OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at

Geschäftszeichen:
LVwG-605585/15/KHu

Datum:
Linz, 2. Jänner 2024

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Huemer über die Beschwerde des C E, vertreten durch Mag. P A, Rechtsanwalt in W, x, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 17. Oktober 2022, GZ: BHGR/922080016205/22, wegen Übertretungen des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG) nach Durchführung von öffentlichen mündlichen Verhandlungen

zu Recht:

I. Der Beschwerde gegen Spruchpunkt 1. des angefochtenen Straferkenntnisses wird stattgegeben, das Straferkenntnis insoweit aufgehoben und das Strafverfahren insoweit eingestellt.

Die Beschwerde gegen Spruchpunkt 2. des angefochtenen Straferkenntnisses wird mit der Maßgabe als unbegründet abgewiesen, dass der Tatort mit „4633 Kematen, VKP-Kematen, Autobahn A 8 bei Strkm 24,9, Fahrtrichtung Graz“ konkretisiert wird und der Beschwerdeführer für die angelastete Übertretung als verantwortlicher Beauftragter gemäß § 9 Abs. 2 VStG einzustehen hat.

II. Der Beschwerdeführer hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 26 Euro zu leisten. Der Beitrag zu den Kosten des behördlichen Verfahrens reduziert sich auf insgesamt 13 Euro (jeweils betreffend Spruchpunkt 2. des Straferkenntnisses).

III. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (im Folgenden: belangte Behörde) vom 17.10.2022 wurden über den Beschwerdeführer (im Folgenden: Bf) zwei Geldstrafen (80 Euro sowie 130 Euro) verhängt, weil bei einem näher bezeichneten LKW sowohl eine fehlerhafte Plombierung bei der Fahrtschreiberanlage als auch ein Ölaustritt, der eine Gefahr bewirkt hätte, festgestellt worden seien. Der Bf habe dadurch § 103 Abs. 1 Z 1 iVm. § 24 Abs. 6 KFG bzw. § 103 Abs. 1 Z 1 iVm. § 4 Abs. 2 KFG verletzt. Ferner wurde ein Verfahrenskostenbeitrag in der Höhe von 23 Euro vorgeschrieben.

2. Dagegen erhob der Bf mit Schriftsatz vom 14.11.2022 Beschwerde, in der auf das Wesentliche zusammengefasst vorgebracht wurde, dass die beanstandete Plombe der Fahrtschreiberanlage nicht einfach von außen zugänglich sei, sondern es einen Zugang von unten zum Fahrzeug brauche, was im Rahmen einer Sichtprüfung nicht möglich sei. Darüber hinaus sei eine Plombe vorhanden gewesen, die aber vom Überprüfungsorgan der letzten Tachoüberprüfung offensichtlich nicht entsprechend den Anforderungen des amtlichen Sachverständigen angebracht worden sei; dies sei aber nichts, was einem Zulassungsbesitzer, der nicht sachverständig sei und der nicht zur Überprüfung eines Tachographensystems berechtigt sei, vorgeworfen werden könne. Was den Ölaustritt betrifft, wurde ausgeführt, dass beim LKW am 4.1.2022 im Rahmen einer Prüfung nach § 57a KFG keine Beanstandung festgestellt worden sei. Es habe sich der Ölfilter während der Fahrt gelockert, wodurch es zum Ölaustritt gekommen sei. Dies sei ein Mangel, der vor Fahrtantritt nicht erkennbar gewesen sei, weil hier nichts gelockert und nichts verschmiert gewesen sei; auch hier liege eine subjektive Vorwerfbarkeit nicht vor.

3. Die belangte Behörde legte die Beschwerde samt Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung vor.

4. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich führte am 27.9.2023 und am 30.11.2023 öffentliche mündliche Verhandlungen in der Beschwerdesache durch, wobei es zur Beiziehung des technischen Amtssachverständigen und zur Zeugen- sowie Beschuldigteneinvernahme kam.

5. Dem Bf wurde in der Verhandlung am 30.11.2023 die Vorlage von Nachweisen betreffend die Wartung des Fahrzeuges und Arbeiten am Ölsystem aufgetragen. Dem kam der Bf nicht nach.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

1.1. Die Firma N GmbH in H, x, ist Zulassungsbesitzerin des LKW mit dem Kennzeichen x. Dieser wurde am 2.3.2022 um 10:54 Uhr, beim Kontrollplatz in Kematen, bei der Autobahn A 8, Strkm 24,9, in Fahrtrichtung Graz, einer technischen Kontrolle unterzogen. Bei dieser Kontrolle wurde durch den beigezogenen Sachverständigen festgestellt, dass

1. die Tachoplombe der Fahrtschreiberanlage nicht mit dem Geber verbunden gewesen war, sondern nur Gehäuse und Motor verplombt waren, sowie
2. zu starker Flüssigkeitsverlust im Bereich des Motors/Getriebe aufgetreten ist, wobei Öl auf dem Rahmen und dem Auspuff ersichtlich war; dies bewirkte eine Brandgefahr.

