

TE Lvwg Erkenntnis 2021/7/30 LVwG-AV-271/001-2021

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 30.07.2021

Entscheidungsdatum

30.07.2021

Norm

KFG 1967 §57a Abs2

KFG 1967 §57a Abs2a

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Binder als Einzelrichterin über die Beschwerde der A GmbH, vertreten durch B, Rechtsanwalt in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 13. Jänner 2021, Zl. ***, betreffend teilweisen Widerruf der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967) hinsichtlich der Fahrzeugklassen L und O2 in der Begutachtungsstelle in ***, ***, zu Recht:

1. Gemäß § 28 Abs. 1 und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde Folge gegeben und der angefochtene Bescheid aufgehoben.

2. Gemäß § 57a Abs. 2a KFG 1967 wird folgende Anordnung erteilt:

„Sie haben bei der wiederkehrenden Begutachtung und der Ausstellung von Prüfgutachten, insbesondere der Fahrzeugklassen L und O2, mehr Sorgfalt aufzuwenden und die Vorgaben des vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigten Mängelkataloges samt Ergänzungen entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik einzuhalten.“

Im Besonderen haben Sie darauf zu achten, dass die Prüfanweisung „Betriebsbremse (BBA) für Fahrzeuge der Klassen L1e und L7e“, Seite 1/36 des Mängelkataloges 2019, sowie der Punkt 5 „Besonderheiten der Anhänger-Bremsenprüfung, Bremswirkungsprüfung bei Anhängern O1/O2“, Seite 1/51ff des Mängelkataloges 2019, eingehalten werden. Um dies zu gewährleisten, ist ein geeignetes, nachvollziehbares Qualitätssicherungssystem dauerhaft einzurichten.“

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

Entscheidungsgründe:

1. Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:

Mit Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 13. Jänner 2021, Zl. ***, wurde über die erteilte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen der A GmbH gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 wie folgt verfügt:

„Die Herrn A mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 16. März 1992, ***, erteilte und mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 16. Jänner 2008, ***, erweiterte, mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 5. Oktober 2010, ***, auf Sie übergegangene und mit Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 27. März 2019, ***, erweiterte

Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen

in der Begutachtungsstelle in ***, ***,

wird hinsichtlich der Fahrzeugklassen L und O2 widerrufen.“

In ihrer Begründung verwies die belangte Behörde auf den Berechtigungsumfang der nunmehrigen Rechtsmittelwerberin sowie auf das Ergebnis der am 23. Dezember 2020 in der verfahrensgegenständlichen Prüfstelle durchgeföhrten Revision. Nach Wiedergabe der Stellungnahme der Ermächtigten sowie Darstellung der Rechtsgrundlagen würdigte die Kraftfahrbehörde den Sachverhalt wie folgt:

„Die Behörde kann angesichts der unrichtigen Eintragungen in den Gutachten sowie der Auffälligkeiten bei den eingetragenen Messwerten derzeit nicht davon ausgehen, dass Sie die Ihnen anvertraute hoheitliche Aufgabe – was die Fahrzeugklassen L und O2 anbelangt – entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes ausüben werden. Daran vermögen auch die im Anschluss an die Revision von Ihnen ergriffenen Maßnahmen nichts zu ändern.“

2. Zum Beschwerdevorbringen:

Die von dem teilweisen Widerruf der Ermächtigung Betroffene erhob gegen diese behördliche Entscheidung durch ihre rechtsfreundliche Vertretung fristgerecht Beschwerde und beantragte die ersatzlose Behebung der behördlichen Erledigung. Begründet wurde dieser Antrag auszugsweise wie folgt:

„a) Rechtswidrigkeit in Folge Verletzung von Verfahrensvorschriften

Zwecks Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit zum Zeitpunkt der Entscheidung durch die Behörde wäre die Anberaumung eines Lokalaugenscheines unter Beziehung eines Amtssachverständigen sowie eines KFZ-technischen Sachverständigen notwendig gewesen und wäre auch die Geschäftsführung einzuvernehmen gewesen. Es gilt die Manuduktionspflicht.

