

TE Lvg Erkenntnis 2024/6/18 VGW-031/056/16149/2023

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 18.06.2024

Entscheidungsdatum

18.06.2024

Index

90/02 Kraftfahrgesetz

Norm

KFG 1967 §101 Abs1 lita

KFG 1967 §19

KFG 1967 §23

KFG 1967 §58

1. KFG 1967 § 101 heute
2. KFG 1967 § 101 gültig ab 21.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
3. KFG 1967 § 101 gültig von 16.12.2020 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
4. KFG 1967 § 101 gültig von 01.08.2017 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
5. KFG 1967 § 101 gültig von 07.05.2017 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
6. KFG 1967 § 101 gültig von 19.08.2009 bis 06.05.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
7. KFG 1967 § 101 gültig von 01.01.2008 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
8. KFG 1967 § 101 gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
9. KFG 1967 § 101 gültig von 28.10.2005 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
10. KFG 1967 § 101 gültig von 11.08.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
11. KFG 1967 § 101 gültig von 13.08.2003 bis 10.08.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2003
12. KFG 1967 § 101 gültig von 25.05.2002 bis 12.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
13. KFG 1967 § 101 gültig von 08.03.1995 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
14. KFG 1967 § 101 gültig von 10.09.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
15. KFG 1967 § 101 gültig von 10.07.1993 bis 09.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
16. KFG 1967 § 101 gültig von 28.07.1990 bis 09.07.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

1. KFG 1967 § 19 heute
2. KFG 1967 § 19 gültig ab 26.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
3. KFG 1967 § 19 gültig von 01.08.1997 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
4. KFG 1967 § 19 gültig von 31.12.1982 bis 31.07.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 631/1982

1. KFG 1967 § 23 heute
2. KFG 1967 § 23 gültig ab 28.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005

3. KFG 1967 § 23 gültig von 01.07.1991 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBI. Nr. 458/1990
4. KFG 1967 § 23 gültig von 01.01.1979 bis 30.06.1991 zuletzt geändert durch BGBI. Nr. 615/1977
1. KFG 1967 § 58 heute
2. KFG 1967 § 58 gültig ab 14.05.2022 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 62/2022
3. KFG 1967 § 58 gültig von 16.12.2020 bis 13.05.2022 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 134/2020
4. KFG 1967 § 58 gültig von 20.05.2018 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 102/2017
5. KFG 1967 § 58 gültig von 20.05.2018 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 9/2017
6. KFG 1967 § 58 gültig von 01.08.2017 bis 19.05.2018 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 102/2017
7. KFG 1967 § 58 gültig von 16.05.2012 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 40/2012
8. KFG 1967 § 58 gültig von 19.08.2009 bis 15.05.2012 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 94/2009
9. KFG 1967 § 58 gültig von 31.12.2004 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 175/2004
10. KFG 1967 § 58 gültig von 13.08.2003 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 60/2003
11. KFG 1967 § 58 gültig von 25.05.2002 bis 12.08.2003 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 80/2002
12. KFG 1967 § 58 gültig von 01.03.1998 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 103/1997
13. KFG 1967 § 58 gültig von 20.08.1997 bis 28.02.1998 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 103/1997
14. KFG 1967 § 58 gültig von 29.12.1984 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBI. Nr. 552/1984

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seine Richterin Dr. Zeller über die Beschwerde des Herrn A. B., vertreten durch Herrn RA, Wien, C.-straße, gegen das Straferkenntnis der Landespolizeidirektion Wien, Polizeikommissariat Liesing, vom 08.11.2023, GZ: ..., betreffend Verwaltungsübertretungen nach dem KFG 1967,

zu Recht e r k a n n t:

I. Gemäß § 50 Abs. 1 VwGVG wird die Beschwerde zu Spruchpunkt 1) und Spruchpunkt 3) jeweils als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis bestätigt, wobei im Rahmen des Spruchpunktes 3) im Spruch die Wortfolge „Cellon teilweise ausgebrochen und mit Klebeband provisorisch befestigt gewesen sei“ zu entfallen hat. römisch eins. Gemäß Paragraph 50, Absatz eins, VwGVG wird die Beschwerde zu Spruchpunkt 1) und Spruchpunkt 3) jeweils als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis bestätigt, wobei im Rahmen des Spruchpunktes 3) im Spruch die Wortfolge „Cellon teilweise ausgebrochen und mit Klebeband provisorisch befestigt gewesen sei“ zu entfallen hat.

II. Gemäß § 50 VwGVG wird der der Beschwerde zu den Punkten 2.), 4.), 7.) und 8.) des Straferkenntnisses jeweils Folge gegeben, diese Punkte behoben und das diesbezügliche Verfahren jeweils gemäß § 45 Abs. 1 Z 2 VStG eingestellt. römisch II. Gemäß Paragraph 50, VwGVG wird der der Beschwerde zu den Punkten 2.), 4.), 7.) und 8.) des Straferkenntnisses jeweils Folge gegeben, diese Punkte behoben und das diesbezügliche Verfahren jeweils gemäß Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 2, VStG eingestellt.

III. Gemäß § 50 VwGVG wird der Beschwerde zu den Punkten 5) und 6) jeweils als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis mit der Maßgabe bestätigt, dass der Spruch jeweils dahingehend präzisiert wird, als jeweils der zweite Absatz des Spruches, beginnend mit der Wortfolge „Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt ...“ zu entfallen hat sowie dass anstelle der Übertretungsnorm „§ 4 Abs. 2 KFG 1967, BGBI. Nr 267/1967 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 35/2023“ jeweils zu stehen hat: „101 Abs. 1 lit. a KFG“ römisch III. Gemäß Paragraph 50, VwGVG wird der Beschwerde zu den Punkten 5) und 6) jeweils als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis mit der Maßgabe bestätigt, dass der Spruch jeweils dahingehend präzisiert wird, als jeweils der zweite Absatz des Spruches, beginnend mit der Wortfolge „Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt ...“ zu entfallen hat sowie dass anstelle der Übertretungsnorm „§ 4 Absatz 2, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr 267 aus 1967, zuletzt geändert durch BGBI. römisch eins Nr. 35/2023“ jeweils zu stehen hat: „101 Absatz eins, Litera a, KFG“.