1.2. Die Verplombung des Fahrtenschreibers ist erforderlich, um sicherzustellen, dass keine Manipulation erfolgt. Die bei der Kontrolle festgestellte Plombierung ist nach der Einschätzung des Sachverständigen (doch) nicht zu beanstanden, weil das Kontrollgerät laut einer jüngsten Auskunft des Herstellers eine technische Überprüfung implementiert hat, die erkennen kann, ob ein Teil abgesteckt wurde; in einem solchen Fall würde das Kontrollgerät eine Fehlermeldung anzeigen, die von der Exekutive kontrolliert werden könnte.

1.3. Hinsichtlich des Ölaustritts wurde festgestellt, dass der gesamte Unterboden mehrfach ölverschmiert war; dies stellt aus technischer Sicht für sich genommen einen schweren Mangel dar. Es herrschte Gefahr in Verzug, weil bereits Öl auf den Auspuff gekommen ist und daher eine Brandgefahr bestand. Es wurde daher die Weiterfahrt vorübergehend – bis zur Beseitigung dieser Gefahr – untersagt. Aufgrund der Verteilung des Öls auf dem Unterboden (die Ölverschmutzung ist weit nach hinten gewandert, der Auspuff war von oben verschmutzt) ist der Ölverlust mit allergrößter Wahrscheinlichkeit nicht ganz akut aufgetreten, wobei technisch nicht ausgeschlossen werden kann, dass bei einer mehrstündigen Fahrt (etwa vier bis fünf Stunden) der Mangel am Kontrolltag eingetreten ist. Der Sachverständige hat die Ursache des Ölaustritts anlässlich der Kontrolle nicht erhoben.

Die vom Sachverständigen festgestellten Ölverschmierungen konnten optisch wahrgenommen werden, wenn man unter dem Unterfahrschutz unter das Fahrzeug blickt; dafür muss man sich hinknien.

1.4. Der Entscheidung wird die Angabe des Zeugen (Mechaniker im Unternehmen) zugrunde gelegt, dass die Ursache des Ölaustritts in einer Lockerung eines Ölfilters gelegen ist.

Die Ölfilter werden beim gegenständlichen Fahrzeugtyp von unten angeschraubt. Hierfür benötigt man einen Drehmomentschlüssel. LKW des betreffenden

Herstellers (mit dem Baujahr vor 2021) verfügen über drei von unten angeschraubte Ölfilter. Die Ölfilter selbst können vom Fahrer nicht gesehen werden.

1.5. Ein Ölfilter ist im Allgemeinen kein Teil, der von einem Zulassungsbesitzer zu kontrollieren ist, auch vom Lenker nicht. Aus technischer Sicht ist die Lockerung eines Ölfilters nichts, was bei einem gut gewarteten Fahrzeug unvermeidbar eintritt; es darf sich bei einem normal gewarteten Fahrzeug der Ölfilter nicht lösen.

1.6. Die Zulassungsbesitzerin verfügt über eine eigene Kfz-Werkstätte und hat in Summe fünf Personen, die für die Betreuung der LKW zuständig sind; unter anderem ist ein eigener Mechaniker im Unternehmen angestellt und hat auch der Bf eine Ausbildung als Mechaniker. Neue LKW, die sich noch innerhalb der Herstellergarantie befinden, kommen nicht in die unternehmenseigene Werkstätte. Ab einem Fahrzeugalter von ca. 3 Jahren werden aber die Reparaturen an den LKW selbst durchgeführt. Auch die Ölwechsel werden von der Zulassungsbesitzerin selbst durchgeführt.

Der gegenständliche LKW wurde am 22.11.2004 erstmals zugelassen und hatte im Tatzeitpunkt einen Kilometerstand von über 1 Million km.

1.7. Der LKW wurde beginnend am Vortag ab ca. 18:00 Uhr für eine Fahrt von Himberg nach Wolfurt (und zurück) eingesetzt, wobei die Fahrtzeit pro Wegstrecke mit ca. 9 bis 10 Stunden angegeben wurde (es kommt daher zu einem Fahrerwechsel). Der LKW wurde auf der Rückfahrt kontrolliert.