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

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

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

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

Beweis: wie bisher

Sachverständigengutachten

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

Die angefochtene Entscheidung widerspricht der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes.

b) inhaltliche Rechtswidrigkeit

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

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

Aufgrund der getroffenen Qualitätssicherung zur Maßnahme und ständig laufenden Überprüfung/Kontrollen kann von einer Vertrauensunwürdigkeit der Beschwerdeführerin nicht ausgegangen werden.

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

Der angefochtene Bescheid ist sohin auch mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit behaftet.

Die rechtliche Schlussfolgerung, dass eine Vertrauensunwürdigkeit vorliegt, ist unrichtig."

3. Zum durchgeführten Ermittlungsverfahren:

Mit Schreiben der Kraftfahrbehörde vom 11. Februar 2021, Zl. ***, wurde von der belangten Behörde die Beschwerde der A GmbH gegen den Bescheid vom 13. Jänner 2021 mit dem Ersuchen um Entscheidung vorgelegt. Es wurde mitgeteilt, dass von der Möglichkeit einer Beschwerdevorentscheidung kein Gebrauch gemacht werde. Vom Landesverwaltungsgericht Niederösterreich wurde Beweis erhoben durch die Einsichtnahme in den verwaltungsbehördlichen Akt, insbesondere in das Gutachten zur Revision vom 23. Dezember 2020.

Mit Schreiben der Kraftfahrbehörde vom 23. März 2021 wurde im Nachtrag eine am 22. März 2021 eingelangte (anonyme) Mitteilung übermittelt, in welcher insbesondere behauptet wurde, dass die erforderliche Nenndrehzahl beim Gutachten mit der Nr. *** nicht erreicht worden wäre und kein elektronischer Drehzahlbegrenzer verbaut gewesen wäre. Mit Schriftsatz vom 07. April 2021 äußerte sich die Beschwerdeführerin im Wesentlichen dahingehend, dass das Fahrzeug mit einem „Überlastschutz“ ausgestattet gewesen wäre und es sich ohnehin um ein „Negativgutachten“ gehandelt hätte.

Mit Schreiben der Kraftfahrbehörde vom 06. Mai 2021 wurde ein E-Mail des Herrn D vom 06. Mai 2021 dem Verwaltungsgericht zur Verfügung gestellt, in welchem ebenfalls behauptet wurde, dass das Gutachten der Rechtsmittelwerberin mit der Nr. *** bezüglich der Vorgehensweise der Abgasüberprüfung unrichtig sei. Mit Schriftsatz der Rechtsmittelwerberin vom 18. Mai 2021 wurde mitgeteilt, dass die Ausführungen des Herrn D, wonach das Fahrzeug nicht mit einem Überlastschutz zur Begrenzung der Hochlaufdrehzahl ausgestattet wäre, schlichtweg unrichtig seien und wurde zur Widerlegung der unlauteren Behauptung des Herrn D ein Video dem Gericht betreffend den Überlastschutz in Vorlage gebracht.

4. Feststellungen:

Mit Bescheid vom 16. März 1992, Zl. ***, wurde E ermächtigt, Fahrzeuge in der Prüfstelle ***, *** wiederkehrend zu begutachten. Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 16. Jänner 2008, Zl. ***, wurde die Ermächtigung antragsgemäß erweitert und neu gefasst und umfasste insbesondere die Fahrzeugklassen L und O2.

Mit Bescheid vom 05. März 2010, Zl. ***, wurde von der Kraftfahrbehörde zur Kenntnis genommen, dass die erteilte Ermächtigung mit Wirkung 26. Jänner 2010 an die A GmbH als Rechtsnachfolgerin übergegangen ist. Mit Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 27. März 2019, Zl. ***, wurde die Ermächtigung auf Fahrzeuge mit

elektrischem Antrieb ausgedehnt.

