



**VERWALTUNGSGERICHT
WIEN**

1190 Wien, Muthgasse 62
Telefon: (+43 1) 4000 DW 38700
Telefax: (+43 1) 4000 99 38700
E-Mail: post@vgw.wien.gv.at

GZ: VGW-031/056/16149/2023-9
A. B.

Wien, 18.06.2024

Geschäftsabteilung: VGW-M

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.

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.

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, BGBl. Nr 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023“ jeweils zu stehen hat: „101 Abs. 1 lit. 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.

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

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

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.

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“:

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.

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.

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 Gewichtsbegrenzungen 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 durchgeführten 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.

4.3.1) zu den objektiven Tatbeständen:

Zu Spruchpunkt 1.)

§ 101 KFG lautet:

„Beladung

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

a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite des Fahrzeuges sowie die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte eines Kraftfahrzeuges mit Anhänger, bei 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 steht daher als erwiesen fest.

Zu Spruchpunkt 2.)

KFG, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 40/2016:

„Rückblickspegel und andere Einrichtungen für die indirekte Sicht

§ 23. Kraftfahrzeuge müssen mit geeigneten, entsprechend großen Rückblickspegeln 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:

„Rückblickspegel und Einrichtungen für die indirekte Sicht

[...]

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

1. 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,
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.

[...]“

„§ 4. Allgemeines

(...)

(2) Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen 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. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenützer 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 Rückblickspegel

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.

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.

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 Längsmittlebene des Fahrzeuges 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 Fahrtrichtungsanzeiger war funktionslos. Dieses Gebot ergibt sich aus der Bestimmung des § 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.

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.

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.

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.

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.

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.

Zur Kumulation zwischen Spruchpunkte 5 und 6:

Nach § 101 Abs 1 lit a KFG ist die Beladung von Kraftfahrzeugen nur zulässig,

wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten ...durch die Beladung nicht überschritten werden.

Achsen, Achslast, Achshöchstlast und höchste zulässige Achslast ist jeweils in § 2 Z. 34, 34a und 35 KFG definiert.

Gegenständlich liegt jeweils eine Übertretung des § 101 Abs. 1 lit. a KFG vor. Der objektive Tatbestand als solches blieb unbestritten und steht als erwiesen fest.

Die Gleichartigkeit der Begehungsform und der Ähnlichkeit der äußeren Begleitumstände im Rahmen eines noch erkennbaren zeitlichen Zusammenhangs sowie einer diesbezüglichen gesamtheitlichen Sorgfaltswidrigkeit des Täters sind maßgebende Elemente dafür, um festzustellen, ob eine einheitliche Tat vorliegt oder aber unterschiedliche Übertretungen mit jeweils Einzelstrafen zu ahnden sind (also gemäß § 22 Abs. 2 VStG Kumulation anzuwenden ist).

Bei Überschreitung der jeweiligen höchsten zulässigen Achslasten ist kein derartiger Zusammenhang gegeben, welcher mit sich bringt, dass die Überschreitung einer Achse jedenfalls auch die Überschreitung der Höchstlast an der anderen Achse mit sich bringt. Die Frage einer Konsumtion könnte sich unter Umständen dann stellen, wenn ein konkreter Transport eines solchen Gegenstandes, welcher es jedenfalls die Überschreitung beider Höchstlasten an beiden Achsen mit sich bringen muss (etwa ein einzelner großer Gegenstand) vorliegt. Solche Umstände lagen gegenwärtig nicht vor und wurde dazu auch nicht näher vorgebracht. Die Überschreitung einer Höchstlast brachte daher nicht jedenfalls die Überschreitung der anderen Achshöchstlast mit sich. Es war daher mit Kumulation vorzugehen und beide Spruchpunkte getrennt voneinander zu strafen.

Zur Kumulation zwischen Spruchpunkte 5 und 6 mit Spruchpunkt 1:

Der Beschwerdeführer wendet ein, dass eine einzige Übertretung (Spruchpunkte 1, 5 und 6) vorliegt betreffend Überschreitung des höchst zulässigen Gesamtgewichts und der Summe der höchst zulässigen Achslasten. Der Vorwurf betreffend Überschreitung der Achslasten sei bereits durch den Vorwurf der Überschreitung des höchst zulässigen Gesamtgewichts konsumiert.

Gegenständlich liegt das höchstzulässige Gesamtgewicht bei 3500 kg und lag das tatsächliche Gesamtgewicht bei 7800 kg. Die Summe der höchst zulässigen Achslasten liegt bei 1850 kg + 2300kg, also bei insgesamt 4140 kg. Dies liegt also über dem höchst zulässigen Gesamtgewicht.