Jeder Fahrer im Unternehmen ist angewiesen, vor Antritt der Fahrt eine Kontrolle am LKW durchzuführen, die ca. 15 bis 20 Minuten dauert. Diese Kontrolle inkludiert u. a. Reifen, Lichter, eine äußerliche Kontrolle des Fahrzeuges, die Kontrolle der Vollständigkeit von Papieren, von LKW-Papieren, etwa auch das Vorhandensein einer Taschenlampe, von Feuerlöscher udgl. Eine solche Kontrolle in diesem Zeitumfang ist angeordnet und ist vor jeder Übernahme eines LKW durchzuführen. Der Entscheidung wird das Vorbringen des Bf zugrunde gelegt, dass die Kontrolle am Tattag durch den Lenker dementsprechend erfolgte und von ihm kein Ölaustritt bemerkt wurde. Auch wird dieser Entscheidung zugrunde gelegt, dass sich vor Antritt der Fahrt (bzw. vor Wiederantritt der Fahrt bei allfälligen Pausen) keine Ölflecken unter dem Fahrzeug gebildet hatten.

1.8. Der LKW wurde am 4.1.2022 einer Begutachtung nach § 57a KFG unterzogen. Es wurde eine Begutachtungsplakette ausgestellt, weil das Fahrzeug den Erfordernissen der Umwelt und der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprochen habe, wobei leichte Mängel festgestellt worden seien.

Der Bf brachte in der Verhandlung vor, dass die LKW im Unternehmen routinemäßig kontrolliert werden würden und Check-Protokolle hierüber mindestens einmal in der Woche ausgefüllt werden würden. Neuere LKW kämen ca. einmal im Monat in die Werkstatt; ältere LKW (ab ca. 400.000 km) würden „ständig“ kontrolliert und seien „pro Woche ca. einmal in der Werkstatt“. Dass dies auch auf den gegenständlichen LKW im Zeitraum vor dem 2.3.2022 zutreffen würde, wurde nicht glaubhaft gemacht, weil trotz Aufforderung durch das Gericht keine Nachweise (etwa die angesprochenen Protokolle) über diese Kontrollen vorgelegt wurden. Auch Nachweise dazu, wann zuletzt Arbeiten am Ölsystem des Fahrzeuges erfolgten, wurden trotz Aufforderung nicht vorgelegt. Im Verfahren wurde nur eine mit 21.2.2022 datierte Rechnung für einen Scheibenwischermotor und eine Automatikeinheit vorgelegt.

Der Zeuge hat weder am Kontrolltag noch an den Tagen davor Arbeiten am LKW durchgeführt.

1.9. Der Bf wurde mit Vereinbarung vom 1.12.2017, gemäß § 9 VStG, zum Beauftragten der Zulassungsbesitzerin bestellt, wobei diese Beauftragung u.a. für das gesamte Kraftfahrrecht für das gesamte Unternehmen gilt.

Nach den unwidersprochenen Schätzungen der Behörde verfügt der Bf über ein Einkommen von ca. 1.500 Euro pro Monat, er verfügt über kein Vermögen und keine Schulden und hat keine Sorgepflichten. Der Bf ist unbescholten.

2. Der festgestellte Sachverhalt ergab sich durch die Einschau in den vorgelegten Behördenakt, Einschau in den gerichtlichen Akt sowie Durchführung von zwei Verhandlungen, in denen der technische Sachverständige, ein Zeuge (Mechaniker im Unternehmen) sowie der Bf vernommen wurden.

Die Feststellungen unter Punkt 1.1. ergeben sich aus der im Akt einliegenden Anzeige sowie dem Gutachten (Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG vom 2.3.2022).

Die Feststellungen unter den Punkten 1.2. und 1.3. ergeben sich aus den Ausführungen des technischen Amtssachverständigen in der Verhandlung am 27.9.2023, der Anzeige und dem Gutachten. Hierzu ist ferner zu bemerken, dass der Amtssachverständige die Untersuchung am 2.3.2022 selbst durchführte und dabei die Ölverschmierung, die auch den Auspuff betraf, feststellte. Es gab keinen Grund, an diesen Angaben zu zweifeln; wenn der Zeuge in der Verhandlung am 30.11.2023 den Ölaustritt beim Ölfilter als „schweißperlenartig“ beschrieb, mag dies aus seiner Wahrnehmung ebenfalls zugetroffen haben, es ändert dies aber nichts daran, dass in Summe eine entsprechende Ölmenge ausgetreten ist, die sich über den Unterboden verteilt hat. Dies macht es insbesondere auch schlüssig und nachvollziehbar, dass sich die Ölverschmierung des Unterbodens aus einem Ölaustritt, der sich über einen etwas längeren Zeitraum erstreckt haben muss,

ergeben hat. Was die Dauer dieses Zeitraumes anbelangte, gab der Amtssachverständige an, dass eine derartige Verteilung des Öls auch binnen einer mehrstündigen Fahrt eingetreten sein könnte.