IV. Gemäß § 52 Abs. 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer im Rahmen der Spruchpunkte 1), 3), 5) und 6) insgesamt einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von EUR 1700 (das sind 20% der verhängten Geldstrafen) zu leisten. römisch IV. Gemäß Paragraph 52, Absatz eins und 2 VwGVG hat der

Beschwerdeführer im Rahmen der Spruchpunkte 1), 3), 5) und 6) insgesamt einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von EUR 1700 (das sind 20% der verhängten Geldstrafen) zu leisten.

III. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig. römisch III. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, B-VG unzulässig.

Entscheidungsgründe

1.) Gegenstand des Verfahrens war der Vorwurf, dass der Beschwerdeführer als vertretungsbefugtes Organ der Zulassungsbesitzerin es zu verantworten habe, dass am 25.09.2023 um 11:40 Uhr in Wien, D.-straße 1) gemäß § 103 Abs. 1 Z. 1 iVm § 101 Abs. 1 lit a KFG die Ladung des KFZ um 4300 kg des erlaubten höchstzulässigen Gesamtgewichts überschritten wurde, 2) gemäß § 103 Abs. 1 Z. 1 iVm § 23 KFG das KFZ nicht mit zwei geeigneten Rückspiegeln ausgestattet war, da das Gehäuse des linken Außenspiegels gefehlt habe und daher vermeidbare Kanten entstanden seien 3) gemäß § 103 Abs. 1 Z. 1 iVm § 19 Abs. 1 KFG der vordere linke seitliche Fahrtrichtungsanzeiger ohne Funktion gewesen sei, Cellon teilweise ausgebrochen und mit Klebeband provisorisch befestigt gewesen sei, 4) gemäß § 103 Abs. 1 Z. 1 iVm § 19 Abs. 1 KFG beim vorderen rechten seitlichen Fahrtrichtungsanzeiger mit Klebeband über das Cellon geklebt gewesen sei 5) gemäß § 103 Abs. 1 Z. 1 iVm § 4 Abs. 2 KFG die höchstzulässige Achslast an der 1. Achse wegen Überladung überschritten gewesen sei, 6) gemäß § 103 Abs. 1 Z. 1 iVm § 4 Abs. 2 KFG die höchstzulässige Achslast der 2. Achse wegen Überladung überschritten gewesen sei, 7) gemäß § 103 Abs. 1 Z. 1 iVm § 7 Abs. 1 KFG die Tragfähigkeit der Reifen der 2. Achse überschritten gewesen sei und 8) gemäß § 103 Abs. 1 Z. 1 iVm § 4 Abs. 2 KFG die Hinterachse und Vorderachse mit dem Anschlaggummi wegen der Überladung aufgesessen seien und daher keine Restfederung vorhanden gewesen sei. 1.) Gegenstand des Verfahrens war der Vorwurf, dass der Beschwerdeführer als vertretungsbefugtes Organ der Zulassungsbesitzerin es zu verantworten habe, dass am 25.09.2023 um 11:40 Uhr in Wien, D.-straße 1) gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 101, Absatz eins, Litera a, KFG die Ladung des KFZ um 4300 kg des erlaubten höchstzulässigen Gesamtgewichts überschritten wurde, 2) gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 23, KFG das KFZ nicht mit zwei geeigneten Rückspiegeln ausgestattet war, da das Gehäuse des linken Außenspiegels gefehlt habe und daher vermeidbare Kanten entstanden seien 3) gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 19, Absatz eins, KFG der vordere linke seitliche Fahrtrichtungsanzeiger ohne Funktion gewesen sei, Cellon teilweise ausgebrochen und mit Klebeband provisorisch befestigt gewesen sei, 4) gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 19, Absatz eins, KFG beim vorderen rechten seitlichen Fahrtrichtungsanzeiger mit Klebeband über das Cellon geklebt gewesen sei 5) gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz 2, KFG die höchstzulässige Achslast an der 1. Achse wegen Überladung überschritten gewesen sei, 6) gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz 2, KFG die höchstzulässige Achslast der 2. Achse wegen Überladung überschritten gewesen sei, 7) gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 7, Absatz eins, KFG die Tragfähigkeit der Reifen der 2. Achse überschritten gewesen sei und 8) gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz 2, KFG die Hinterachse und Vorderachse mit dem Anschlaggummi wegen der Überladung aufgesessen seien und daher keine Restfederung vorhanden gewesen sei.

Es wurden deswegen wie folgt Geldstrafen verhängt:

- Ad 1) 4.500 EUR und 11 Tage Ersatzfreiheitsstrafe
- Ad 2) 200 EUR und 20 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe
- Ad 3) 100 EUR und 10 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe
- Ad 4) 100 EUR und 10 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe
- Ad 5) 400 EUR und 1 Tag und 16 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe
- Ad 6) 3.500 EUR und 9 Tage Ersatzfreiheitsstrafe
- Ad 7) 350 EUR und 1 Tag und 11 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe
- Ad 8) 400 und 1 Tag und 16 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe

In der Beschwerde wird dagegen zunächst lediglich eingewendet, dass der Beschwerdeführer betreffend der Spruchpunkte 1, 5, 6, 7 und 8 kein Verschulden habe und dass bei 5) und 6) nur eine Gesamtstrafe zu verhängen sei.

