

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - M220Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

KÖGEL BOX

Sicher ist das neue Ökonomisch



ENIN-ZUSAGEN ENDLICH ERTEILT 440 Lkw werden gefördert

Klimaschutzministerin Leonore Gewessler zeigt sich „überwältigt von der großen Anzahl an hochqualitativen Projekten!“

Seite 11

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Tip: Konkretisierungsmängel erst dann vorbringen, wenn die Verfolgungsverjährung bereits eingetreten ist.

Strafen: Konkret oder gar nicht!

Offt stellt sich heraus, dass Straferkenntnisse formelle Mängel aufweisen und nicht den Konkretisierungsvorgaben entsprechen. Wie ist hier am besten vorzugehen?

Da oft Konzessionen aufgrund der Unzuverlässigkeit des Unternehmers wegen bereits wenigen Strafen entzogen werden können, müssen Strafen der Behörden genauer unter die Lupe genommen werden. Anhand einiger aktueller Beispiele zeigen wir nachfolgend Möglichkeiten auf.

Konkretisierungspflicht

Der Spruch eines Straferkenntnisses muss die als erwiesen angenommene Tat enthalten (§ 44a VStG). Nach der höchstgerichtlichen Rechtsprechung ist es dabei notwendig, dass die Tat hinsichtlich des Täters und der Tatumstände so genau umschrieben wird, dass eine exakte Zuordnung des Tatverhaltens zur Verwaltungsvorschrift, die durch die Tat verletzt worden sei, ermöglicht wird. Die Tat ist somit auch hinsichtlich des Tatorts und der Tatzeit so genau zu umschreiben, dass Verwechslungen ausgeschlossen sind und keine Gefahr der Doppelbestrafungen besteht.

Zusammengefasst muss die Tat somit so eindeutig umschrieben werden, dass kein Zweifel darüber besteht, wofür der Täter überhaupt bestraft wird. Die bloße paragrafenmäßige Zitierung des Gesetzestextes ist für die Behörde somit nicht ausreichend. Die Behörde muss zusätzlich konkret anführen, durch welche Handlungen der Beschuldigte der Strafnorm zuwidergehandelt hat. Darüber hinaus

müssen auch alle tatbestandsrelevanten Merkmale festgestellt werden.

Spiegel, Leuchten, Reifen

Ein häufiger Fehler ist die unrichtige bzw. unkonkrete Tatanlastung in Bezug auf Mängel gewisser Bauteile. Werden beispielsweise Leuchten bemängelt oder vorgeworfen, dass zusätzliche nicht originale Leuchten/LEDs verbaut wurden, so muss sich aus dem Spruch konkret ableiten lassen, welche konkreten Beleuchtungskörper gemeint sind.

In einem aktuellen Fall vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat unser Mandant mehrere zusätzliche Leuchten, wie beleuchtete Marken-Schilder und Schriftzüge auf dem Fahrzeug angebracht. Der Vorwurf der Behörde lautete lediglich, dass „nicht Originale Leuchten verbaut“ wurden und zusätzlich wurde „Scania Zeichen und LED“ angeführt. Das Gericht stellte diesen Vorwurf ein, da sich an der Fahrzeugfront rund 40 verschiedene Beleuchtungskörper befanden und die Behörde nicht einmal ansatzweise präziserte, welche Beleuchtungskörper bemängelt werden. Auch der Vorwurf, dass ein Reifen mangelhaft war, reicht oft nicht aus, um dem Konkretisierungsgebot gerecht zu werden. Viele Fahrzeuge sind mit einer Doppelbereifung ausgestattet und ist deshalb zusätzlich die Präzisierung notwendig,

- an welchem Fahrzeug der Reifen angebracht war (Zugmaschine oder Anhänger)
- auf welcher Achse sich der Reifen befindet
- ob der Reifen links oder rechts auf dieser Achse ist

○ und bei Doppelbereifung, ob es sich um den inneren oder äußeren Zwillingsreifen handelt.

