

TE Lvwg Erkenntnis 2021/9/9 LVwG-2021/20/1839-3

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 09.09.2021

Entscheidungsdatum

09.09.2021

Index

90/02 Kraftfahrgesetz

Norm

KFG 1967 §4 Abs9 lita

KFG 1967 §103 Abs1 Z1

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol erkennt durch seinen Richter Dr. Stöbich über die Beschwerde des Herrn AA, RO-***** Z, vertreten durch Herrn Rechtsanwalt BB, **** Y, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft X vom 18.08.2020, Zl ***, betreffend eine Übertretung des Kraftfahrgesetzes (KFG), nach Durchführung einer Verhandlung

zu Recht:

1. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Spruch wird in Bezug auf den Schuldvorwurf insoweit verbessert, als der Satz nach Anführung des Fahrzeuges wie folgt zu lauten hat:

„Sie haben es als Geschäftsführer und somit als nach außen vertretungsbefugtes Organ der CC SRL zu verantworten, dass nicht dafür Sorge getragen wurde, dass der Zustand des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht.“

Die Übertretungsnormen lauten § 103 Abs 1 KraftfahrgesetzBGBI. Nr. 267/1967 (KFG) idFBGBI. I Nr. 19/2019 und § 4 Abs 9 lit a KFG idFBGBI. I Nr. 78/2019. Die Strafnorm lautet § 134 Abs 1 KFG BGBI. I Nr. 19/2019.

2. Der Beschwerdeführer hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 20 % der verhängten Geldstrafe, das sind Euro 42,00, zu leisten.

3. Die ordentliche Revision ist gemäß Art 133 Abs 4 B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang:

Mit dem angefochtenen Straferkenntnis wurde dem Beschwerdeführer vorgeworfen:

„1. Datum/Zeit: 25.06.2020, 10:15 Uhr

Ort: W, A** Str.km 28,31, Kontrollstelle W, Richtungsfahrbahn X

Betroffenes Fahrzeug: Anhänger: XX-XXXXX (D)

Sattelzugfahrzeug, Kennzeichen: XX-XX-XXX (RO)

Sie haben als Verantwortlicher der Firma CC SRL in Z, Adresse 1, diese ist Zulassungsbesitzerin des angeführten 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 DD gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass beim Sattelkraftfahrzeug das Gewicht auf der/den Antriebsachse(n) nicht mehr als 25 v.H. des Gesamtgewichtes des Fahrzeugs oder eines Zuges, bestehend aus Zugfahrzeug und Anhänger betragen hat, obwohl das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen eines Kraftfahrzeuges mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h und einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg nicht weniger als 25 v.H. des Gesamtgewichtes des Fahrzeugs oder eines Zuges, bestehend aus Zugfahrzeug und Anhänger betragen darf.

Gesamtgewicht des Fahrzeugs:

34450 kg (minus Verkehrsfehler)

Gewicht auf der/den Antriebsachse(n): 6579 kg (inkl. Verkehrsfehler)"

Dadurch habe der Beschwerdeführer eine Übertretung gemäß § 103 Abs 1 Z 1 iVm§ 4 Abs 9 lit a KFG begangen.

Auf Grund dieser Übertretung wurde über den Beschwerdeführer gemäß§ 134 Abs 1 KFG eine Geldstrafe in der Höhe von Euro 210,00 verhängt. Weiters wurde ein Verfahrenskostenbeitrag und eine Ersatzfreiheitsstrafe festgesetzt.

Mit Schriftsatz vom 14.09.2020 wurde vom Bestraften bzw von dessen Rechtsvertretung fristgerecht Beschwerde erhoben. Mit dieser wurde vor allem geltend gemacht, dass im gegenständlichen Fall am Terminal EE bei V ein Container auf einem „Multi-Chassis“-Auflieger geladen worden sei. Der Umschlag der Container erfolge am Containerterminal in V den gesetzlichen Vorschriften entsprechend. Bei den vielen Entladevorgängen pro Stunde (30) ginge es um Präzision und um Zeit. Der Terminal, an welchem man sich voranmelden müsse, prüfe die Daten und die Durchführbarkeit des Transportvorhabens. Auf dieser Basis meldet der Terminal eine zuverlässige Statusinformation inklusive eines konkreten Abfertigungshinweises. Für die Be- und Entladung der LKW würden die Portalkräne manuell von Fernsteuerplätzen im Betriebsgebäude gesteuert. Der gegenständliche Container mit 20 Fuß Länge sei heckbündig auf den Auflieger geladen worden. Bei einem Transport von 20-Fuß-Containern müsse der Container gedreht werden. Dies erfolge auf einem eigenen Drehplatz am Terminal. Die Containersicherung erfolge durch sogenannte Twist-Locks, einem speziellen Verriegelungsmechanismus. Für Eigeninitiativen des Fahrers bliebe bei diesen Abläufen kein Spielraum.