Erst in der deswegen durchgeführten mündlichen Verhandlung wurden in weiterer Folge weitere Einwände erhoben.

2.) Aus dem vorliegenden Akteninhalt geht folgender Sachverhalt hervor:

Der Beschwerdeführer wurde als Vertreter der Zulassungsbesitzerin am 25.09.2023 von der LPD Wien zur Anzeige gebracht. Inhalt der Anzeige war wie im Folgenden, gegenständlichen Verfahren vorgeworfen wurde.

Aus der im Akt einliegenden Kopie des Zulassungsscheins des vorliegenden KFZ geht ebenso hervor, wie in der Folge von der Behörde festgestellt wurde.

Ferner liegt ein Gutachten („Protokoll der Teiluntersuchung“) gemäß§ 58 KFG vom 25.09.2023 betreffend des vorliegenden KFZ im Zusammenhang mit der vorliegenden Kontrolle im Akt ein. Darin ist im Wesentlichen vermerkt, wie in der Folge angelastet. Betreffend der Spruchpunkte 3 und 4 des angefochtenen Straferkenntnisses findet sich der Verweis, dass der linke seitliche Fahrtrichtungsanzeiger ohne Funktion sei, Cellon sei teilweise ausgebrochen sowie mit Klebeband provisorisch befestigt. Ferner ist vermerkt, dass um den rechten seitlichen Fahrtrichtungsanzeiger ein Klebeband über das Cellon geklebt sei. Sowohl betreffend der höchstzulässigen Achslasten als auch betreffend der Räder und Reifen sowie Restfederung der Achsen ist neben der Feststellung des Sachverhalts jeweils zusätzlich vermerkt „in Verbindung mit der Überladung“: Ferner liegt ein Gutachten („Protokoll der Teiluntersuchung“) gemäß Paragraph 58, KFG vom 25.09.2023 betreffend des vorliegenden KFZ im Zusammenhang mit der vorliegenden Kontrolle im Akt ein. Darin ist im Wesentlichen vermerkt, wie in der Folge angelastet. Betreffend der Spruchpunkte 3 und 4 des angefochtenen Straferkenntnisses findet sich der Verweis, dass der linke seitliche Fahrtrichtungsanzeiger ohne Funktion sei, Cellon sei teilweise ausgebrochen sowie mit Klebeband provisorisch befestigt. Ferner ist vermerkt, dass um den rechten seitlichen Fahrtrichtungsanzeiger ein Klebeband über das Cellon geklebt sei. Sowohl betreffend der höchstzulässigen Achslasten als auch betreffend der Räder und Reifen sowie Restfederung der Achsen ist neben der Feststellung des Sachverhalts jeweils zusätzlich vermerkt „in Verbindung mit der Überladung“:

Insgesamt sei Gefahr in Verzug festgestellt worden. Das Fahrzeug sei nicht in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand sei bzw. Verursacher von übermäßigem Lärm, Rauch, üblen Geruch oder schädlichen Luftverunreinigungen gewesen sei.

Lenker des KFZ war zu diesem Zeitpunkt der Vater des Beschwerdeführers. Dazu ist das Beschwerdeverfahren zur Zahl VGW-031/094/15686/2023 anhängig.

In der Folge wurde gegen den Beschwerdeführer als Vertreter der Zulassungsbesitzerin das vorliegende Verwaltungsstrafverfahren eingeleitet.

Der Beschwerdeführer wirkte im Verfahren vor der belangten Behörde nicht mit. Daher ging in weiterer Folge das Straferkenntnis, welches - wie oben dargelegt-zunächst nur betreffend einzelner Punkte sowie des Verschuldens bekämpft wurde.

3.) In der Sache fand vor dem Verwaltungsgericht Wien am 14.02.2024, fortgesetzt am 10.04.2024 eine öffentliche mündliche Verhandlung statt, zu welcher der Beschwerdeführer, sein rechtsfreundlicher Vertreter, der Lenker des KFZ (Vater) sowie der sachverständige Zeuge, welcher das Gutachten gemäß § 58 KFG erstellt hatte, erschienen. Auf Grundlage der Beweisergebnisse waren weitere Erwägungen durchzuführen, sodass eine mündliche Verkündung der Entscheidung unterblieb.3.) In der Sache fand vor dem Verwaltungsgericht Wien am 14.02.2024, fortgesetzt am 10.04.2024 eine öffentliche mündliche Verhandlung statt, zu welcher der Beschwerdeführer, sein rechtsfreundlicher Vertreter, der Lenker des KFZ (Vater) sowie der sachverständige Zeuge, welcher das Gutachten gemäß Paragraph 58, KFG erstellt hatte, erschienen. Auf Grundlage der Beweisergebnisse waren weitere Erwägungen durchzuführen, sodass eine mündliche Verkündung der Entscheidung unterblieb.

4.) Das Verwaltungsgericht Wien hat erwogen:

4.1) Folgender Sachverhalt steht fest:

Am 25. September 2023, 11:40 Uhr in Wien, D.-straße lenkte B. E. den Lastkraftwagen mit dem behördlichen Kennzeichen W-4 (A). Dieser wurde am Tatort zur Tatzeit einer Verkehrskontrolle unterzogen, weil das verfahrensgegenständliche KFZ offensichtlich überbeladen war und führte dabei in der Folge Ing. F. G. eine

Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG durch. Zulassungsbesitzerin des KFZ war die H. GmbH. Der Beschwerdeführer war im Tatzeitpunkt alleiniger Geschäftsführer der H. GmbH und damit das zur Vertretung nach außen berufene Organ der Zulassungsbesitzerin. Am 25. September 2023, 11:40 Uhr in Wien, D.-straße lenkte B. E. den Lastkraftwagen mit dem behördlichen Kennzeichen W-4 (A). Dieser wurde am Tatort zur Tatzeit einer Verkehrskontrolle unterzogen, weil das verfahrensgegenständliche KFZ offensichtlich überbeladen war und führte dabei in der Folge Ing. F. G. eine Teiluntersuchung gemäß Paragraph 58, KFG durch. Zulassungsbesitzerin des KFZ war die H. GmbH. Der Beschwerdeführer war im Tatzeitpunkt alleiniger Geschäftsführer der H. GmbH und damit das zur Vertretung nach außen berufene Organ der Zulassungsbesitzerin.