Ein aktuelles Urteil des Landesverwaltungsgerichts Tirol zeigt, dass es auch bei Spiegeln zur Verwechslung kommt. In diesem Fall wurde von der Behörde bemängelt, dass der Rampenspiegel defekt war und somit nicht seine vorgesehene Wirkung aufwies. Tatsächlich wurde die Angelegenheit jedoch falsch angezeigt, da der Frontspiegel defekt war und nicht der Rampenspiegel. Aus diesem Grund wurde der Vorwurf gänzlich beseitigt.

„Allgemein-Paragraph“

Oftmals werden Fahrzeugmängel oder sonstige Übertretungen gegen das KFG nach § 4 Abs. 2 bestraft. Hintergrund ist, dass es sich bei dieser Norm um eine sehr weit gefasste und allgemeine Regelung handelt, unter die viel subsumiert werden kann. Demzufolge hat der Lenker sich davon zu überzeugen, dass das von ihm verwendete Fahrzeug den Vorschriften des KFG entspricht, die Verkehrs- und Betriebssicherheit gegeben ist und durch das Fahrzeug weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenutzer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen, noch übermäßigem Lärm, Rauch, über Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare

Verschmutzungen anderer Straßenbenutzer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. Auf den ersten Blick wird schnell klar, dass unter diese Norm nahezu alles subsumiert werden kann. Genau aus diesem Grund ist es nicht bereits ausreichend, schlichtweg den Mangel anzuführen (Riss in der Ladebordwand, Defekt im Auspuff, Ölaustritt, etc.), sondern hat die Behörde auszuführen, inwiefern der Mangel einem der vielen Gebote des § 4 Abs. 2 widerspricht. Bei einem Ölaustritt müsste daher zusätzlich ausgeführt werden, dass hierdurch beispielsweise Gefahren für andere Straßenbenutzer entstehen und darüber hinaus vermeidbare Verschmutzungen erzeugt werden. Das bloße Zitieren der Gesetzesvorschrift und nachfolgend das Anführen des Mangels reicht jedenfalls nicht aus. Wird beispielsweise ein Defekt am Auspuff bemängelt, so muss festgestellt werden, dass durch den Mangel beispielsweise übermäßig Rauch entsteht.

Funktion wichtig

Ein weiterer Konkretisierungsmangel der oft zur Aufhebung eines Straferkenntnisses führt, ist die mangelnde Konkretisierung der Funktion des Beschuldigten. Erhält der Zulassungsbesitzer nämlich eine Strafe, so wird dieser oft nur als „Verantwortlicher“ belangt. Wird ein Beschuldigter jedoch nicht als unmittelbarer Täter (Fahrer), sondern als verantwortliches Organ einer juristischen Person bestraft, muss bei der Umschreibung der Tat zum Ausdruck kommen, um welche Organfunktion es sich handelt. Dementsprechend muss im Straferkenntnis deutlich festgehalten werden, ob der Beschuldigte als handelsrechtlicher Geschäftsführer, gewerberechtlicher Geschäftsführer oder verantwortlicher Beauftragter nach § 9 Abs. 2 VStG belangt wird. Dies bestätigt auch ein aktuelles Urteil des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich. Auch bei Übertretungen gegen die Stra-

ßenverkehrsordnung muss im Spruch unbedingt festgehalten werden, ob der Beschuldigte als Lenker oder in einer anderen Funktion belangt wird.

Anhänger, Zugfahrzeug oder WAB

Ein weiterer Konkretisierungsmangel ist, dass sich aus dem Spruch nicht genau entnehmen lässt, welches Fahrzeug nun konkret von einem vorgeworfenen Mangel betroffen ist. In einem aktuellen Fall vor dem Landesverwaltungsgericht Tirol ging es erneut um den Vorwurf von unzulässigerweise angebrachten Leuchten. In insgesamt 14 Spruchpunkten wurden diverse Leuchten an der Zugmaschine und am Anhänger bemängelt. Die Behörde hat bei den einzelnen Spruchpunkten jedoch nicht konkretisiert, ob sich der Vorwurf nun auf die Leuchten der Zugmaschine oder auf die Leuchten des Anhängers bezieht. Auch hier führte die Argumentation über einen Konkretisierungsmangel erneut zum Erfolg, da