Der Containerinhalt, ein Motor, sei vom Absender durch eigenes Fachpersonal – ohne Beteiligung des Fahrzeuglenkers – fix nach den eigenen technischen und organisatorischen Vorgaben in eigenen Belade- und Verfahrensanweisungen in den Container geladen worden und seien in der Folge verschlossen und mit einem Zollsiegel versehen worden. Weder das Ladegut noch die Positionierung des Ladegutes im Container hätte vom Fahrer inspiert werden können. Im Frachtbrief sei die Versiegelung des Containers ausdrücklich vermerkt worden. Unter „Anweisung des Absenders“ sei unter anderem vermerkt, dass es dem Fahrer untersagt sei, eine Be-/Entladung vorzunehmen. Mit der Anbringung der Zollplombe werde ein Zollverschluss bewirkt. Die Ware müsse im Versandverfahren unverändert und verschlossen der Bestimmungszollstelle zugeführt werden. Die Zollplombe sei ein behördliches Siegel und sei Siegelbruch nach dem StGB strafbar.

Dem Lenker obliege eine Prüfungspflicht, welche er im vorliegenden Fall aufgrund des versiegelten Containers de facto nicht nachkommen hätte können. Er sei auf die Angaben des Absenders angewiesen und hätte diesen auch vertrauen müssen. Weiters wurde er auf mehrere Verpflichtungen des Absenders laut CMR verwiesen. In Bezug auf das Verschulden wurde auf eine Entscheidung des UVN Niederösterreich vom 20.03.2013 verwiesen, wonach bereits das Anbringen einer Firmenplombe ausreichend sei, um einer Sichtprüfung des Containerinhalts entgegenzustehen und die Kontrollmöglichkeit zu vereiteln. Dies müsse erst recht im Fall einer Zollplombe gelten. Weitere Ausführungen betreffen die Strafbemessung. Demnach wäre auch der Ausspruch einer Ermahnung ausreichend gewesen.

Mit Schreiben vom 01.10.2020 wurde der gegenständliche Akt samt Beschwerde dem Landesverwaltungsgericht zur Entscheidung vorgelegt. Am 12.07.2021 wurde die gegenständliche Rechtssache auf Grund einer Änderung der Geschäftsverteilung neu zugeteilt.

Am 06.09.2021 wurde am Sitz des Landesverwaltungsgerichtes Tirol eine Verhandlung durchgeführt, bei welcher der Beschwerdeführer rechtsfreundlich vertreten wurde.

II. Sachverhalt:

Diesbezüglich sei auf den Schuldvorwurf der belangten Behörde bzw auf die Spruchverbesserung durch das Landesverwaltungsgericht verwiesen.

III. Beweiswürdigung:

Die objektive Tatseite wird an sich nicht bestritten. Diese ergibt sich im Wesentlichen aufgrund der Anzeige der Landesverkehrsabteilung, Kontrollstelle U, vom 29.06.2020. Im Zuge einer Verwiegung wurde ein Gewicht der Antriebsachse von 6.579 kg (inklusive Verkehrsfehler) und das Gesamtgewicht in unbedenklicher Weise festgestellt.

IV. Rechtsgrundlagen:

§ 103 Abs 1 Kraftfahrgesetz (KFG), BGBl Nr 267/1967, idF BGBl I Nr 48/2021 hat folgenden Wortlaut:

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;

§ 4 Abs 9 lit a KFG lautet wie folgt:

Zusätzlich zu den Gewichten und Abmessungen im Sinne der vorstehenden Absätze haben Fahrzeuge noch die folgenden Merkmale aufzuweisen:

a) Bei Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeugen und Lastkraftwagen mit Anhängern darf das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen nicht weniger als 25 vH des Gesamtgewichtes des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination betragen.