Der Geschäftsbetrieb der GmbH (seit 2016) bestand im Wesentlichen im Handel mit Getränken und Lebensmittel. Im Zuge der Geschäftstätigkeiten fanden regelmäßig Transportfahrten statt. Der Beschwerdeführer wurde in dem Zeitraum im Geschäftsbetrieb durch 8 Mitarbeiter unterstützt. Im vorliegenden Fall überließ er seinem Vater, welcher aushilfsweise im Betrieb unregelmäßig tätig war (vor allem im Lager) das KFZ zum Lenken, damit dieser kurzfristig für den Geschäftsbetrieb Waren vom Großgrünmarkt abholen konnte. Sein Vater war seit Beginn der Geschäftstätigkeit der vorliegenden GmbH immer wieder unterstützend tätig und kannte den Geschäftsbetrieb gut. Er war von September 2017 bis Oktober 2021 bei H. GmbH angestellt, bezog danach Krankengeld und war für den Zeitraum 25.09.2023 bis 06.10.2023 neuerlich geringfügig beschäftigt. Diese letzte Beschäftigung hatte der Beschwerdeführer nach der vorliegenden Kontrolle veranlasst, um möglichen Beanstandungen nach ASVG entgegenzuwirken. Der Vater war auch betreffend Gewichtsbeschränkungen der KFZ im Geschäftsbetrieb und dem Vorgehen bei der Abholung von Waren informiert.

Auf Basis einer Schätzung vorab (was bei einem Teil der Waren aufgrund von Lieferscheinen in etwa möglich war) wurde in der Regel einem Mitarbeiter ein spezifisches KFZ zur Abholung bereitgestellt. Ferner wurden die Mitarbeiter betreffend Ladungsvorschriften und Ladungskapazitäten vom Beschwerdeführer instruiert. In welchem konkreten Umfang und Ausmaß dies war konnte nicht festgestellt werden. Der Beschwerdeführer unterrichtete sie auch dahingehend, wie viel Beladung bei welchem der KFZ möglich ist. Sollte ein Mitarbeiter die Beladungsbestimmungen nicht einhalten, wurde er vom Beschwerdeführer ermahnt.

An dem gegenständlichen Tag ersuchte er seinen Vater fernmündlich, bestimmte Waren im Ausmaß von ca. 400 kg vom naheliegenden Großgrünmarkt abzuholen. Der Vater suchte selbständig ein KFZ für den Transport im Betrieb aus und schaute auch selbständig im Lager vor Abfahrt nach, was sonst noch fehlte. Spezifische Instruktionen dahingehend hatte er vom Beschwerdeführer nicht erhalten. Er nahm dann vor Ort (Großgrünmarkt) die Waren entgegen und kaufte dazu auch noch weitere Waren für den Geschäftsbetrieb ein. Er hatte dabei keinen expliziten Auftrag des Beschwerdeführers, diese zusätzlichen Waren einzuladen und zu transportieren. Dem Vater, also Lenker des KFZ, war es bewusst, dass durch die Beladung das höchstzulässige Gesamtgewicht des KFZ überschritten war.

Gegenständlich lag das für das vorliegende KFZ höchste zulässige Gesamtgewicht bei 3500 kg und das tatsächliche Gesamtgewicht betrug im Tatzeitpunkt 7800 kg und wurde daher das höchste zulässige Gesamtgewicht um 4300 kg überschritten.

Der vordere linke Fahrtrichtungsanzeiger war funktionslos.

Der vordere seitliche linke Außenspiegel war ohne Gehäuse. Dadurch kamen scharfe Kanten (Innenbereich der Spiegelumrandung) zu Tage. Es kann nicht festgestellt werden, dass der linke Außenspiegel des verfahrensgegenständlichen KFZ nicht geeignet und entsprechend groß war und den ergänzenden Bestimmungen der KDV nicht entsprach.

Das Cellon des rechten vorderen Fahrtrichtungsanzeigers war mit Klebeband umhüllt, der vordere rechte Fahrtrichtungsanzeiger war im Tatzeitpunkt in Funktion.

Die Summe der höchst zulässigen Achslasten lag bei der ersten Achse bei 1850 kg und bei der zweiten Achse bei 2300kg. Die Summe der höchstzulässigen Achslasten lag daher bei insgesamt 4140 kg. Die tatsächlichen Achslasten im Kontrollzeitpunkt lagen im Kontrollzeitpunkt bei der ersten Achse 2150 kg und bei der zweiten Achse bei 5650 kg. Zum Tatzeitpunkt wurde aufgrund der Überladung des verfahrensgegenständlichen Lastkraftwagens die höchstzulässige Achslast an der 1. Achse um 300 kg überschritten. Die höchstzulässige Achslast an der 1. Achse war laut Zulassung 1.850 kg, tatsächlich wog sie zum Tatzeitpunkt 2.150 kg. Zum Tatzeitpunkt wurde aufgrund der Überladung des verfahrensgegenständlichen Lastkraftwagens die höchstzulässige Achslast an der 2. Achse um 3.350 kg überschritten.