DIE AUTOREN

Dr. Dominik Schärmer
Managing Partner

Mag. Alexej Miskovez
Managing Associate

Schärmer + Partner Rechtsanwälte GmbH
TRANSPORT COMPETENCE CENTER
Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien
Tel.: +43 1 310 02 46, Fax: +43 1 310 02 46-18
E-Mail: kanzlei@schaermer.com
www.transportrecht.at



SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

NUFAM
Karlsruhe
21.-24.09.2023
dm-Arena
Stand A405

Einfach bis zehn zählen.

Diesen Anhänger öffnest du in weniger als zehn Sekunden. Das schafft unser Quick Slider mit integrierten Alu-Säulen! Schwarz Müller fahren heißt: Sicher arbeiten, einfach bedienen, effizient erledigen. Also, take it easy! Wir haben die Lösungen, die Fahrer lieben. Alle Infos unter www.schwarzmueller.com/bestuse



nicht konkret genug ausgeführt war, welches Fahrzeug nun konkret betroffen ist.

Schwer- und Sondertransporte

In einem aktuellen Fall vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich wurden unserem Mandanten mehrere Verstöße aufgrund von nicht eingehaltenen Auflagen eines SOTRA-Bescheides vorgeworfen. Gemäß § 101 Abs. 5 KFG bedürfen Transporte, welche insbesondere die Abmessungen, höchstzulässigen Gewichte und Achslasten überschreiten oder Langgutfuhren mit einer Länge von mehr als 16 Metern, einer Bewilligung des Landeshauptmanns, in dessen Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll. Dies bedeutet, dass eine Behörde, beim Vorwurf der Nichteinhaltung von Auflagen des Bescheids zuerst feststellen muss, dass es sich überhaupt um einen bewilligungspflichtigen Transport handelt. Auch wenn für alle Parteien klar ist, dass ein Sondertransport durchgeführt wurde, ändert dies nichts daran, dass die Behörde erst feststellen muss, dass die Gesamtlänge oder das höchstzulässige Gesamtgewicht überschritten wurde und der Transport deshalb in die Bewilligungspflicht fällt. Erst aufgrund dieser Feststellung können dann Strafen wegen Nichteinhaltung von Bescheidauflagen erteilt werden. In diesem Zusammenhang reicht auch nicht aus, dass die Behörde lediglich festhält, dass das Ladegut die Breite der Ladefläche überschreitet, sondern muss konkret festgestellt werden, dass die höchstzulässige Breite gemäß § 4 Abs. 6 Z 2 KFG überschritten wurde.

Fahr- und Überholverbote

Auch bei Fahr- und Überholverboten gibt es eine Besonderheit, auf die geachtet werden muss. § 52 lit. a Z. 7a StVO regelt das Verkehrszeichen für Fahrverbote für Lkw. Die Gewichtsangabe in diesem Verkehrszeichen bestimmt, für welche Fahrzeuge das Fahrverbot gilt. Eine Gewichtsangabe bedeutet, dass das Verbot nur für



AKTUELLES ERKENNTNIS Auch wenn jedem klar ist, dass ein Sattelzug mehr als 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht aufweist, muss die Behörde trotzdem im Spruch die Feststellung treffen, dass das Fahrzeug ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t aufwies. Fehlt eine solche Feststellung, ist die gesamte Strafe zu beheben.

solche Fahrzeuge gilt, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht das auf den Verkehrszeichen angegebene Gewicht überschreitet.

Hieraus folgt, dass die Feststellung des höchstzulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs eine Voraussetzung für die Verwirklichung des verwaltungsstrafrechtlichen Tatbestands ist. Auch wenn jedem klar ist, dass ein Sattelzug mehr als 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht aufweist, muss die Behörde trotzdem im Spruch die Feststellung treffen, dass das Fahrzeug ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t aufwies. Fehlt eine solche Feststellung, ist die gesamte Strafe zu beheben, wie ein aktuelles Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich zeigt. Dasselbe gilt auch für Überholverbote die nicht schlichtweg für alle Fahrzeuge gelten, sondern vom Gewicht abhängig sind.