Bei der Frage der Konsumption kommt es alleine auf die Relation der Summe der höchstzulässigen Achslasten zum höchstzulässigen Gesamtgewicht an (vgl. konkret VwGH Ro 2022/02/0024). Daher ist hier die Summe der höchstzulässigen Achslasten (§ 2 Z. 34 KFG) und das höchstzulässige Gesamtgewicht (§ 2 Z. 33 KFG) relevant, da die Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichts nicht automatisch zur Überschreitung der höchstzulässigen Achslasten führt.

Wenn nun das höchstzulässige Gesamtgewicht genau der Summe der höchstzulässigen Achslasten entspricht, liegt Konsumption vor (vgl. zuletzt VwGH Ro 2022/02/0024 vom 23.11.2022). Liegt hingegen das höchst zulässige Gesamtgewicht unter der Summe der höchstzulässigen Achslasten, ist zu kumulieren. In diesem Fall ist die Überschreitung der Summe der höchstzulässigen Achslasten daher jedenfalls eine Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichts, während es nicht so umgekehrt ist. Nur im letzteren Fall (also, wenn automatisch bei Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichts auch damit die höchstzulässige Achslast überschritten wäre) liegt Konsumption vor (siehe dazu auch VwGH Ra 2015/02/0148 vom 20.11.2015). Ebenso liegt die Summe der höchstzulässigen Achslasten unter dem tatsächlichen Gesamtgewicht, woraus ebenso eine Kumulation resultiert (vgl. nochmals VwGH vom 23.11.2022 in einem gleich gelagerten Fall).

Gegenständlich war daher auf Grundlage des § 22 Abs. 1 VStG zu kumulieren und damit Spruchpunkt 1 getrennt von Spruchpunkten 5 und 6 zu verfolgen.

Zu Spruchpunkt 7:

§ 7. Reifen, Radabdeckungen, Gleisketten, Gleitschutzvorrichtungen

(1) Kraftfahrzeuge und die mit ihnen gezogenen Anhänger außer Anhängeschlitten müssen mit Reifen oder Gleisketten versehen sein, die nach ihrer Bauart, ihren Abmessungen und ihrem Zustand auch bei den höchsten für das Fahrzeug zulässigen Achslasten und bei der Bauartgeschwindigkeit des

Fahrzeuges verkehrs- und betriebssicher sind, und durch die die Fahrbahn bei üblicher Benützung nicht in einem unzulässigen Ausmaß abgenützt werden kann; Räder von Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Räder von Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, müssen mit ausreichenden Radabdeckungen wie Kotflügeln und dergleichen versehen sein.

Aus der Anzeige geht hervor, wie in der Folge angelastet wurde, also eine Übertretung des § 7 KFG. Aus dem Protokoll der Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG ergeben sich ebenso wenig weitere Feststellungen zum Sachverhalt. In der durchgeführten mündlichen Verhandlung führte dazu der einvernommene Zeuge schlüssig und nachvollziehbar aus, dass die Tragfähigkeit der Reifen für sich betrachtet nicht beanstandet wurde, es handelte sich nur um eine Folge der Überladung. Demzufolge kann keine Übertretung der in § 7 Abs. 1 KFG normierten Ausstattungsbedingungen für Reifen festgestellt werden.

Es steht daher fest, dass die Tragfähigkeit der Reifen gemäß § 7 Abs. 1 KFG entsprechend geeignet war und den ergänzenden Bestimmungen der KDV entsprach.

Verfolgt und angelastet wurde jedoch dazu, dass in Verbindung mit der Überladung die zulässige Tragfähigkeit der Reifen an der 2. Achse überschritten worden ist und daher der Zustand des genannten KFZ den Vorschriften des § 7 Abs. 1 KFG (und KDV) nicht entsprochen hat.

Nach dem durchgeführten Ermittlungsverfahren steht daher fest, dass der Beschwerdeführer diese Übertretung nicht begangen hat.

Der Tatbestand war daher nicht erfüllt. Der gegenwärtig ihm gegenüber erhobene Vorwurf liegt nicht vor, sodass der Spruchpunkt einzustellen war.

Zu Spruchpunkt 8:

§ 4 Abs. 2 KFG lautet:

Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen 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. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenützer 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, also eine Übertretung des § 4 Abs. 2 KFG. Aus dem Protokoll der Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG ergeben sich ebenso wenig weitere Feststellungen zum Sachverhalt. In der durchgeführten mündlichen Verhandlung führte dazu der einvernommene Zeuge schlüssig und nachvollziehbar aus, dass der Federweg und Aufsitzen der Achsen auf dem Aufschlaggummi für sich betrachtet nicht beanstandet wurde, es handelte sich nur um eine Folge der Überladung.