Die höchstzulässige Achslast an der 2. Achse war laut Zulassung 2.300 kg, tatsächlich wog sie zum Tatzeitpunkt 5.650 kg.

Aufgrund der Überladung war die Tragfähigkeit der Reifen an der 2. Achse überschritten und ebenso saßen die Anschlaggummi an Hinterachse und Vorderachse auf, sodass kein Restfederweg vorhanden war. Die Reifen des verfahrensgegenständlichen Kraftfahrzeuges waren zum Tatzeitpunkt für sich genommen in Ordnung. Die Restfederung war lediglich aufgrund der Überladung nicht gegeben.

4.2) Beweiswürdigung:

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich aus den Angaben des Beschwerdeführers, des Zeugen Ing. G. und des zeugenschaftlich einvernommenen Lenkers des KFZ (Vater des Beschwerdeführers) sowie dem vorliegenden Akteninhalt und den Beweisergebnissen in der durchgeföhrten mündlichen Verhandlung. Es wurde ein Versicherungsdatenauszug betreffend des Lenkers eingeholt, woraus sich die Zeiten der Tätigkeit im Betrieb als Angestellter ergeben.

4.3) Daraus ergibt sich rechtlich:

Gemäß § 103 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990, hat der Zulassungsbesitzer 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. Gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Nr. 458 aus 1990, hat der Zulassungsbesitzer 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.

4.3.1) zu den objektiven Tatbeständen:

Zu Spruchpunkt 1.)

§ 101 KFG lautet: Paragraph 101, KFG lautet:

„Beladung

(1) Die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ist unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 5 nur zulässig, wenn (1) Die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ist unbeschadet der Bestimmungen der Absatz 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 Starrdeichselanhängern abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Stützlasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Stützlasten, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten durch die Beladung nicht überschritten werden,

....“

Der objektive Tatbestand betreffend des 1. Spruchpunktes blieb unbestritten. Dies ergibt sich auch aus der vorliegenden Anzeige und dem vorliegenden Akteninhalt, insbesondere der im Akt einliegenden Kopie des Zulassungsscheins sowie des Gutachtens gemäß § 58 KFG. Es lag daher im Kontrollzeitpunkt ein Gesamtgewicht im Ausmaß von 7800 kg vor, das höchstzulässige Gesamtgewicht von 3500 kg war daher um 4300 kg überschritten. Der objektive Tatbestand betreffend des 1. Spruchpunktes blieb unbestritten. Dies ergibt sich auch aus der vorliegenden Anzeige und dem vorliegenden Akteninhalt, insbesondere der im Akt einliegenden Kopie des Zulassungsscheins sowie des Gutachtens gemäß Paragraph 58, KFG. Es lag daher im Kontrollzeitpunkt ein Gesamtgewicht im Ausmaß von 7800 kg vor, das höchstzulässige Gesamtgewicht von 3500 kg war daher um 4300 kg überschritten.

Der objektive Tatbestand steht daher als erwiesen fest.

Zu Spruchpunkt 2.)

KFG, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 40/2016:KFG, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, in der Fassung BGBl. römisch eins Nr. 40/2016:

„Rückblickspiegel und andere Einrichtungen für die indirekte Sicht

§ 23. Kraftfahrzeuge müssen mit geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegeln und erforderlichenfalls anderen Einrichtungen für die indirekte Sicht ausgerüstet sein, die so angebracht sind, dass der Lenker von seinem Platz aus die Straße neben und hinter dem Fahrzeug ausreichend überblicken kann, auch wenn dieses voll besetzt oder beladen ist.“Paragraph 23, Kraftfahrzeuge müssen mit geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegeln und erforderlichenfalls anderen Einrichtungen für die indirekte Sicht ausgerüstet sein, die so angebracht sind, dass der Lenker von seinem Platz aus die Straße neben und hinter dem Fahrzeug ausreichend überblicken kann, auch wenn dieses voll besetzt oder beladen ist.“

§ 18a KFG-DVO, BGBl. Nr. 399/1967 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 458/2010, lautet auszugsweise:Paragraph 18 a, KFG-DVO, Bundesgesetzblatt Nr. 399 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 458 aus 2010., lautet auszugsweise:

„Rückblickspiegel und Einrichtungen für die indirekte Sicht

[...]

§ 18a. (2) Mehrspurige Kraftfahrzeuge müssen mit mindestens zwei geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegeln ausgerüstet sein. Diese müssen beiParagraph 18 a, (2) Mehrspurige Kraftfahrzeuge müssen mit mindestens zwei geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegeln ausgerüstet sein. Diese müssen bei

1. 1.Ziffer eins

Fahrzeugen der Klassen M und N dem Anhang III der Richtlinie 2003/97/EG, ABl. Nr. L 25 vom 29. Jänner 2004, S 1, in der Fassung der Richtlinie 2005/27/EG, ABl. Nr. L 81 vom 30. März 2005, S 44, Fahrzeugen der Klassen M und N dem Anhang römisch III der Richtlinie 2003/97/EG, ABl. Nr. L 25 vom 29. Jänner 2004, S 1, in der Fassung der Richtlinie 2005/27/EG, ABl. Nr. L 81 vom 30. März 2005, S 44,