Der Amtssachverständige hat anlässlich der Untersuchung am 2.3.2022 keine Erforschung der Ursache der Ölverschmierung durchgeführt (es ist für das Gericht auch nicht ersichtlich, dass dies geboten gewesen wäre, zumal sich die Untersuchung auf die Feststellung des erfolgten Ölaustrittes und die damit verbundene Brandgefahr beschränkte). Die unter Punkt 1.4. erfolgte Feststellung, dass die Ursache der festgestellten Ölverschmierung in einem gelockerten Ölfilter lag, ergab sich aus den Angaben des Zeugen, der das Fahrzeug am 2.3.2022 noch am Kontrollort soweit reparierte bzw. reinigte, dass die Weiterfahrt gestattet wurde. In der Verhandlung am 27.9.2023 äußerte sich der Amtssachverständige dahingehend, dass eine Lockerung des Ölfilters allenfalls durch einen Werkstattfehler aufgetreten sein könnte, wobei dieser dann aber noch am selben Tag die festgestellten Folgen gehabt hätte; über nähere Nachfrage konnten aber auch andere Möglichkeiten nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Die Angaben unter Punkt 1.4. gründen auf den Ausführungen des in der Verhandlung am 30.11.2023 vernommenen Zeugen (Mechaniker im Unternehmen der Zulassungsbesitzerin). Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass der Amtssachverständige ausführte, dass man die Ölverschmierungen hätte sehen können, hätte man unter das Fahrzeug geblickt, während der Zeuge angab, dass man die Ölfilter selbst nicht sehen könnte. Ein Widerspruch zwischen den Angaben des Amtssachverständigen und des Zeugen besteht daher nicht.

Die Feststellungen unter Punkt 1.5. ergeben sich aus den schlüssigen Ausführungen des technischen Amtssachverständigen in der Verhandlung am 27.9.2023. Diesen Angaben wurde nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten, wobei der Bf zwar in der Verhandlung am 30.11.2023 angab, dass dies eine „Krankheit“ der betreffenden Lkw-Type sei bzw. der Konstruktionsweise der Ölfilter geschuldet sei, sodass es vorkommen könne, dass es etwas tropfte. Als mögliche Ursache gab der Bf beispielsweise ein zu festes Anschrauben des Ölfilters an, was eine Schwächung der Dichtung bewirke. Auch der vernommene Zeuge bezog sich auf die Gummidichtung und Temperatureinflüsse, wenngleich er angab, dass die Lockerung des Ölfilters bei ihm sonst nie passiert sei. Diese Angaben waren daher für sich nicht geeignet, die Einschätzung des Amtssachverständigen, wonach die Lockerung eines Ölfilters nicht „unvermeidbar“ sei bzw. dies bei dem ordnungsgemäß gewarteten Fahrzeug nicht auftreten dürfe, zu erschüttern.

Die Feststellungen unter Punkt 1.6. gründen auf den Ausführungen des Bf in der Verhandlung am 30.11.2023; die Angaben zum LKW ergeben sich aus dem bereits genannten Gutachten vom 2.3.2022. Die Feststellungen unter Punkt 1.7. ergeben

sich aus den Angaben des Bf in der Verhandlung am 30.11.2023 sowie aus den Vorbringen, die in den Verhandlungen am 27.9.2023 sowie 30.11.2023 erstattet wurden.