Am 23. Dezember 2020 fand in der verfahrensinkriminierten Prüfstelle im Auftrag der belangten Behörde eine Überprüfung betreffend den Zeitraum 01. Jänner 2020 bis 23. Dezember 2020 statt. Dabei wurde festgestellt, dass bei zwei Fahrzeugen der Fahrzeugklasse O2 ein falsches Prüfgewicht in das EBV-Programm eingegeben wurde.

Bei diesen zwei Tandemanhängern (zweiachsige Anhänger der Fahrzeugklasse O2) wurden die Abbremswerte der Betriebsbremse falsch errechnet als unzureichende Prüfgewichte der Berechnung zugrunde gelegt wurden. Es kann nicht festgestellt werden, dass der gesetzliche Mindestabremswert bei diesen Begutachtungen tatsächlich bei richtiger Berechnung nicht erreicht worden wäre und deshalb zu Unrecht positive Begutachtungen erfolgten.

Bei zehn Fahrzeugen der Klassen L1e, L3e bzw. L7e wurden bei den Begutachtungen Abbremswerte erreicht, welche aus technischer Sicht nicht nachvollziehbar sind. Dem Revisionsbericht des kraftfahrtechnischen Amtssachverständigen ist nicht zu entnehmen, dass bezüglich dieser Fahrzeugklasse ein positives Gutachten zu Unrecht erstattet worden ist.

In weiterer Folge wurden von der Unternehmensleitung Maßnahmen zur Vermeidung der festgestellten Überprüfungsmängel gesetzt, insbesondere wurden die involvierten Mitarbeiter auf die exakte Überprüfung entsprechend dem Mängelkatalog sensibilisiert. Auch wurde ein externes Qualitätssicherheitssystem installiert.

5. Beweiswürdigung:

Diese Feststellungen ergeben sich aus dem Akt der Verwaltungsbehörde und werden von den Parteien grundsätzlich auch nicht in Abrede gestellt. Die zwischenzeitlich von der Rechtsmittelwerberin gesetzten Maßnahmen konnten aufgrund der Angaben in der Beschwerdeschrift getroffen werden, an dessen Richtigkeit das erkennende Gericht zu zweifeln keine Veranlassung hat. Im Übrigen folgt das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich den glaubwürdigen Angaben des gewerberechtlichen Geschäftsführers der Rechtsmittelwerberin hinsichtlich der Bemühungen, durch interne und externe Kontrollen die ordnungsgemäße Erstellung von Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 sicherzustellen.

Letztlich ist lediglich die Rechtsfrage strittig, ob aus den festgestellten Mängeln eine teilweise Vertrauensunwürdigkeit iSd § 57a Abs. 2 KFG 1967 abgeleitet werden kann.

6. Rechtslage:

§ 28 VwGVG regelt Folgendes:

(1) Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

(2) Über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG hat das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn

1. der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder

2. die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

(3) Liegen die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht vor, hat das Verwaltungsgericht im Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden, wenn die Behörde dem nicht bei der Vorlage der Beschwerde unter Bedachtnahme auf die wesentliche Vereinfachung oder Beschleunigung des Verfahrens widerspricht. Hat die Behörde notwendige Ermittlungen des Sachverhalts unterlassen, so kann das Verwaltungsgericht den angefochtenen Bescheid mit Beschluss aufheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückverweisen. Die Behörde ist hiebei an die rechtliche Beurteilung gebunden, von welcher das Verwaltungsgericht bei seinem Beschluss ausgegangen ist.

§ 17 VwGVG sieht vor:

Soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, sind auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles, die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung – BAO, BGBl. Nr. 194/1961, des Agrarverfahrensgesetzes – AgrVG, BGBl. Nr. 173/1950, und

des Dienstrechtsverfahrensgesetzes 1984 – DVG, BGBl. Nr. 29/1984, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

Die relevante Bestimmung des § 57a Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG 1967) lautet auszugsweise wie folgt:

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

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

[...]