2. 2.Ziffer 2

dreirädrigen Motorfahrrädern, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen dem Kapitel 4 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7,

entsprechen. Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 müssen mit zwei großen Hauptrückspiegeln (Gruppe II) ausgerüstet sein. Fahrzeuge der Klassen N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7 500 kg und N3 müssen mit zwei großen Hauptrückspiegeln (Gruppe II) und mit zwei Weitwinkelspiegeln (Gruppe IV), jeweils einer auf der Fahrer und einer auf der Beifahrerseite ausgerüstet sein. Überdies sind Fahrzeuge der Klassen N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7 500 kg und N3 auf der Beifahrerseite mit einem Anfahrspiegel (Gruppe V) und einem Frontspiegel (Gruppe VI) auszurüsten. Fahrzeuge der Klasse N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7 500 kg müssen mit zwei großen Hauptrückspiegeln (Gruppe II) ausgerüstet sein. Überdies sind diese Fahrzeuge mit zwei Weitwinkelspiegeln (Gruppe IV), jeweils einer auf der Fahrer und einer auf der Beifahrerseite und einem Anfahrspiegel (Gruppe V) auf der Beifahrerseite auszurüsten, sofern eine Anbringung derselben mindestens zwei Meter über den Boden möglich ist. Wird das in der Richtlinie geforderte Sichtfeld für Anfahrspiegel der Gruppe V auch durch Kombination der Sichtfelder eines Weitwinkelspiegels der Gruppe IV und eines Frontspiegels der Gruppe VI vermittelt, so ist ein Anfahrspiegel der Gruppe V nicht erforderlich. Die Ausrüstung mit Weitwinkel-, Anfahr- und Frontspiegeln gilt nicht für Heeresfahrzeuge. Muss ein Spiegel ausgetauscht oder ersetzt werden, so dürfen nur Spiegel angebracht werden, die der Richtlinie 2007/38/EG, ABl. Nr. L 184, vom 14. Juli 2007, S 25, entsprechen. Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 müssen mit zwei großen Hauptrückspiegeln (Gruppe römisch II) ausgerüstet sein. Fahrzeuge der Klassen N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7 500 kg und N3 müssen mit zwei großen Hauptrückspiegeln (Gruppe römisch II) und mit zwei Weitwinkelspiegeln (Gruppe römisch IV), jeweils einer auf der Fahrer und einer auf der Beifahrerseite ausgerüstet sein. Überdies sind Fahrzeuge der Klassen N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7 500 kg und N3 auf der Beifahrerseite mit einem Anfahrspiegel (Gruppe römisch fünf) und einem Frontspiegel (Gruppe römisch VI) auszurüsten. Fahrzeuge der Klasse N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7 500 kg müssen mit zwei großen Hauptrückspiegeln (Gruppe römisch II) ausgerüstet sein. Überdies sind diese Fahrzeuge mit zwei Weitwinkelspiegeln (Gruppe römisch IV), jeweils einer auf der Fahrer und einer auf der Beifahrerseite und einem

Anfahrspiegel (Gruppe römisch fünf) auf der Beifahrerseite auszurüsten, sofern eine Anbringung derselben mindestens zwei Meter über den Boden möglich ist. Wird das in der Richtlinie geforderte Sichtfeld für Anfahrspiegel der Gruppe römisch fünf auch durch Kombination der Sichtfelder eines Weitwinkelspiegels der Gruppe römisch IV und eines Frontspiegels der Gruppe römisch VI vermittelt, so ist ein Anfahrspiegel der Gruppe römisch fünf nicht erforderlich. Die Ausrüstung mit Weitwinkel-, Anfahr- und Frontspiegeln gilt nicht für Heeresfahrzeuge. Muss ein Spiegel ausgetauscht oder ersetzt werden, so dürfen nur Spiegel angebracht werden, die der Richtlinie 2007/38/EG, ABI. Nr. L 184, vom 14. Juli 2007, S 25, entsprechen.

[...]"

„§ 4. Allgemeines

(...)

1. (2)Absatz 2Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenutzer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenutzer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenutzer bei Verkehrsunfällen möglichst geschützt sind. Sie dürfen innen und außen keine vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen aufweisen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen. Unvermeidbare vorspringende Teile, Kanten oder zusätzliche Vorrichtungen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen, müssen durch geeignete Schutzvorrichtungen entsprechend abgedeckt oder, wenn dies nicht ohne schwere Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung durchführbar ist, entsprechend gekennzeichnet sein. (...)"

Aus der Anzeige geht hervor, wie in der Folge angelastet wurde. Aus dem Gutachten gemäß 58 KFG ergeben sich ebenso wenig weitere Feststellungen zum Sachverhalt. Es ist daher davon auszugehen, dass dieser Rückblickspiegel geeignet, entsprechend groß war und den ergänzenden Bestimmungen der KDV entsprach. Aus der Anzeige geht hervor, wie in der Folge angelastet wurde. Aus dem Gutachten gemäß Paragraph 58, KFG ergeben sich ebenso wenig weitere Feststellungen zum Sachverhalt. Es ist daher davon auszugehen, dass dieser Rückblickspiegel geeignet, entsprechend groß war und den ergänzenden Bestimmungen der KDV entsprach.

"Sache" des Verwaltungsstrafverfahrens ist die dem Beschuldigten innerhalb der Verjährungsfrist zur Last gelegte Tat mit ihren wesentlichen Sachverhaltselementen, unabhängig von ihrer rechtlichen Beurteilung. Ein Austausch der Tat durch das Verwaltungsgericht durch Heranziehung eines anderen als des ursprünglich der Bestrafung zugrunde gelegten Sachverhaltes kommt nicht in Betracht (VwGH 8.3.2017, Ra 2016/02/0226). Verfolgt und angelastet wurde jedoch bisher, dass der Rückblickspiegel nicht den Bestimmungen des § 23 KFG entspricht, also nicht geeignete Ausrüstung dahingehend vorgelegen wäre. Hinweise darauf ergeben sich nach den durchgeführten Ermittlungen jedoch nicht. Der Tatbestand war daher nicht erfüllt. "Sache" des Verwaltungsstrafverfahrens ist die dem Beschuldigten innerhalb der Verjährungsfrist zur Last gelegte Tat mit ihren wesentlichen Sachverhaltselementen, unabhängig von ihrer rechtlichen Beurteilung. Ein Austausch der Tat durch das Verwaltungsgericht durch Heranziehung eines anderen als des ursprünglich der Bestrafung zugrunde gelegten Sachverhaltes kommt nicht in Betracht (VwGH 8.3.2017, Ra 2016/02/0226). Verfolgt und angelastet wurde jedoch bisher, dass der Rückblickspiegel nicht den Bestimmungen des Paragraph 23, KFG entspricht, also nicht geeignete Ausrüstung dahingehend vorgelegen wäre. Hinweise darauf ergeben sich nach den durchgeführten Ermittlungen jedoch nicht. Der Tatbestand war daher nicht erfüllt.