Demzufolge kann keine Übertretung der in § 4 Abs. 2 KFG normierten Bedingungen für den Betrieb aufgrund baulicher oder Ausrüstungsmängel festgestellt werden.

Es steht daher fest, dass der Federweg und die bauliche Ausstattung zur Sicherstellung eines Restfederwegs entsprechend geeignet waren und den Bestimmungen des KFG entsprachen.

Verfolgt und angelastet wurde jedoch, dass in Verbindung mit der Überladung der Restfederweg zu gering war und daher der Zustand des genannten KFZ den Vorschriften des § 4 Abs. 2 KFG nicht entsprochen hat.

Nach dem durchgeführten Ermittlungsverfahren steht fest, dass der Beschwerdeführer diese Übertretung des § 4 Abs. 2 KFG nicht begangen hat. Der Tatbestand war daher nicht erfüllt. Der gegenwärtig ihm gegenüber erhobene Vorwurf liegt nicht vor, sodass der Spruchpunkt einzustellen war.

4.3.2) Zum subjektiven Tatbestand:

Im gegenständlichen Fall handelt es sich jeweils um ein Ungehorsamsdelikt iSd. § 5 Abs. 1 VStG, sodass der Beschwerdeführer als handelsrechtlicher Geschäftsführer von sich aus initiativ glaubhaft zu machen hat, dass ihm an der Verletzung der Verwaltungsvorschriften kein Verschulden trifft. Umstände zur Glaubhaftmachung, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft, liegen nämlich in der Sphäre des Täters, weshalb dafür ein

entsprechendes Vorbringen einschließlich konkreter Anhaltspunkte erforderlich ist.

Im Anwendungsbereich des § 9 VStG ist kein Verschulden grundsätzlich dann gegeben, wenn ein Beschuldigter im Unternehmen bzw. Betrieb ein wirksames Kontrollsystem eingerichtet hat, sodass er unter den vorhersehbaren Verhältnissen im guten Grund die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften erwarten konnte. Ein solches liegt dann vor, wenn dadurch die Überwachung der Einhaltung von Rechtsnormen jederzeit sichergestellt werden kann. Zur Einrichtung von Kontrollsystemen ist es für die Befreiung von der Verantwortlichkeit (zusammengefasst) entscheidend, ob Maßnahmen getroffen wurden, die im Ergebnis mit gutem Grund erwarten lassen, dass die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften gewährleistet ist (vgl. etwa VwGH 19.01.2018, Ra 2017/04/0144; 20.02.2017, Ra 2017/02/0022 und das Erkenntnis vom 20.03.2018, Ra 2017/03/0092, in welchem sich der VwGH umfassend mit dem Vorliegen eines ordnungsgemäßen Kontrollsystems befasste und seine bisherige Rechtsprechung zusammenfasste).

Ein funktionierendes Kontrollsystem hat jedenfalls auch außerhalb des Betriebsgeländes zu bestehen, bloße Anweisungen an die Lenker (welche gesondert unter Strafsanktion stehen) reichen nicht aus (siehe VwGH Ra 2023/02/0103 vom 30.06.2023). Die Einhaltung der Anweisungen muss auch entsprechend überwacht werden und muss diese jederzeit sichergestellt sein. Es muss mit gutem Grund erwartet werden können, dass die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften gewährleistet ist. Die Lenker zu schulen, zu belehren und stichprobenartig zu kontrollieren reicht nicht aus (vgl. VwGH vom 30.10.2006, 2006/02/0253). Ein derart wirksames Kontrollsystem muss auch betreffend vorschriftswidriger Beladung der Kraftfahrzeuge vorliegen (siehe VwGH vom 30.10.2006, ZI. 2006/02/0253). Beispielsweise hat der Zulassungsbesitzer im Rahmen eines wirksamen Kontrollsystems etwa auch dafür Sorge zu treffen, dass eigenmächtige Abweichungen von der vorgeschriebenen Fahrtroute hintangehalten werden, gleiches gilt betreffend großer Gewichtsschwankungen von Holz (siehe dazu VwGH vom 25.04.2008, ZI. 2008/02/0045).