Die Feststellungen unter Punkt 1.8. ergeben sich aus der Beschwerde, der das Gutachten zur Begutachtung nach § 57a angeschlossen war und den Angaben des Bf (sowohl in der Verhandlung als auch schriftlich). Das Gericht forderte den Bf in der Verhandlung am 27.9.2023 auf, Unterlagen zu den letzten Arbeiten am Ölsystem des Fahrzeuges vorzulegen, wobei mit Eingabe vom 12.10.2023 die mit 21.2.2022 datierte Rechnung für einen Scheibenwischermotor und eine Automatikeinheit vorgelegt wurden. Am Ende der Verhandlung am 30.11.2023 wurde der Bf aufgefordert, die von ihm in der Verhandlung angesprochenen Checklisten bzw. Protokolle binnen einer Frist von 2 Wochen vorzulegen, sowie nochmals aufgefordert, einen Nachweis für die letzte Arbeit am Ölsystem vorzulegen. Der Bf machte keine Eingabe. Für das Gericht zeigte sich daher, dass in allgemeiner – aber vom Bf nicht belegter – Art vorgebracht wurde, welcher Sorgfaltsmaßstab an die Fahrzeugflotte im Unternehmen angelegt werden würde; den vom Gericht ergangenen Aufträgen, dies auch entsprechend zu belegen, wurde nicht nachgekommen, obwohl der Bf selbst das regelmäßige Erstellen von Checklisten ansprach. Die Vorlage dieser Nachweise lag in der Sphäre des Bf, der für den Fuhrpark im Unternehmen verantwortlich ist. Aus der Nichtvorlage waren daher für das Gericht die entsprechenden Schlussfolgerungen zu ziehen, wonach es nicht glaubhaft gemacht wurde, dass die regelmäßigen Kontrollen beim betroffenen LKW auch im relevanten Zeitraum vor der Tat erfolgten. Die Vorbringen des Bf sind daher, bezogen auf die konkret angelastete Übertretung, als Schutzbehauptung zu qualifizieren. Auch wann zuletzt Arbeiten am Ölsystem (Ölwechsel, Tausch eines Ölfilters, allfällige Reparatur, etc.) erfolgten, blieb völlig offen.

Die Feststellung unter Punkt 1.9. ergeben sich aus der im Akt einliegenden „Vereinbarung gem § 9 VStG“ vom 1.12.2017. Die persönlichen Verhältnisse ergeben sich aus der Aufforderung zur Rechtfertigung; die Unbescholtenheit des Bf aus dem vorgelegten Akt.

Die zusätzliche Einvernahme des Lenkers erwies sich als nicht mehr erforderlich; einerseits weil Anweisungen an den Lenker nicht geeignet sind, den Zulassungsbesitzer zu entlasten (siehe dazu die rechtliche Begründung), andererseits weil die Vorbringen in Bezug auf die Durchführung der ihm aufgetragenen Kontrollen und auf die Nicht-Sichtbarkeit von Ölflecken (zu diesen beiden Beweisthemen wurde der Lenker angeführt) ohnehin als wahr unterstellt werden können. Verfahrensentscheidend war nämlich vielmehr die Frage, welche Maßnahmen der Bf als Verantwortlicher der Zulassungsbesitzerin gesetzt hat. Dazu hat er zwar grundsätzlich selbst Angaben gemacht; die für das Gericht relevanten Nachweise legte er aber nicht vor. Dies wäre aber dem Bf oblegen, zumal die

Darlegung des Kontrollsystems aufgrund der ihn treffenden Mitwirkungspflicht durch den Beschuldigten zu erfolgen hat, wobei dies aus Eigenem zu erfolgen hat (siehe dazu etwa *Lewisch* in Lewisch/Fister/Weilguni, VStG[3] § 9 Rz Rz 45 mit zahlreichen Nachweisen).

III. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

1. Zu Spruchpunkt 1. des angefochtenen Straferkenntnisses:

Das Beweisverfahren hat ergeben, dass die Plombierung der Fahrtschreiberanlage den Herstellervorgaben nicht widersprach. Es wurde daher in objektiver Hinsicht keine Verwaltungsübertretung begangen. Insofern war daher das Strafverfahren gemäß § 45 Abs. 1 Z 2 VStG einzustellen.

2. Zu Spruchpunkt 2. des angefochtenen Straferkenntnisses:

2.1. Gemäß § 4 Abs. 2 KFG müssen Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut und ausgerüstet sein, dass durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenützer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entstehen.

Gemäß § 103 Abs. 1 Z 1 KFG 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 aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

Gemäß § 134 Abs. 1 KFG in der zum Tatzeitpunkt geltenden Fassung (BGBl. Nr. 267/1967 idF. BGBl. I Nr. 134/2020) begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5.000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen, wer dem KFG, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder den Artikeln 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975 in der Fassung BGBl. Nr. 203/1993, zuwiderhandelt

2.2. Wie festgestellt, kam es zu einem Ölaustritt beim Fahrzeug, wobei dadurch eine Brandgefahr bewirkt wurde. Es wurde daher der objektive Tatbestand des § 4 Abs. 2 iVm. § 103 Abs. 1 Z 1 KFG erfüllt.

