die Differenz zwischen dem sich durch Addition der Eigengewichte und des mitgeteilten Ladegewichtes ergebenden Gewichtes und dem tatsächlichen Gesamtgewicht des LKW-Zuges ca 2.000 kg betragen. Eine solche Differenz zwischen dem errechneten und dem tatsächlichen Gewicht muss aber einem mit Gütertransporten befassten Fahrzeuglenker nach Ansicht der Berufungsbehörde auffallen. Wenn aber die Beladung vom Zulassungsbesitzer bzw vom gemäß § 9 VStG Verantwortlichen einer Person überantwortet wird, die offenkundig nicht die erforderlichen Kenntnisse besitzt oder aber nicht die gebotene Sorgfalt aufwendet, um die Einhaltung der Gewichtsbestimmungen zu garantieren, muss sich der Zulassungsbesitzer bzw Verantwortliche gemäß § 9 VStG auch ein Auswahlverschulden anlasten lassen. Mit der Übertragung der Aufgabe, für eine ordnungsgemäße Beladung zu sorgen, an einen Fahrzeuglenker, der offenkundig nicht in der Lage ist, eine beträchtliche Abweichung der tatsächlichen vom mitgeteilten Ladegewichtes zu erkennen bzw zu unterbinden, kann sich der Berufungswerber sohin nicht exkulpieren. Außerdem hätte bei Einrichtung eine

s wirksamen Kontrollsystems die Fehlleistung des Lenkers auffallen müssen.

Schlussendlich erweist sich auch das Vorbringen des Berufungswerbers, er bzw der Lenker habe sich für die Beladung eines Angestellten des Versenders, mithin einer fachkundigen Person, bedient, als nicht zielführend. Zum einen entbindet die Übertragung der Beladung an eine andere Person zur selbständigen Besorgung den Zulassungsbesitzer ? wie erwähnt ? nicht davon, die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben durch diese Person in geeigneter Weise zu kontrollieren. Dass eine solche wirksame Kontrolle erfolgt ist, wurde nicht glaubhaft gemacht. Weiters wurde die besondere Fachkunde des Beladers nicht dargetan. Das Ausmaß der festgestellten Überladung lässt vielmehr den Schluss zu, dass auch der Belader über keine hinreichenden Fachkenntnisse verfügt hat, um eine ordnungsgemäße Beladung durchzuführen.

Die Untauglichkeit des von ihm eingerichteten Kontrollsystems musste dem Berufungswerber letztlich auch aufgrund der mehreren Strafvormerkungen wegen Gewichtsüberschreitungen bekannt sein.

Im Ergebnis steht für die Berufungsbehörde sohin fest, dass der Berufungswerber ein schuldhaftes Verhalten zu verantworten hat.

Der Berufungswerber macht schließlich auch eine Mangelhaftigkeit des Ermittlungsverfahrens geltend. Dem kann seitens der Berufungsbehörde ebenfalls nicht gefolgt werden.

Mit dem Einwand, ihm seien nicht sämtliche für die Entscheidung relevanten Aktenteile zur Kenntnis gebracht worden, da der zur Einsicht übersandte Akt den Eichschein nicht enthalten habe, ist für den Berufungswerber nichts zu gewinnen. Zunächst ist im erstinstanzlichen Akt sehr wohl eine Kopie des maßgeblichen Eichscheines enthalten. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb der Berufungswerber diesen Eichschein im Zuge der Akteneinsicht nicht gesehen hat. Aber selbst wenn ihm dieses Beweismittel irrtümlich nicht zur Kenntnis gebracht worden wäre und insofern eine Verletzung des Parteiengehörs vorgelegen hätte, wäre dieser Verfahrungsmangel dadurch saniert, dass für den Berufungswerber die Möglichkeit bestanden hat, sich in der Berufung ua zu diesem Ermittlungsergebnis zu äußern (vgl VwGH v. 26.01.1995, Zl 91/06/0011 ua).

Wenn der Berufungswerber weiters ausführt, dass die Verwendung der Waage nur dann zu einem verwertbaren Ergebnis führen kann, wenn die Einhaltung sämtlicher Bestimmungen des Gerätes durch geschultes Personal gewährleistet ist und er in diesem Zusammenhang auf die Durchführung von Schulungen durch das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen verweist, ist auch dieses Vorbringen nicht zielführend. Dass das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen ? wie vom Berufungswerber behauptet - Schulungen für Gendarmeriebeamte über das Maß- und Eichgesetz durchführt, heißt nicht, dass ein Beamter ohne eine derartige Schulung keine Verwiegungen vornehmen darf. Den Verwendungsbestimmungen für nichtselbständige Waagen kann jedenfalls nicht entnommen werden, dass die Absolvierung einer vom Eichamt angebotenen Schulung Voraussetzung dafür ist, dass ein Beamter Verwiegungen durchführen darf. Wenn der Berufungswerber in diesem Zusammenhang die Beibringung eines ? Schulungsnachweises? verlangt, ist zunächst nicht erkennbar, welches Schriftstück er damit meint. Vorschriften, die die Ausstellung einer solchen ?Urkunde? regeln, sind der Berufungsbehörde nicht bekannt. Der Berufungswerber hat aber auch kein Tatsachenvorbringen erstattet, welches Zweifel an der Befähigung des Meldungslegers zur ordnungsgemäßen Durchführung der gegenständlichen Verwiegung aufzeigen könnten. Nach Ansicht der Berufungsbehörde ist davon auszugehen, dass ein mit Durchführung von Gewichtskontrollen befasstes Organ der Straßenaufsicht grundsätzlich befähigt ist, Verwiegungen ordnungsgemäß vorzunehmen. Es ist nicht Aufgabe der Verwaltungsstrafbehörden, eine abstrakte Prüfung der theoretischen und fachlichen Kenntnisse eines Straßenaufsichtsorgans vorzunehmen. Ein solches Erhebungsersuchen stellt im Ergebnis einen unzulässigen Erkundungsbeweis dar. Der Berufungswerber hätte konkret aufzuzeigen müssen, welcher relevante Fehler dem Meldungsleger bei der verfahrensgegenständlichen Verwiegung unterlaufen ist. Ein derart konkretisiertes Vorbringen hat er aber nicht ers