Auf den konkreten Fall bezogen ergibt sich daraus:

Wenn der Beschwerdeführer im Verfahren angibt, von der Überladung nichts gewusst zu haben und auch keine Instruktionen dazu seinem Vater (dem Lenker) im Vorfeld erteilt zu haben, da dieser eigenmächtig dann gehandelt habe, so ändert dies nichts an seiner Verpflichtung zur Einrichtung eines geeigneten Kontrollsystems. Ein objektiver Sorgfaltsmaßstab müsste auch Leitlinien dahingehend beinhalten, wie außerhalb des Betriebsgeländes vorzugehen ist und auch dies dem Familienangehörigen gegenüber wird: denn wenn der Beschwerdeführer daher keine tatsächlichen Kontrollmöglichkeiten gegenüber dem Vater im Zeitpunkt der Beladung am Großgrünmarkt hatte, so wäre er dennoch verpflichtet gewesen, ein Kontrollsystem zu errichten, welches nicht nur am Betriebsgelände wirkt (vgl. VwGH vom 21.04.1999, Zl. 98/03/0350). Ferner ist im vorliegenden Fall der Vater auch kein „bloßer“ Mitarbeiter gewesen, welcher zumindest dienstrechtlichen Konsequenzen (und Ermahnungen) unterliegen würde. Wie in der Verhandlung gleichermaßen angegeben wurde, war der Vater mit dem Geschäftsbetrieb bestens vertraut und unterstützend tätig. Das zeigt sich auch darin, dass er mehr an Waren eingekauft hat, als ihn sein Sohn davor ersucht hatte, da diese im Geschäftsbetrieb benötigt wurden. Dieser Umstand zeugt auch davon, dass der Vater keine Mitarbeiterposition hatte, sondern zahlungsberechtigt bzw. verpflichtend für die H. GmbH offenkundig zeichnungsberechtigt war. Es hat sich im Verfahren nicht ergeben, dass grundsätzlich im Geschäftsgang etwa ein Mitarbeiter (Lagerarbeiter, Verkäufer, etc.) ohne (expliziten oder impliziten) Auftrag des Vorgesetzten Waren für den Geschäftsbetrieb einkaufen würde und selbständig transportieren würde. Dass das Vorgehen des Vaters im Nachhinein interne Konsequenzen hätte haben können oder gehabt hätte, hat sich im Verfahren auch nicht ergeben. Welches Kontrollsystem der Beschwerdeführer für diese Position des Vaters im Betrieb – welche allenfalls eher einer faktischen Geschäftsführung glich als einem Mitarbeiter – im Vorfeld eingeführt hatte, hat er nicht dargelegt. Wie der Beschwerdeführer derartige Übertretungen hintanhalten hätte wollen, hat er ebenso wenig dargelegt. Ebenso wenig wurde näher dargelegt, wie eigenmächtige Abweichungen vom Ausmaß der Beladung hintangehalten werden (lediglich Ermahnungen sind im Sinne der oben wiedergegebenen Judikatur nicht ausreichend). Vielmehr ist aus dem Vorbringen des Beschwerdeführers sowie

auch dem Vorgehen des Zeugen abzuleiten, dass der Beschwerdeführer es in Kauf genommen hat, dass der Zeuge nicht nur wie angefragt, sondern allenfalls auch nach Gutdünken das KFZ mit weiteren, für den Geschäftsbetrieb notwendige Waren belädt. Vorkehrungen zur Hintanhaltung einer Überladung hat er nicht getroffen, also auch diesen Umstand sorgfaltswidrig nicht hintangehalten, sondern in Kauf genommen.

Dazu, dass ihm vorab nicht bewusst war, dass der linke Fahrtrichtungsanzeiger funktionslos war, hat er nicht näher dargelegt.

Ein wirksames Kontrollsystem konnte daher in keinem der vorliegenden Übertretungen dargelegt werden.

Da der Beschwerdeführer somit die ihn treffende objektiv gebotene Sorgfalt nicht eingehalten hat, hat er auch den subjektiven Tatbestand verwirklicht. Er agierte zumindest fahrlässig.

4.4) Zur Strafbemessung

Gemäß § 19 Abs. 1 VStG ist 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 im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Die maßgebliche Strafsanktionsnorm des § 134 Abs. 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022, sieht jeweils eine Geldstrafe jeweils bis zu EUR 10.000,--, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit jeweils eine Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen vor.

Die Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, deren Übertretung dem Beschwerdeführer zur Last gelegt wird, sollen die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Kraftfahrzeugen sicherstellen und dienen somit auf Grund

der von nicht verkehrs- und betriebssicheren Kraftfahrzeugen ausgehenden Gefahren insbesondere dem Schutz von Leib und Leben. Die Bedeutung des damit strafrechtlich geschützten Rechtsgutes ist somit sehr hoch. Die verschiedenen Übertretungen schädigten die Verkehrssicherheit auf unterschiedliche Weise. Die Abstufung innerhalb der einzelnen Spruchpunkte ist aufgrund des konkreten jeweiligen Sachverhaltes nachvollziehbar. Es ist jeweils ein unterschiedliches Risiko bzw. eine unterschiedliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit damit verbunden.