Nach dieser gesetzlichen Bestimmung hat der Landeshauptmann die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Kraftfahrzeugen unter anderem dann zu widerrufen, wenn der ermächtigte Gewerbetreibende nicht mehr vertrauenswürdig ist.

Nach der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist ein Gewerbetreibender dann als vertrauenswürdig im Sinne des § 57a Abs. 2 KFG 1967 anzusehen, wenn ausreichend Anhaltspunkte für die Annahme bestehen, die Kraftfahrbehörde könne sich darauf verlassen, dass er die ihm übertragene Verwaltungsaufgabe entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes – der Gewährleistung, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachende Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen – ausüben werde (vgl. VwGH 22.11.1994, 94/11/0221).

Insbesondere die unrichtige Ausstellung positiver Gutachten beeinträchtigt die Vertrauenswürdigkeit in hohem Maß (vgl. VwGH 18.12.1985, 85/11/0077). Unter besonderen Umständen kann bereits die Erstellung eines unrichtigen Gutachtens die Vertrauenswürdigkeit des betreffenden Gewerbetreibenden erschüttern (vgl. VwGH 02.07.1991, 91/11/0026 mwN). Davon ist die Erstellung mangelhafter Gutachten, insbesondere solcher, welche aus mangelnder Sorgfalt unrichtige Daten enthalten oder unvollständig erstellt wurden, zu unterscheiden, wie wohl auch eine nicht ausreichende Gewissenhaftigkeit im Rahmen der Ausübung der übertragenen Aufgaben die Vertrauenswürdigkeit des Ermächtigten erschüttern kann.

Werden innerhalb relativ kurzer Zeit nicht bloß ein einziges, sondern eine ganze Reihe unrichtiger Gutachten durch einen zur wiederkehrenden Begutachtung von Kraftfahrzeugen ermächtigten Gewerbetreibenden erstellt, kann von einem „einmaligen“ Fehlverhalten nicht die Rede sein (LVwG NÖ 29.11.2016, LVwG-AV-808/001-2016).

Gemäß § 10 Abs. 4 PBStV hat die Fahrzeugbegutachtung entsprechend einem vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigten Mängelkatalog zu erfolgen. Dieser Mängelkatalog ist entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik zu ergänzen. Die Beurteilung der festgestellten Mängel hat jedoch nach Anlage 6 zu

erfolgen.

Auf Grund der Vielzahl der technisch nicht nachvollziehbaren Werte bei der Überprüfung von Fahrzeugen der Fahrzeugklasse L, sowie der Tatsache, dass zumindest bei zwei Gutachten der Fahrzeugkategorie O2 im EBV-Programm falsche Prüfgewichte eingegeben wurden, gelangt das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich zur Ansicht, dass im Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung eine gewisse Sorglosigkeit bei der Ausübung der Ermächtigung gemäß § 57a KFG 1967 an den Tag gelegt wurde.

Zu den von der Kraftfahrbörde im Nachtrag übermittelten Anzeigen ist festzuhalten, dass Beschwerdegegenstand lediglich die Prüfung der Vertrauenswürdigkeit betreffend die Fahrzeugklassen L und O2 ist und von den Privatanzeigern eine Begutachtung einer anderen Fahrzeugkategorie durch die Rechtsmittelwerberin montiert wurde. Darüber hinaus konnten aufgrund der von der Beschwerdeführerin ergänzten vorgelegten Unterlagen, insbesondere des Videobeweises, die Anschuldigungen entkräftet werden.

Der Widerruf einer nach § 57 a Abs. 2 leg. cit. erteilten Ermächtigung stellt keine Strafe, sondern – entsprechend dem dargestellten Verwaltungszweck – eine Maßnahme zum Schutz der öffentlichen Verkehrssicherheit dar. Trotz einer nachträglichen eingetretenen Vertrauensunwürdigkeit eines nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 Ermächtigten darf ein Widerruf nur ausgesprochen (bestätigt) werden, wenn – entsprechend den Grundsätzen im Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 28.11.1983, 82/11/0270 – die Vertrauensunwürdigkeit noch im Zeitpunkt der Entscheidung des Verwaltungsgerichtes gegeben ist (VwGH 19.09.1984, 83/11/0167).