Ländersymbol, Nachtrag

Aufgrund der neuen Judikatur des Europäischen Gerichtshofs zur „Digitachoverordnung“ (EU-VO 165/2014), kommt es auch bei Übertretungen gegen diese oft zu formellen Fehlern. Hintergrund ist, dass der EuGH ausgesprochen hat, dass

Übertretungen wegen falscher Bedienung des digitalen Tachografen nur dann bestraft werden können, wenn diese im Inland begangen wurden.

Anders als bei beispielsweise der Überschreitung der Lenkzeit oder Unterschreitung der Ruhezeit, können fehlende Ländersymbole oder unterlassene Nachträge nur dann von österreichischen Behörden gestraft werden, wenn diese mangelhafte Bedienung des Tachografen tatsächlich in Österreich erfolgte. Hieraus folgt, dass die Behörde zwingend feststellen muss, dass die unrichtige Bedienung des Tachografen in Österreich stattfand. Dies wird in vielen Fällen unterlassen und so zeigt ein aktuelles Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Tirol, dass eine fehlende Feststellung darüber, in welchem Land das Kontrollgerät falsch bedient wurde, zu einer Mangelhaftigkeit des Straferkenntnisses und dessen Aufhebung führt.

Achtung, Verjährung!

Das Wichtigste bei der Beeinspruchung von Verwaltungsstrafen ist jedoch die Strategie und das Timing. Der Fehler, den viele Unternehmer machen, ist dass diese selbst einen Einspruch verfassen, in dem

die Behörde gleich auf alle formellen Fehler hingewiesen wird (beispielsweise falsches Kennzeichen oder falscher Tatzeitpunkt/Ort). Dies geht dann meist schlecht für den Unternehmer aus, da die Behörde innerhalb von einem Jahr berechtigt ist, die formellen Fehler zu korrigieren. Gemäß § 31 VstG ist die Verfolgung einer Person nämlich unzulässig, wenn gegen sie binnen einer Frist von einem Jahr keine Verfolgungshandlung im Sinne des § 32 Abs. 2 vorgenommen worden ist. Eine Verfolgungshandlung ist eine von einer Behörde gegen eine bestimmte Person als Beschuldigten gerichtete Amtshandlung (Ladung, Vernehmung, Aufforderung zur Rechtfertigung, Strafverfügung etc.). Auch die Verfolgungshandlung muss dem Konkretisierungsgebot des § 44a VStG entsprechen.

Dies bedeutet, dass die Behörde nach Ablauf der Verfolgungsverjährung (ein Jahr) nicht mehr berechtigt ist, nachträglich die Verfolgungshandlung und somit den Spruch zu korrigieren. Es ist daher stets zu beachten, dass Konkretisierungsmängel erst dann vorgebracht werden, wenn die Verfolgungsverjährung bereits eingetreten ist. Bis zum Eintritt der Verfolgungsverjährung muss strategisch geschickt auf Zeit gespielt werden. Wir empfehlen daher stets die Strafverfügungen durch einen ausgewiesenen Experten überprüfen zu lassen und auch diesen mit der Beeinspruchung zu beauftragen. Bei uns erhalten Sie zu jeder Verwaltungsstrafe eine kostenlose Erstauskunft. <

PFLICHTVERSICHERUNG



Unwetter wecken Nachfrage

Verpflichtende Elementarschadenversicherung: Sollten die Österreicher wie bei der Kfz-Versicherung „zu ihrem Glück gezwungen“ werden?