Sollte die Behörde wegen des Vorliegens scharfer Kanten eine andere Übertretung verfolgen wollen – dies dann, wenn es dadurch zu einer Gefährdung des Fahrzeuglenkers und anderer Verkehrsteilnehmer führen könnte – dann wäre dies eine Übertretung des § 4 Abs. 2 KFG. Dies wurde dem Beschwerdeführer bisher nicht angelastet (in offener Verfolgungsverjährungsfrist) und läge an der Behörde allenfalls – nach weiteren Erhebungen – ein entsprechendes Verwaltungsstrafverfahren einzuleiten. Sollte die Behörde wegen des Vorliegens scharfer Kanten eine andere Übertretung verfolgen wollen – dies dann, wenn es dadurch zu einer Gefährdung des Fahrzeuglenkers und anderer Verkehrsteilnehmer führen könnte – dann wäre dies eine Übertretung des Paragraph 4, Absatz 2, KFG. Dies wurde dem Beschwerdeführer bisher nicht angelastet (in offener Verfolgungsverjährungsfrist) und läge an der Behörde

allenfalls – nach weiteren Erhebungen – ein entsprechendes Verwaltungsstrafverfahren einzuleiten.

Den gegenwärtig ihm gegenüber erhobene Vorwurf liegt jedoch nicht vor, sodass der Spruchpunkt einzustellen war.

Zu den Spruchpunkten 3 und 4:

§ 19 KFG sieht vor, dass KFZ mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein müssen, sodass von vorne (und hinten) jeweils mindestens zwei symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeugs liegende Fahrtrichtungsanzeiger sichtbar sind. Paragraph 19, KFG sieht vor, dass KFZ mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein müssen, sodass von vorne (und hinten) jeweils mindestens zwei symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeugs liegende Fahrtrichtungsanzeiger sichtbar sind.

Nach dem durchgeführten Ermittlungsverfahren steht fest, dass betreffend Spruchpunkt 3 der Vorwurf zu Recht besteht: nämlich, dass der linke seitliche Fahrtrichtungsanzeiger ohne Funktion war, also der spezifische Ausrüstungsmangel vorlag. Wie der, die Untersuchung durchführende Sachverständige in der durchgeführten mündlichen Verhandlung zeugenschaftlich befragt schlüssig und nachvollziehbar sein Vorgehen darlegte, ergibt sich daraus, dass die Vorrichtung im Kontrollzeitpunkt ohne Funktion war. Warum dies gerade zeitlich (nur) im Kontrollzeitpunkt hätte der Fall sein sollen und davor funktioniert hätte, erscheint wenig glaubwürdig und wurde auch nicht näher dargelegt. Die Angaben des Zeugen waren schlüssig und nachvollziehbar, er wirkte um Wahrheitsfindung bemüht und sorgfältig bei der Durchführung seiner amtlichen Tätigkeiten.

Es wurde damit die Übertretung des § 19 KFG betreffend den vorderen linken Fahrtrichtungsanzeiger verfolgt. Der Fahrtrichtungszeiger war funktionslos. Dieses Gebot ergibt sich aus der Bestimmung des § 19 KFG. Es wurde damit die Übertretung des § 19 KFG betreffend den vorderen linken Fahrtrichtungsanzeiger verfolgt. Der Fahrtrichtungszeiger war funktionslos. Dieses Gebot ergibt sich aus der Bestimmung des Paragraph 19, KFG.

Der objektive Tatbestand steht daher als erwiesen fest.

Zum vorderen rechten Fahrtrichtungsanzeiger (Spruchpunkt 4):

Nach dem durchgeführten Ermittlungsverfahren steht fest, dass der Vorwurf zu Spruchpunkt 4 zu Unrecht erhoben wurde. Wie der einvernommene Zeuge, welcher die Untersuchung durchgeführt hatte, angab, war der vordere rechte Fahrtrichtungsanzeiger in Funktion. Dies ergibt sich auch aus dem von ihm unmittelbar im Zeitraum der Kontrolle erstellten Gutachten nach § 58 KFG. Nach dem durchgeführten Ermittlungsverfahren steht fest, dass der Vorwurf zu Spruchpunkt 4 zu Unrecht erhoben wurde. Wie der einvernommene Zeuge, welcher die Untersuchung durchgeführt hatte, angab, war der vordere rechte Fahrtrichtungsanzeiger in Funktion. Dies ergibt sich auch aus dem von ihm unmittelbar im Zeitraum der Kontrolle erstellten Gutachten nach Paragraph 58, KFG.