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

Bei einer Entscheidung hinsichtlich der Erteilung einer Ermächtigung nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 handelt es sich um das Ergebnis einer Beurteilung des Gesamtverhaltens des Betroffenen, nämlich den Rückschluss auf das Vorliegen eines mit den seitens der Behörde und seitens des Ermächtigten als beliehenem Unternehmen selbst zu wahren Interessen im Einklang stehenden Persönlichkeitsbildes (vgl. VwGH 08.09.2016, Ro 2015/11/0016).

Wesentlich für die Beurteilung des Vorliegens der notwendigen Vertrauenswürdigkeit ist § 57a Abs. 2 KFG 1967 im Zeitpunkt der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung ist nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich somit die Wertung der Tatsache, welche die belangte Behörde ihrer (Widerrufs-)Entscheidung zugrunde gelegt hat, die seither verstrichene Zeit sowie das Verhalten während dieser Zeit.

Im zu entscheidenden Fall ist Punkt 1.2. „Betriebsprüfung und Wirksamkeit“ des Mängelkataloges idF 2019 von Relevanz, welcher wie folgt lautet:

„Prüfanweisung

Betriebsbremse (BBA)

für die Fahrzeuge der Klassen L1e bis L7e

Für diese Fahrzeugklassen ist kein Prüfgerät vorgeschrieben, die Wirksamkeit der Betriebsbremse ist daher im Rahmen einer Fahrprobe zu ermitteln. Die Bremsprüfung ist auf einer befestigten (Asphalt, Beton), sauberen, ebenen und wenn möglich trockenen Fahrbahn durchzuführen. Alternativ dazu kann die Bremsprüfung mittels eines schreibenden Bremsverzögerungsmessgerätes oder eines geeigneten Bremsprüfstandes erfolgen. Dies ist im Begutachtungsprogramm entsprechend zu vermerken.

Fahrbremsproben sind durchzuführen:

1. unter gleichzeitiger Betätigung der Vorder- und Hinterradbremse
2. nur unter Verwendung der Hinterradbremse (entfällt wenn keine getrennte Betätigung der Hinterradbremse möglich ist).

Im Zuge der Fahrbremsproben ist die Länge der Bremswege zu ermitteln und gemeinsam mit der Prüfgeschwindigkeit im Begutachtungsprogramm („Fahrversuch für Abbremsung“) einzugeben. Die mittlere Verzögerung wird durch das Begutachtungsprogramm berechnet. Eine Genauigkeit von 0,5m bei der Bestimmung des Bremsweges ist als ausreichend anzusehen.

? Bremsprüfungen von Fahrzeugklassen mit einer Bauartgeschwindigkeit unter 45 km/h (z.B. L6e vierrädriges Leichtkraftfahrzeug)

Wird die erforderliche Geschwindigkeit zur Fahrbremsprobe (z.B. 30 km/h) nicht erreicht, so ist, sofern eine Bremsprüfung am Rollenbremsprüfstand nicht möglich ist, eine Fahrbremsprobe mit $\frac{3}{4}$ der Bauartgeschwindigkeit auf der Bremsprüfstrecke durchzuführen. Es müssen die gesetzlichen Verzögerungswerte erreicht werden.

Achtung: Da die Geschwindigkeit quadratisch in die Berechnung der Verzögerung eingeht wirken sich Geschwindigkeitsfehler besonders stark im Ergebnis aus.