Um diese und weitere Fragen geht es bei der Diskussion um eine verpflichtende Elementarversicherung für Immobilieneigentümer. Denn das Risiko von Naturkatastrophen nimmt wegen des Klimawandels auch hierzulande zu. Hitzerekorde und Waldbrände schärfen das Bewusstsein vieler Menschen dafür, dass vor den Folgen des Klimawandels und den daraus resultierenden Naturkatastrophen kaum jemand sicher sein kann. Tatsache jedenfalls ist, dass private Immobilien wie Ein- und Mehrfamilienhäuser, Zinshäuser und Gewerbeimmobilien nur unzureichende Versicherungssummen für Elementarschäden zur Verfügung haben. Wir sprechen hier z.B. von 30.000 Euro bei Überschwemmung oder 7.500 Euro für Erdbeben – lächerliche Beträge, wenn man an halbe Häuser oder überflutete Betriebsanlagen denkt ... Hintergrund ist auch, dass ohne eine bundesweite Pflichtversicherung der Staat die Hilfsmaßnahmen nach Naturkatastrophen auf Dauer nicht leisten könne: Jedes weitere Ereignis bringe hohe Schäden und immense Folgekosten für Bund und Länder. Und die Extremwetterereignisse würden immer häufiger auftreten, sagen Klima-Experten.

Der richtige Weg?

Trotzdem stellt sich die Frage, ob eine Pflichtversicherung der richtige Weg sein kann. Im Gegensatz zu den gesetzlichen Pflichtversicherungen (Kfz-Haftpflicht, Ärzte-Haftpflicht, etc.) welche der Allgemeinheit nützlich sind,

beschränkt sich das Elementar Risiko auf den einzelnen und – sieht man vom Katastrophenfonds ab – wird die Allgemeinheit nicht geschädigt. Dennoch kann diese Form von Pflichtversicherung eine Überlegung wert sein, da Sie z.B. obligatorisch mit geringen Prämienzuschlag auf die Feuerversicherung (Abdeckung in Österreich 99 Prozent!) einen Schutz für alle bedeuten würde. Diese Form des obligatorischen Versicherungsschutzes gibt es schon in Teilen von Europa, exemplarisch sind hier Frankreich und die Schweiz zu nennen. Welchen Vorteil hätte dieses System zum jetzigen Zustand: Im Schadenfall hat der Versicherungsnehmer Anrecht auf volle Entschädigung gemäß den bestehenden Versicherungsbedingungen und muss nicht, wie derzeit üblich, als Bittsteller zum Katastrophenfonds wandern. Die Entschädigung erfolgt zum Neuwert und nicht in dem Ausmaß, in dem es Beamte beim Fonds für richtig halten. Die Abwicklung des Schadens erfolgt zügig und wird von kundigen Sachverständigen begleitet. Zu guter Letzt fallen die öffentlichen Gelder weg, was wiederum den Staatsäckel und somit uns Steuerzahler entlastet. Vielleicht kann sich die Politik doch mit dem Gedanken anfreunden, neue Wege zu gehen und nicht weiter den Weg des wahlkämpfenden Landesfürsten mit dem Scheck wedelnd vor der Kamera aufrecht zu halten.



ZUM AUTOR

Michael Patocka
IRM Versicherungsmakler
und -beratungs GmbH
Börsegasse 9, 1010 Wien
E-Mail m.patocka@irm-broker.com
www.irm-broker.com

ANZEIGE

Zuverlässige Nutzfahrzeugwäsche in nur wenigen Minuten

20 Versionen

- individuell anpassbar (z.B. Höhe)
- an zugelasenen Waschplätzen flexibel einsetzbar
- wählbarer Antrieb (Batterie, Motor, Hybrid)
- elektrische Bürsteneigung bis 12°
- Neu- und Gebrauchtanlagen

Besuchen Sie uns auf der NUFAM
Halle 1, Stand C226

SPEEDY WASH GmbH & Co KG
Hochstr. 54 - 94405 Landau/Isar - 09951/8814
info@speedywash.info - www.speedywash.info

FEITZINGER – Qualität aus Österreich!

Spezialkipper-Aufbauten in allen Ausführungen



Unser Servicemobil ist prompt für Sie unterwegs!



www.feitzinger.com

Brünnerstraße 140-146 T +43 2246 3360, F +43 2246 3360-20
A - 2201 Gerasdorf bei Wien E office@feitzinger.com