Der Bf hat für die Tat als gemäß § 9 Abs. 2 VStG verantwortlicher Beauftragter der Zulassungsbesitzerin einzustehen.

2.3. Gemäß § 5 Abs. 1 VStG genügt, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt, zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Das Kraftfahrgesetz sieht nicht bestimmte formelle Maßnahmen, die der Zulassungsbesitzer zu treffen habe, vor, sondern ordnet im Wege der Festlegung einer „Sorge-Pflicht“ an, dass er die je nach den Umständen in Betracht kommenden wirksamen Maßnahmen trifft (vgl. VwGH 19.6.1979, 2328/78). Die Sorgepflicht des Zulassungsbesitzers ergibt sich nicht erst auf Grund einer vom Fahrzeuglenker nach § 102 Abs. 1 zweiter Satz KFG erfolgten Verständigung, sondern unmittelbar aus § 103 Abs. 1 KFG (vgl. VwGH 15.11.1976, 635/76, VwSlg 9180 A/1976).

Bei der Übertretung des § 103 Abs. 1 Z 1 KFG handelt es sich nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes um ein Ungehorsamsdelikt (vgl. zuletzt VwGH 30.6.2023, Ra 2023/02/0103, mwN). Es ist daher gemäß § 5 Abs. 1 VStG die Fahrlässigkeit anzunehmen, wenn der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat der Zulassungsbesitzer weiters durch Einrichtung eines wirksamen Kontrollsystems für die Einhaltung der entsprechenden Vorschrift etwa auch außerhalb des Betriebsgeländes zu sorgen. Anweisungen an die Lenker können den Zulassungsbesitzer für sich alleine nicht von seiner Verantwortung entlasten, zumal eine Überwälzung der ihn treffenden Verpflichtungen auf die ohnedies diesbezüglich gesondert unter Strafsanktion stehenden Lenker nicht möglich ist (vgl. etwa VwGH 30.6.2023, Ra 2023/02/0103 uHa. VwGH 21.4.1999, 98/03/0350).

Die Glaubhaftmachung des mangelnden Verschuldens ist dem Bf nicht gelungen:

Die Zulassungsbesitzerin betreibt eine eigene Werkstätte, in der Reparaturen an Fahrzeugen sowie der Ölwechsel und Arbeiten an den Ölfiltern erfolgen. Auf die Frage, ob sich etwa ein durchschnittlicher Zulassungsbesitzer auf die Arbeit einer Fachwerkstatt verlassen darf und welche Überprüfungen einem durchschnittlichen Zulassungsbesitzer zugemutet werden können, kommt es hier nicht an, weil ein

Zulassungsbesitzer, der Reparatur- und Wartungsarbeiten selbst (d.h. durch eigenes Personal) durchführt, auch entsprechend dafür zu sorgen hat, dass diese Arbeiten ordnungsgemäß erfolgen. Vor diesem Hintergrund kann daher auch nichts daraus gewonnen werden, dass der Sachverständige ausführte, dass durch einen Zulassungsbesitzer keine Kontrolle des Ölfilters zu erfolgen hätte, weil die Zulassungsbesitzerin hier auch die Arbeiten am Ölsystem selbst durchführt (dazu kommt, dass diese Aussage des Sachverständigen vor dem Hintergrund der – als unzutreffend festgestellten – Behauptung erfolgte, dass keine eigene Werkstätte betrieben werden würde). Für die ordnungsgemäße Verschraubung des Ölfilters und die ordnungsgemäße Durchführung von Reparatur- und Wartungsarbeiten ist daher hier die Zulassungsbesitzerin selbst verantwortlich.

Wenn der Bf auf den Lenker und dessen Wahrnehmungen abstellt, ist auf zweierlei hinzuweisen: Zunächst definiert § 103 Abs. 1 KFG die Plicht des Zulassungsbesitzers, „dafür zu sorgen“, dass das Fahrzeug den Vorschriften des KFG entspricht, während der Lenker gemäß § 102 Abs. 1 KFG ein Fahrzeug erst dann in Betrieb nehmen darf, wenn er sich, „soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat“, dass es den Vorschriften des KFG entspricht. Eine Kontrolle des festen Sitzes des Ölfilters, der dem Lenker nicht zugänglich ist und wofür es ein entsprechendes Werkzeug braucht, wird von einem Lenker nicht zu erwarten sein. Auch können – wie bereits oben dargelegt – Anweisungen an die Lenker den Zulassungsbesitzer für sich alleine nicht von seiner Verantwortung entlasten, zumal eine Überwälzung der ihn treffenden Verpflichtungen auf die ohnedies diesbezüglich gesondert unter Strafsanktion stehenden Lenker nicht möglich ist. Vom Gericht wird angenommen, dass der Lenker die ihn treffenden Überzeugungspflichten wahrgenommen hat; dies alleine ist aber nicht geeignet, die Pflichten der Zulassungsbesitzerin zu substituieren. Entscheidend ist vielmehr, welche Maßnahmen der Bf als verantwortlicher Beauftragter der Zulassungsbesitzerin getroffen hat.