Beispiel:

Abgelesene Geschwindigkeit: 40 km/h

Festgestellter Bremsweg: 8 m von bis Differenz

Effektive Geschwindigkeit 32,7 km/h 40,0 Km/h 19 %

Errechnete Verzögerung 53 % 79 % 33 %

Erreichte Abbremsung in %:

(Geschwindigkeit in m/s x Geschwindigkeit in m/s) / (2 x Bremsweg in m x g) x 100

g (Erdbeschleunigung) = 9,81m/s²

Beispiel einer Berechnung der Wirksamkeit der Bremse durch eine Fahrbremsprobe:

Anfahrtsgeschwindigkeit 30 km/h = 30/3,6 = 8,33 m/s

Bremsweg = 6 m

$(8,33 \text{ m/s} \times 8,33 \text{ m/s}) / (2 \times 6 \text{ m} \times 9,81 \text{ m/s}^2) \times 100 = 59,00 \%$

Bei der Bremsenprüfung von Fahrzeugen die über keine unabhängig zu betätigende Hinterradbremse verfügen (integrale Bremsanlage), ist eine besondere Vorgehensweise zu beachten.

Wird in den Begutachtungsprogrammen die Checkbox „Fahrzeug mit Integralbremssystem“ angekreuzt, ist keine Eingabe von Bremswerten für die Hinterradbremse möglich.

Klasse L1e:

Prüfgeschwindigkeit: 30 km/h

Beide Bremsanlagen: Bremsweg max. 8 m

Nur Hinterradbremse: Bremsweg max. 14 m

Klasse L3e:

Prüfgeschwindigkeit: 40 km/h

Beide Bremsanlagen: Bremsweg max. 12 m

Prüfgeschwindigkeit: 30 km/h

Nur Hinterradbremse: Bremsweg max. 14 m

Klasse L4e:

Prüfgeschwindigkeit: 40 km/h

Beide Bremsanlagen: Bremsweg max. 13 m

Prüfgeschwindigkeit: 30 km/h

Nur Hinterradbremse: Bremsweg max. 14 m

Klassen L2e, L6e:

Prüfgeschwindigkeit: 30 km/h

Beide Bremsanlagen: Bremsweg max. 8 m

Nur Hinterradbremse: Bremsweg max. 14 m

Klasse L5e, L7e:

Prüfgeschwindigkeit: 40 km/h

Beide Bremsanlagen: Bremsweg max. 14 m"

Der Mängelkatalog idF 2019 sieht bei der Prüfung der Betriebsbremse für Fahrzeuge der Klassen L1e bis L7e, die über keine unabhängig zu betätigende Hinterradbremse verfügen, somit besondere Vorgehensweisen vor, welche sich aus den obigen Angaben aus dem Mängelkatalog ergeben. In den entscheidungsrelevanten Gutachten ist jedenfalls kein Hinweis enthalten, wonach die begutachteten Fahrzeuge nicht die notwendige Wirksamkeit der Bremsen aufgewiesen hätten

Zum Punkt 5 „Besonderheiten der Anhänger-Bremsenprüfung“ ist auf Seite 1/50 des Mängelkataloges idF 2019 Folgendes vorgeschrieben:

„Keine Bremsanlage benötigen:

Leichte Anhänger (Klasse O1, max. 750 kg), wenn sie dazu bestimmt sind, ausschließlich mit Kraftwagen gezogen zu werden, deren Eigengewicht plus 75 kg das Doppelte des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers überschreitet.

Andere Anhänger müssen mind. eine Bremsanlage haben, die wirkt, wenn die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges betätigt wird.

Auflaufbremse:

Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg (O1, O2), außer Sattelanhänger, Anhänger von Gelenkkraftfahrzeugen und Omnibusanhänger, dürfen auch als einzige Bremsanlage eine Auflaufbremsanlage haben. Landwirtschaftliche Anhänger mit Auflaufbremse können auch über 3.500 kg aufweisen.

Die Auflaufbremsanlage ist eine Bremsanlage die nur wirkt, wenn sich der Anhänger dem Zugfahrzeug nähert. Auflaufbremsanlagen müssen eine für die Bremsvorrichtung geeignete Übertragungseinrichtung haben, durch die die vorgeschriebene Bremswirkung ohne das Einwirken von gefährlichen Deichselkräften auf das Zugfahrzeug erreicht werden kann.