§ 9 Abs 1 Verwaltungsstrafgesetz BGBl. Nr. 52/1991, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 3/2008, (VStG) hat folgenden Wortlaut:

Besondere Fälle der Verantwortlichkeit

(1) Für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch juristische Personen oder eingetragene Personengesellschaften 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.

.....

Gemäß § 5 Abs 1 VStG genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt. Fahrlässigkeit ist bei Zu widerhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiters 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.

V. Rechtliche Erwägungen:

Das Gewicht der Antriebsachse beim Sattelzugfahrzeug hat nicht 25 % des Gesamtgewichtes betragen, sondern lag mit 6.579 kg (anstelle von 8.613 kg) deutlich darunter, weshalb (jedenfalls in objektiver Hinsicht) ein Verstoß gegen § 103 Abs 1 Z 1 iVm § 4 Abs 9 lit a KFG vorliegt.

Die Einwendungen in der Beschwerde gehen vor allem dahin, dass den Beschwerdeführer kein Verschulden treffen würde.

Der Beschwerdeführer ist Geschäftsführer der CC SRL mit Sitz in Z (Rumänien). Insofern trifft ihn für die

zulassungsbesitzende Gesellschaft jedenfalls die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit. Bei der angelasteten Tat handelt es sich um ein so genanntes Ungehorsamsdelikt. In einem solchen Fall tritt insofern eine Verlagerung der Behauptungslast ein, als die Behörde lediglich die Verwirklichung des objektiven Tatbestandes zu beweisen hat, während es Sache des Täters ist, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Die für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen verwaltungsstrafrechtlich verantwortlichen Personen haben nämlich nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes von sich aus detailliert darzutun, welche (wirksamen) Maßnahmen sie gesetzt haben, um Verstöße gegen die Verwaltungsvorschriften zu vermeiden. Unterlassen sie dies oder misslingt ihnen die Glaubhaftmachung, haben sie den festgestellten Verstoß gegen die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen zu verantworten (vgl VwGH vom 19.9.1990, Zl. 90/03/1048 uva).

Folgt man den Ausführungen des Beschwerdeführers, so wäre im konkreten Fall (nämlich im Fall der Beladung eines versiegelten Containers) eine Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen im Zusammenhang mit der Ladung wie insbesondere die Einhaltung von Gewichtsgrenzen gar nicht möglich. Vielmehr müsste sich der Fahrer (bzw das Transportunternehmen) darauf verlassen, was in den Angaben im Frachtbrief bzw in Bestätigungen des Verladers angeführt ist.

Der Verwaltungsgerichtshof hat unter anderem im Erkenntnis vom 19.11.2004, Zahl 2004/02/0181, uHa Erk vom 28.10.1998, Zahl 98/03/0184, zum Ausdruck gebracht, dass ein derartiges Sich-Verlassen auf vom Versender stammende Angaben nicht ausreicht, um mangelndes Verschulden darzutun. Würde man der Argumentation des Beschwerdeführers folgen, käme dies einer nahezu vollständigen Entlastung der Verantwortung des Fahrers und des Transporteurs in Bezug auf die Einhaltung von Gewichtsgrenzen bei der Durchführung von Transportleistungen mit Kraftfahrzeugen gleich. Der Einhaltung von Gewichtsgrenzen bei Schwerfahrzeugen kommt jedoch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit eine derart große Bedeutung zu, dass ein bloßes Sich-Verlassen auf das (tatsächlich oder vermeintlich rechtskonforme) Handeln des Absenders bzw auf dessen Angaben, ohne selbst ein Mindestmaß an Kontrollen durchzuführen, nicht ausreichend sein kann.

Aus der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes lässt sich ableiten, dass Transportunternehmen zumindest in einem geringen Ausmaß die Einhaltung von Gewichtsgrenzen bei der Beförderung mit Kraftfahrzeugen zu überprüfen hat, was etwa durch die Durchführung von Kontrollverriegelungen möglich ist. Dass sich dies als Teil eines funktionierenden Kontrollsysteams darstellen kann, ergibt sich auch aus dem Umstand, dass, wie der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen hat (vgl 25.04.2008, 2008/02/0045; 30.10.2006, 2006/02/0253), bei modernen Fahrzeugen eine Überladung im Zuge einer Sichtprüfung gar nicht festgestellt werden kann, sodass über die bloße visuelle Prüfung hinausgehende Überprüfungsmaßnahmen getroffen werden müssen.