Wie oben angeführt ergibt sich aus der Bestimmung des § 19 KFG die Anforderung, dass am KFZ unter anderem funktionstüchtige Fahrtrichtungsanzeiger angebracht sein müssen. Aus dieser (hier verfolgten und angelasteten) Übertretungsnorm ergibt sich jedoch kein Hinweis darauf, dass damit die Anbringung eines Klebebandes über das Cellon untersagt wäre. Dies könnte allenfalls eine Übertretung anderer Normen darstellen. Dafür gibt es jedoch vorliegend keine ausreichenden Hinweise und wurden keine Ermittlungen durchgeführt, ob die Ausstrahlungshelligkeit durch das Klebeband beeinträchtigt war. Wie oben angeführt ergibt sich aus der Bestimmung des Paragraph 19, KFG die Anforderung, dass am KFZ unter anderem funktionstüchtige Fahrtrichtungsanzeiger angebracht sein müssen. Aus dieser (hier verfolgten und angelasteten) Übertretungsnorm ergibt sich jedoch kein Hinweis darauf, dass damit die Anbringung eines Klebebandes über das Cellon untersagt wäre. Dies könnte allenfalls eine Übertretung anderer Normen darstellen. Dafür gibt es jedoch vorliegend keine ausreichenden Hinweise und wurden keine Ermittlungen durchgeführt, ob die Ausstrahlungshelligkeit durch das Klebeband beeinträchtigt war.

Da der vorgeworfene Tatbestand nicht vorliegt, war spruchgemäß das Verfahren im Umfang des Spruchpunktes 4 einzustellen.

Zu den Spruchpunkten 5 und 6:

Vorgeworfen wird dem Beschwerdeführer, dass der Zustand des KFZ nicht den Vorschriften des KFG entspricht, da die höchstzulässige Achslast an der 1. Achse (Spruchpunkt 5) bzw. an der 2. Achse (Spruchpunkt 6) jeweils überschritten war. Damit sei jeweils die verkehrs- und betriebssichere Verwendung nicht gegeben gewesen und § 4 Abs. 2 KFG verletzt worden. Vorgeworfen wird dem Beschwerdeführer, dass der Zustand des KFZ nicht den Vorschriften des KFG

entspricht, da die höchstzulässige Achslast an der 1. Achse (Spruchpunkt 5) bzw. an der 2. Achse (Spruchpunkt 6) jeweils überschritten war. Damit sei jeweils die verkehrs- und betriebssichere Verwendung nicht gegeben gewesen und Paragraph 4, Absatz 2, KFG verletzt worden.

Nun steht außer Zweifel, dass Hintergrund der Bestimmungen und Zulassungen eines KFZ zur höchst zulässigen Achslast gemäß § 101 Abs. 1 lit. a KFG die Sicherstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des KFZ und damit Schutz vor Gefahren durch den Betrieb eines solchen KFZ, welches die maximal zulässigen Achslasten nicht einhält, gesichert werden soll. Nun steht außer Zweifel, dass Hintergrund der Bestimmungen und Zulassungen eines KFZ zur höchst zulässigen Achslast gemäß Paragraph 101, Absatz eins, Litera a, KFG die Sicherstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des KFZ und damit Schutz vor Gefahren durch den Betrieb eines solchen KFZ, welches die maximal zulässigen Achslasten nicht einhält, gesichert werden soll.

Aus der Anzeige und dem im Akt einliegenden Protokoll zur Teiluntersuchung gemäß 58 KFG ergeben sich die Überschreitung der jeweiligen Achslast im Zusammenhang mit der Überladung. Die Überschreitung der Achslasten selbst blieb im Verfahren auch unbestritten und steht daher als erwiesen fest. Aus der Anzeige und dem im Akt einliegenden Protokoll zur Teiluntersuchung gemäß Paragraph 58, KFG ergeben sich die Überschreitung der jeweiligen Achslast im Zusammenhang mit der Überladung. Die Überschreitung der Achslasten selbst blieb im Verfahren auch unbestritten und steht daher als erwiesen fest.

Die Übertretungsnorm war richtig zu stellen und der Spruch ebenso in beiden Punkten dahingehend zu präzisieren. Denn § 4 Abs. 2 KFG richtet sich an Ausrüstungsgegenstände und Teile des KFZ, welche nicht entsprechend den Bestimmungen des KFZ gebaut oder ausgerüstet sind. Die daraus resultierende mangelnde Verkehrs- und Betriebssicherheit ergibt sich jedoch aus § 101 Abs. 1 lit. a KFG. Die spezifische Anlastung nach § 4 Abs. 2 KFG ist gegenständlich nicht Sache des Verfahrens (sondern der Tatbestand der Überschreitung höchst zulässiger Achslasten) und gibt es dazu auch bei der Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG keine gesonderten Feststellungen zu Auswirkungen auf Tatbestände gemäß § 4 Abs. 2 KFG. Angelastet wurde im Verfahren und im Straferkenntnis die jeweilige Überschreitung der höchst zulässigen Achslast (in Verbindung mit der Überladung als solches). Daher war mit entsprechender Spruchkorrektur vorzugehen. Die Übertretungsnorm war richtig zu stellen und der Spruch ebenso in beiden Punkten dahingehend zu präzisieren. Denn Paragraph 4, Absatz 2, KFG richtet sich an Ausrüstungsgegenstände und Teile des KFZ, welche nicht entsprechend den Bestimmungen des KFZ gebaut oder ausgerüstet sind. Die daraus resultierende mangelnde Verkehrs- und Betriebssicherheit ergibt sich jedoch aus Paragraph 101, Absatz eins, Litera a, KFG. Die spezifische Anlastung nach Paragraph 4, Absatz 2, KFG ist gegenständlich nicht Sache des Verfahrens (sondern der Tatbestand der Überschreitung höchst zulässiger Achslasten) und gibt es dazu auch bei der Teiluntersuchung gemäß Paragraph 4, Absatz 2, KFG.

Quelle: Landesverwaltungsgericht Wien LVwg Wien, <http://www.verwaltungsgericht.wien.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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