Aus dem Vorbringen des Bf, dass jeder LKW das Firmengelände sauber verlasse, kann nichts abgeleitet werden, weil die Vorschriften des KFG gerade außerhalb des Betriebsgeländes einzuhalten sind.

Der Bf gab in der Verhandlung zusammengefasst an, dass die LKW einer engmaschigen Kontrolle unterzogen werden würden, was in entsprechenden Check-Protokollen festgehalten werde; auch kämen ältere LKW „pro Woche ca. einmal“ zur Kontrolle in die Werkstatt. Es mag nun sein, dass derartige Maßnahmen potentiell geeignet sein können, das Verschulden des Zulassungsbesitzers – bzw. hier: des verantwortlichen Beauftragten gemäß § 9 VStG – auszuschließen, sofern es nicht sonstige Anhaltspunkte in Richtung des Vorliegens eines Defekts beim Fahrzeug gab. Auch mag es sein, dass es auch bei guter Wartung eines Fahrzeuges zu de facto unvorhersehbaren technischen Gebrechen kommen kann.

Zunächst hat aber der technische Amtssachverständige den vorgefundenen Mangel nicht als bei guter Wartung unvermeidbar qualifiziert.

Ferner zeigt sich, dass der Bf zwar allgemein vorgebracht hat, welcher Sorgfaltsmaßstab im Fuhrpark des Unternehmens angelegt werden würde; er hat aber nicht dargelegt, dass diesem Sorgfaltsmaßstab auch beim gegenständlichen LKW in der Zeitspanne vor dem Tatzeitpunkt entsprochen worden wäre bzw. welches Kontrollsystem der Bf diesbezüglich etabliert hätte. Insbesondere hat der Bf trotz zweifacher Aufforderung nicht dargelegt, wann zuletzt vor dem Tatzeitpunkt Arbeiten am Ölsystem des Fahrzeuges erfolgt sind. Auch die von ihm angesprochenen Check-Protokolle, die nach seinen Angaben regelmäßig erstellt worden wären, wurden dem Gericht trotz Aufforderung nicht vorgelegt. Fest steht nur, dass für das Fahrzeug am 4.1.2022 – sohin ca. 2 Monate vor der Tat – eine Begutachtungsplakette ausgestellt wurde, weil es den Erfordernissen der Umwelt und der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprochen habe, wobei leichte Mängel festgestellt worden seien. Dies alleine kann nicht ausreichend sein, weil sich die Pflichten des Zulassungsbesitzers keineswegs darauf beschränken, das Fahrzeug einmal pro Jahr einer Kontrolle nach § 57a KFG zuzuführen. Am 21.2.2022 wurde eine Rechnung für einen Scheibenwischermotor und eine Automatikeinheit ausgestellt; dies hat aber keinen erkennbaren Zusammenhang mit dem gelockerten Ölfilter. Das Beweisverfahren hat ferner ergeben, dass am LKW am Tag der Fahrt und die Tage vor der Fahrt keine Arbeiten durchgeführt wurden.

Dass der Bf in Bezug auf das gegenständliche Fahrzeug geeignete Maßnahmen gesetzt gehabt hätte, die dafür gesorgt hätten, dass es im Tatzeitpunkt zu keinem Mangel wie dem festgestellten kommt, hat er daher nicht nachvollziehbar dargelegt. Hierbei hätte ihn eine entsprechende Mitwirkungspflicht getroffen (siehe etwa *Lewisch* in Lewisch/Fister/Weilguni, VStG[3] § 9 Rz Rz 45).

Es bleibt daher bei der Fahrlässigkeitsvermutung des § 5 Abs. 1 VStG.