Nur ein wirksames begleitendes Kontrollsysteem befreit den Zulassungsbesitzer bzw den entsprechend Verantwortlichen von seiner Verantwortlichkeit für die vorschriftswidrige Beladung seiner Kraftfahrzeuge. Dass seitens des Unternehmens des Beschwerdeführers Anstrengungen dahingehend unternommen wurden, wurde auch nicht ansatzweise dargelegt.

Aus diesen Gründen hat der Beschwerdeführer jedenfalls eine fahrlässige Tatbegehung nach § 5 Abs 1 zweiter Satz VStG zu verantworten.

Der Spruch des erstinstanzlichen Straferkenntnisses war zulässigerweise hinsichtlich der Funktion des Beschwerdeführers zu präzisieren.

VI. Strafbemessung:

Diesbezüglich sei zunächst auf die Ausführungen der belangten Behörde im angefochtenen Straferkenntnis verwiesen. Die belangte Behörde hat die Gefahren bei einer Unterschreitung des Gewichts auf der Antriebsache ausführlich dargelegt. In Bezug auf das Verschulden wird von Fahrlässigkeit ausgegangen. Mildernd war die Unbescholtenheit, erschwerend war nichts. Hinsichtlich der persönlichen Umstände waren die von der belangten Behörde angenommenen und nicht bestrittenen durchschnittlichen Verhältnisse zugrunde zu legen. Unter Bedachtnahme auf diese Strafzumessungskriterien sowie insbesondere im Hinblick auf den Strafraum, der eine Bestrafung bis zu Euro 5.000,00 vorsieht, erscheint die verhängte Geldstrafe nicht unangemessen hoch und war sie daher zu bestätigen.

VII. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage iSd Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Im Ergebnis war spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Soweit die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof in Wien für zulässig erklärt worden ist, kann innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung dieser Entscheidung eine ordentliche Revision erhoben werden. Im Fall der Nichtzulassung der ordentlichen Revision kann innerhalb dieser Frist nur die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden.

Wenn allerdings in einer Verwaltungsstrafsache oder in einer Finanzstrafsache eine Geldstrafe von bis zu Euro 750,00 und keine Freiheitsstrafe verhängt werden durfte und im Erkenntnis eine Geldstrafe von bis zu Euro 400,00 verhängt wurde, ist eine (ordentliche oder außerordentliche) Revision an den Verwaltungsgerichtshof wegen Verletzung in Rechten nicht zulässig.

Jedenfalls kann gegen diese Entscheidung binnen sechs Wochen ab der Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, erhoben werden.

Die genannten Rechtsmittel sind von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw einer bevollmächtigten Rechtsanwältin abzufassen und einzubringen und es ist eine Eingabegebühr von Euro 240,00 zu entrichten. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die (ordentliche oder außerordentliche) Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist beim Landesverwaltungsgericht Tirol einzubringen.

Es besteht die Möglichkeit, für das Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof und für das Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof Verfahrenshilfe zu beantragen. Verfahrenshilfe ist zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten bzw wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von der Partei noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.

Für das Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof ist der Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der oben angeführten Frist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Für das Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof ist der Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der oben angeführten Frist im Fall der Zulassung der ordentlichen Revision beim Landesverwaltungsgericht Tirol einzubringen. Im Fall der Nichtzulassung der ordentlichen Revision ist der Antrag auf Verfahrenshilfe beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Dabei ist im Antrag an den Verwaltungsgerichtshof, soweit dies dem Antragsteller zumutbar ist, kurz zu begründen, warum entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes die Revision für zulässig erachtet wird.

Zudem besteht die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden können.

Hinweis:

Rechtskräftig verhängte Geldstrafen (sowie Verfahrenskostenbeiträge) sind bei der Behörde einzubezahlen (vgl§ 54b Abs 1 VStG).

Landesverwaltungsgericht Tirol

Dr. Stöbich

(Richter)

Schlagworte

Gewicht Antriebsachse;

Sich-Verlassen auf Angaben des Versenders

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGTI:2021:LVwG.2021.20.1839.3

Zuletzt aktualisiert am

12.10.2021

Quelle: Landesverwaltungsgericht Tirol LVwg Tirol, <https://www.lvwg-tirol.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at