Allradbremse:

Bei Anhängern mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf - ausgenommen Anhänger, die keine Bremsanlage benötigen - muss die Bremsanlage auf alle Räder wirken können.

Sicherungsverbindung:

Anhänger, die nicht selbsttätig zum Stehen gebracht werden (wenn sie ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängevorrichtung mit dem Zugfahrzeug verbunden sind), müssen außer der Anhängerdeichsel eine Sicherungsverbindung aufweisen. Mit dieser müssen Anhänger, wenn sich die Kupplung löst, so gezogen werden können, dass ihre Radspur auf gerader waagrechter Fahrbahn von der Richtung der Radspur des Zugfahrzeuges nur geringfügig abweichen und die Anhängerdeichsel nur geringfügig abfallen kann.

Automatische Betätigung der Anhängerbremse: Bei druckluftgebremsten Anhängern muss eine automatische Bremsung erfolgen, wenn die Versorgung über die Kupplung ausfällt. Bei auflaufgebremsten Anhängern wird bei einem unbeabsichtigten Lösen der Kugelkupplung die Betriebsbremse über ein Abreißseil betätigt.

Bremswirkungsprüfung bei Anhängern, O1/O2

Bei der Bremsenprüfung von Zweiachsanhängern/Tandemanhängern ist zu beachten, dass jene Aufstandskraft für die Berechnung der Abbremsung herangezogen wird, die während der Bremsenprüfung der Achse im Rollensatz tatsächlich wirkt. Falsche Gewichtsangaben führen zu falschen Verzögerungswerten! Da diese Anhänger in der Regel über keinen vollständigen Achslastausgleich zwischen den Achsen verfügen, ist diesem Umstand besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Hängt beispielsweise eine Achse frei (Vertiefungen/anhebbarer Rollensatz) ergeben sich für die Berechnung der Gesamtabbremsung folgende Voraussetzungen:

Beispiel: Anhänger mit freistehender zweiter Achse, Anhängereigenmasse

750kg, 2-achsiger Tandemanhänger O2

G = Prüfgewicht (750 kg)

Vorderachse: L 1 ,65 kN = 165 daN = 1.650 N

R 1,70 kN = 170 daN = 1.700 N

Hinterachse: L 1 ,66 kN = 166 daN = 1.660 N

R 1,80 kN = 180 daN = 1.800 N

B = Gesamtbremeskraft (Summe der einzelnen Bremskräfte)

6,81 kN = 681 daN = 6.810 N

Erreichte Abbremsung in %:

Bremeskraftsumme in kN x 1000

Prüfgewicht in kg x g

g (Erdbeschleunigung) = 9,81 m/s²

Erreichte Abbremsung in %:

6,81<kN> 1000 x 100 = 46,28 %

(750 <kg> + 750 <kg>) x 9,81 m/s²

Achtung! Wird eine Achse entlastet geprüft, ist darauf zu achten deren technische Achshöchstlast nicht zu überschreiten da ansonsten Schäden entstehen können.

Einflüsse bei der Wirkungsprüfung von Auflaufbremsen:

? Zusätzliche Kraftwirkung die den Anhänger aus dem Rollensatz drückt führt zu niedrigeren messbaren Bremskräften (z.B. durch Zurückschieben des Zugfahrzeuges zur Betätigung des Auflaufteils) - Abhilfe durch Einsatz eines geeigneten Prüfmittels um die Auflafeinrichtung manuell zu betätigen (z.B. Hebel)

? Geringe Achslasten führen zu einem größeren relativen Messfehler - bei Bedarf können die Achslasten durch Ballastierung oder durch Niederspannen erhöht werden.“

Die vom kraftfahrttechnischen Amtssachverständigen angestellte abschließende Beurteilung ist insofern – entsprechend seiner Ausführungen – zu ergänzen, als auch das Eigengewicht pro Achse als Achslast angegeben hätte werden können (siehe Punkt 3. des Revisionsgutachtens vom 23. Dezember 2020) bzw. sieht der Mängelkatalog noch weitere zu berücksichtigende Einflüsse auf die Bremswirksamkeitsprüfung vor, die zu beachten wären, sodass nicht festgestellt werden konnte, dass jedenfalls zu Unrecht ein positives Gutachten von der Rechtsmittelwerberin ausgestellt worden ist.