Die verfahrensgegenständlichen Mängel beeinträchtigten die Verkehrs- und Betriebssicherheit jedenfalls erheblich, sodass die Intensität der Rechtsgutbeeinträchtigung nicht als geringfügig anzusehen ist, vielmehr aufgrund des Ausmaßes der Überladung zu den Spruchpunkten 1 und 5 sowie 6 dies jeweils entsprechend des Ausmaßes der Überschreitung unterschiedlich. Zu Spruchpunkt 3 erweist sich der Unrechtsgehalt und Intensität der Beeinträchtigung als durchschnittlich.

Im gegenständlichen Fall waren daher die gesetzlichen Voraussetzungen für ein Absehen von der Fortführung des Strafverfahrens und eine Einstellung gemäß § 45 Abs. 1 Z 4 VStG sowie eine Ermahnung gemäß § 45 Abs. 1 zweiter Satz VStG schon deshalb nicht gegeben.

Der Beschwerdeführer ist verwaltungsstrafrechtlich nicht unbescholten, es liegen im Tatzeitpunkt bereits rechtskräftige und im Entscheidungszeitpunkt noch nicht getilgte drei einschlägige Vormerkungen jeweils betreffend einer Übertretung des § 103 Abs. 1 Z. 1 iVm § 101 Abs. 1 lit. a KFG (Spruchpunkte 1 sowie 5 und 6) vor. Weitere - als einschlägig zu den sonstigen Spruchpunkten zu wertende - rechtskräftige fünf Übertretungen wirken ebenso erschwerend zu allen hier angeführten Punkten (1, 3, 5 und 6). Milderungsgründe sind nicht hervorgekommen.

Es war von guten Einkommens- und Vermögensverhältnissen auszugehen und nunmehr Sorgepflichten für 2 Kinder zu berücksichtigen.

Unter Bedachtnahme auf die genannten Strafzumessungsgründe, insbesondere dem Unrechtsgehalt und insbesondere den einschlägigen Vormerkungen erweist sich die verhängte Strafhöhe jeweils als tat- und schuldangemessen. Einer

Herabsetzung stand jeweils neben den Erschwerungsgründen auch der vorliegenden Strafrahmen von jeweils bis zu 10.000 Euro entgegen. Auch wenn der Beschwerdeführer nunmehr angegeben hat, die Vorgehensweise aufgrund des Vorfalles angepasst zu haben, so kann deswegen nicht vom Wegfall von spezialpräventiven Erwägungen ausgegangen werden.

Es war daher insgesamt spruchgemäß vorzugehen.

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des 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.

B e l e h r u n g

Gegen dieses Erkenntnis besteht die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Die Beschwerde bzw. Revision ist innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung der Entscheidung durch eine bevollmächtigte Rechtsanwältin bzw. einen bevollmächtigten Rechtsanwalt abzufassen und ist die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Verwaltungsgericht Wien einzubringen. Für die Beschwerde bzw. die Revision ist eine Eingabengebühr von je EUR 240,-- beim Finanzamt Österreich, Dienststelle Sonderzuständigkeiten zu entrichten, sofern gesetzlich nicht anderes bestimmt ist.

Es besteht die Möglichkeit, Verfahrenshilfe für das Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof bzw. Verfassungsgerichtshof zu beantragen.

Verfahrenshilfe ist einer Partei so weit zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen als sie 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.

Der Antrag auf Verfahrenshilfe ist für ein Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof unmittelbar beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Für ein außerordentliches Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof ist der Antrag unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Dies in beiden Fällen jeweils innerhalb der oben genannten sechswöchigen Beschwerde- bzw. Revisionsfrist.

Ferner besteht die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Der Verzicht hat ausdrücklich zu erfolgen und ist bei einem Verzicht auf die Revision dem Verwaltungsgericht, bei einem Verzicht auf die Beschwerde bis zur Zustellung der Entscheidung dem Verwaltungsgericht, nach Zustellung der Entscheidung dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision bzw. Beschwerde nicht mehr zulässig ist. 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.

Hinweis:

Das Verwaltungsgericht Wien ist weder zur Entgegennahme von zu begleichenden Geldstrafen noch zur Eintreibung solcher zuständig. Im Falle einer rechtskräftigen Verhängung einer Geldstrafe wenden Sie sich bitte an die Verwaltungsbehörde (die Kontaktdaten finden Sie am angefochtenen Straferkenntnis), welche die Strafe verhängt hat!

Verwaltungsgericht Wien

Dr. Zeller