2.4. Gemäß § 19 Abs. 1 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Gemäß § 19 Abs. 2 VStG sind überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechts sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

2.5. Die Vorschrift des § 4 Abs. 2 KFG dient der Verkehrssicherheit – insbesondere auch dem Schutz der Gesundheit des Lebens und der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer – sowie dem Schutz der Umwelt. Die geschützten Rechtsgüter sind sehr bedeutsam, wobei diese Rechtsgüter durch einen Ölaustritt, der eine Brandgefahr bewirkte und Gefahr im Verzug darstellte, erheblich beeinträchtigt wurden.

Auch muss der Allgemeinheit vor Augen gehalten werden, dass Mängel an Fahrzeugen – noch dazu solche, die eine solche Schwere erreichen, dass Gefahr im Verzug vorliegt – entsprechend geahndet werden, sodass es aus generalpräventiven Überlegungen zur Verhängung entsprechender Geldstrafen kommen muss.

Die Behörde legte ihrer Entscheidung finanzielle Verhältnisse zugrunde, die als unterdurchschnittlich zu bewerten sind und die im Verfahren auch nicht bestritten wurden. Strafmildernd wurde die Unbescholtenheit des Bf bewertet.

Eine außerordentliche Strafmilderung gemäß § 20 VStG kommt mangels eines beträchtlichen Überwiegens der Milderungsgründe nicht in Betracht. Eine bloße Ermahnung kommt schon wegen der Bedeutung des geschützten Rechtsgutes nicht in Betracht. Die von der Behörde verhängte Geldstrafe schöpft den gesetzlichen Strafrahmen von (im Tatzeitpunkt) bis zu 5.000 Euro nur zu 2,6 % aus und ist daher im untersten Bereich des gesetzlichen Strafrahmens zu verorten. Diese ohnehin sehr geringe Strafe ist jedenfalls tat- und schuldangemessen und auch aus dem Blickwinkel der Generalprävention geboten. Eine Reduzierung der Strafe auf ein noch geringeres Ausmaß kommt daher nicht in Betracht.

2.6. Spruchpunkt 2. des Straferkenntnisses war daher zu bestätigen, wobei der Spruch vom Verwaltungsgericht wie folgt klarzustellen war:

Zunächst zeigt sich, dass im Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses beim Tatort die Bezugnahme auf die Autobahn A 8 fehlt und die Erläuterung von „Graz“ als Fahrtrichtungsangabe fehlte (die Tatortgemeinde war unter Angabe der Postleitzahl konkretisiert). Sowohl die Strafverfügung als auch die Begründung des – innerhalb der Verfolgungsverjährungsfrist erlassenen – Straferkenntnisses zeigen eine präzisere Beschreibung des Tatortes, sodass dieser vom Gericht im Spruch zu konkretisieren war. Angemerkt wird, dass der Tatort im gesamten Verfahren unstrittig war und ausschließlich eine Präzisierung des Spruches erfolgt.

Darüber hinaus verlangt § 44a Z 1 VStG auch die eindeutige Anführung der Funktion, welche die Verantwortlichkeit begründet. Daher war der Spruch des Straferkenntnisses entsprechend zu adaptieren. Hingewiesen wird darauf, dass in der Verfolgungshandlung eine korrekte Festlegung, in welcher Eigenschaft den Beschuldigten die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit trifft, noch nicht

erforderlich ist; es ist daher das mit Beschwerde angerufene Verwaltungsgericht zu einer entsprechenden Korrektur berechtigt (und verpflichtet), ohne dass dem die Verfolgungsverjährung entgegenstünde (siehe zu alldem VwGH 1.8.2022, Ra 2022/03/0171, mwN).

2.7. Diese Konkretisierungen führen aber nicht dazu, dass der Bf in Bezug auf Spruchpunkt 2. des Straferkenntnisses obsiegt hätte. Es war gemäß § 52 Abs. 1 VwGVG ein Beitrag zu den Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht vorzuschreiben. Insoweit hatten auch die behördlichen Verfahrenskosten Bestand.

3. Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

IV. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, weil keine Rechtsfrage zu beantworten war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die Beurteilung des konkreten Einzelfalles stützt sich auf die zitierte Rechtsprechung; es wurden dabei keine Fragen aufgeworfen, die über den konkreten Anlassfall hinausgehen.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diese Entscheidung besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten, soweit nicht gesetzlich etwas anderes bestimmt ist. Sie haben 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 kann. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei 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 und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm 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; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

H i n w e i s

Bitte erachten Sie die von der belangten Behörde mit der angefochtenen Entscheidung übermittelte Vorschreibung als hinfällig. Sie erhalten von der genannten Behörde eine aktualisierte Vorschreibung zugesandt.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Huemer