Auch hat in die Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit der Beschwerdeführerin durch das Verwaltungsgericht einzufließen, dass sich die Verantwortlichen der Beschwerdeführerin eingehend mit der Problematik befasst haben, sodass angenommen werden kann, dass die festgestellten Mängel bei der Bremsprüfung betreffend die Fahrzeugklassen L und O2 durch eine Sensibilisierung der befassten Prüfer zukünftig hintangehalten werden können. Zudem soll durch die Installierung eines externen Qualitätssicherheitschecks sichergestellt werden, dass den Anforderungen des § 57a Abs. 4 KFG 1967 genüge getan wird.

All diese Maßnahmen sind bei der Beurteilung der aktuellen Vertrauenswürdigkeit im Hinblick auf die vom Landesverwaltungsgericht Niederösterreich zu treffende Prognoseentscheidung betreffend die Fahrzeugklassen L und O2 zu berücksichtigen.

Zur Sicherung einer ordnungsgemäßen Durchführung der Bremswirksamkeitsprüfung betreffend die Fahrzeugkategorien L und O2 ist im Hinblick auf den im Verwaltungsrecht geltenden Verhältnismäßigkeitsgrundsatz die spruchgemäße Anordnung zur Vermeidung der im Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung bestehenden Mängeln notwendig. Da jedoch nicht von einer weiterhin vorliegenden Vertrauensunwürdigkeit der Beschwerdeführerin im

Beschwerdegegenstand ausgegangen werden kann (vgl. VwGH 27.03.2008, 2005/11/0193), kann mit der Erteilung des Maßnahmenauftrages im Rahmen der vom Landesverwaltungsgericht Niederösterreich zu treffenden Prognoseentscheidung bei der Beurteilung der aktuellen Vertrauenswürdigkeit der Rechtsmittelwerberin das Auslangen gefunden werden, sodass spruchgemäß zu entscheiden war.

Eine öffentliche mündliche Verhandlung konnte trotz Antragstellung der Beschwerdeführerin entfallen, weil gemäß § 24 Abs. 2 Z 1 VwGVG bereits aufgrund der Aktenlage feststand, dass der mit Beschwerde angefochtene Bescheid aufzuheben war.

7. Zur Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig, da im gegenständlichen Verfahren keine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil die Entscheidung einerseits nicht von der oben zitierten und einheitlichen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, sich andererseits auf den eindeutigen und klaren Gesetzeswortlaut stützen kann (vgl. aus der stRsp zur Unzulässigkeit der ordentlichen Revision in derartigen Fällen z.B. VwGH 29.07.2015, Ra 2015/07/0095) und überdies lediglich eine einzelfallbezogene Beurteilung vorzunehmen war, zu deren Überprüfung der Verwaltungsgerichtshof im Allgemeinen nicht berufen ist (vgl. z.B. VwGH 17.10.2016, Ro 2015/03/0035). Bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit iSd § 57a Abs. 2 KFG 1967 handelt es sich um eine einzelfallbezogene Beurteilung, die im Allgemeinen – wenn sie auf einer verfahrensrechtlich einwandfreien Grundlage erfolgte und in vertretbarer Weise im Rahmen der von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze vorgenommen wurde – nicht revisibel ist (vgl. VwGH 08.09.2016, Ro 2015/11/0016).

Schlagworte

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

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGNI:2021:LVwg.AV.271.001.2021

Zuletzt aktualisiert am

13.09.2021

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at