tattet.

Wenn der Berufungswerber in diesem Zusammenhang weiters anmerkt, dass bei einer öffentlichen Waage ein Wiegemeister zur Durchführung der Verwiegung vorgesehen sei, ist festzuhalten, dass es sich bei der gegenständlichen Waage nicht um eine ?öffentliche Wäg- und Messanstalt? handelt. Nur für diese hat aber das Gesetz vom 19. Juni 1866 über die Errichtung öffentlicher Wäg- und Messanstalten, RGBl 1866/85, die Bestellung eines Wiegemeisters vorgesehen. Außerdem ist anzumerken, dass dieses Gesetz mit dem Ersten Bundesrechtsbereinigungsgesetz, BGBl I Nr 191/1999, mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft getreten ist, da es im Anhang zu diesem Bundesgesetz nicht aufgeführt worden ist.

Wenn der Berufungswerber bemängelt, dass durch die Erstinstanz nicht erhoben worden sei, wie die Verwiegung stattgefunden hat, welche Messmethode angewandt worden ist und wie der Meldungsleger bei der Messung vorgegangen ist, er weiters auf die Notwendigkeit zur Berücksichtigung der Verkehrsfehlergrenzen verweist und er

anzweifelt, ob im gegenständlichen Fall eine Null-Verwiegung stattgefunden hat bzw er schlussendlich die Überprüfung verlangt, ob die Zulassungsanforderungen und Verwendungsbestimmungen eingehalten worden sind, ist auch mit diesem Vorbringen nach Ansicht der Berufungsbehörde nichts zu gewinnen.

Die Beurteilung, ob ein Messgerät der Zulassung entspricht, wird von der zuständigen Eichbehörde bei der Eichung festgestellt. Da sich im Akt der Erstbehörde ein gültiger Eichschein für die betreffende Waage befindet, steht für die Berufungsbehörde zunächst fest, dass die verwendete Waage zum Zeitpunkt der Verwiegung geeicht war und damit auch die Zulassungsanforderungen erfüllt hat. Bei der gegenständlichen Waage handelt es sich um eine nichtselbsttätige Waage. Laut den Verwendungsbestimmungen für nichtselbsttätige Waagen, kundgemacht im Amtsblatt für das Eichwesen Nr 3/1994, hat der Verwender unter anderem dafür zu sorgen, dass die Waage im unbelasteten Zustand Null anzeigt oder auf Null einspielt. Aus dieser Verwendungsbestimmung ergibt sich, dass beim Wiegen nur dann eine sog. Null-Verwiegung durchzuführen ist, wenn die Waage im unbelasteten Zustand nicht Null anzeigt. Es ist nicht ersichtlich, dass die Waage vor der gegenständlichen Verwiegung nicht auf Null gestanden hat. Wenn der Berufungswerber allenfalls davon ausgeht, dass vor jeder neuen Messung eine Null-Verwiegung durchzuführen ist, erweist sich diese Annahme aber als verfehlt. Auch der Hinweis, bei der Verwiegung habe starker Schneefall geherrscht, ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend. Den Verwendungsbestimmungen für nichtselbständige Waagen kann auch nicht entnommen werden, dass bei Vorliegen bestimmter Witterungsverhältnisse, wie etwa Schneefall, jedenfalls eine ?Nulltarierung? zu erfolgen hat. Nur dann, wenn aufgrund des Schneedruckes die ansonsten unbelastete Waage nicht Null anzeigen würde, wäre eine solche erforderlich. Nachdem sich ? wie erwähnt - keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die Waage vor dem gegenständlichen Wiegevorgang nicht auf Null gestanden hat und dies auch vom Berufungswerber selbst nicht behauptet wird, brauchten keine weiteren Erhebungen angestellt werden, ob der die Messung durchführende Beamte eine solche ? offenkundig nicht erforderliche ? Nulltarierung vorgenommen hat. Weshalb der Berufungswerber davon ausgeht, dass auf dem Fahrzeug befindlicher Schnee bei Ermittlung des Gesamtgewichtes unberücksichtigt zu bleiben hat, ist unverständlich. Abgesehen davon, dass diese Schneeauflage kaum zu einer relevanten Gewichtsveränderung führen dürfte, zählt unzweifelhaft auch der auf dem Fahrzeug befindliche Schnee zum Gewicht des Fahrzeuges.

Quelle: Unabhängige Verwaltungssenate UVS, http://www.wien.gv.at/uvs/index.html

© 2026 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at