

Straßenverkehr und Recht

Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes zu den Themen Führerscheinentzug nach „Wheelie“, Verweigerung eines Alkomattests und Vorschreibung von Kfz-Steuer.

Führerscheinentzug nach „Wheelie“

Mit Erkenntnis vom 15. Februar 2024 entzog das Landesverwaltungsgericht (LVwG) Vorarlberg einem Mopedlenker im Rechtsmittelweg den Führerschein und ordnete eine Nachschulung für verkehrsauffällige Lenker an. Das LVwG stellte fest, dass der Lenker zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einer Gemeindestraße mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/h etwa zehn Meter auf dem Hinterrad seines Mopeds zurückgelegt hatte („Wheelie“), und zwar im Bereich einer Wohnanlage, deren Zugang wegen mehrerer abgestellter Fahrzeuge schlecht einsehbar gewesen war.

Rechtlich gesehen kann ein „Wheelie“, wegen der damit verbundenen Unbeherrschbarkeit des Fahrzeugs, besonders gefährliche Verhältnisse herbeiführen und steht daher den in § 7 Abs. 3 Z 3 FSG beispielhaft aufgezählten Entziehungsgründen (§ 24 Abs. 1 Z 1 iVm § 3 Abs. 1 Z 2 FSG) gleich. Die Revision des Lenkers hatte keinen Erfolg. Aus der Begründung des Verwaltungsgerichtshofs: Zu § 102 Abs. 3 Satz 4 KFG 1967, der den Lenker zu einem der Eigenart des Fahrzeugs entsprechenden Verhalten im Verkehr verpflichtet, hält die Rechtsprechung fest, dass ein Motorrad nur dann vollständig beherrschbar ist, wenn beide Räder Kontakt zur Fahrbahn haben, und das absichtliche Fahren auf dem Hinterrad daher der Eigenart eines Motorrades widerspricht (Beschluss vom 21.9.2018, Ra 2017/02/



Das Fahren auf dem Hinterrad eines Motorrads oder Mopeds („Wheelie“) kann besonders gefährliche Verhältnisse herbeiführen, und ist daher ein Grund für die Entziehung der Lenkberechtigung

0201). Zudem wurde die Beurteilung, dass ein „Wheelie“ in der Regel besonders gefährliche Verhältnisse im Sinn des § 7 Abs. 3 Z 3 FSG herbeizuführen vermag und daher Anlass für einen Führerscheinentzug ist, mehrmals als vertretbar anerkannt; ob Verkehrsteilnehmer tatsächlich gefährdet werden, ist dabei unerheblich (z. B. Beschluss vom 4.3.2021, Ra 2020/11/0229). Vor diesem Hintergrund bedarf es keiner weiteren höchstgerichtlichen Klarstellung zu der Frage, ob ein „Wheelie“ nach den Umständen des jeweiligen Falles

(z. B. Fahrgeschwindigkeit) geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse im Sinn des § 7 Abs. 3 Z 3 FSG herzustellen.

§ 7 Abs. 3 Z 3 lit. a FSG nennt eine Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 80 km/h (im Ortsgebiet) oder 90 km/h (außerhalb des Ortsgebiets) als Verhaltensweise, die jedenfalls zur Herbeiführung besonders gefährlicher Verhältnisse geeignet ist. Entgegen dem Revisionsvorbringen erlaubt dies nicht den Umkehrschluss, dass ein nur mit 30 bis 40 km/h durchge-

fürter „Wheelie“ keineswegs als solche Verhaltensweise gelten kann. Dies folgt schon daraus, dass bei einem solchen Fahrmanöver die Beherrschbarkeit des Fahrzeugs nicht mehr gegeben ist. Soweit der Lenker außerdem vorbringt, er sei „in Wahrheit“ nur 20 km/h gefahren, entfernt er sich – entgegen dem Neuerungsverbot (§ 41 VwGG) – vom festgestellten Sachverhalt.

Mangels Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung ist die Revision daher zurückzuweisen.

VwGH Ra 2024/11/0062,
24.6.2024

Verweigerung eines Alkomattests

Im Rechtsmittelweg verhängte das Verwaltungsgericht Wien gegen einen Motorradlenker eine Geldstrafe, weil er einer Aufforderung zur Untersuchung des Alkoholgehalts der Atemluft nicht gefolgt war. Der Lenker habe mehrere Testversuche vereitelt, indem er bewusst zu schwach in den Alkomaten geblasen habe. Er habe seine Behauptung, dies liege an einem zu geringen Lungenvolumen, nicht belegen können und während der Amtshandlung keine Anzeichen von Atemnot gezeigt. Laut amtsärztlicher Einschätzung wäre es ihm aus medizinischer Sicht möglich gewesen, sich dem Alkomattest zu unterziehen, sodass persönliche Gründe, die einem Alkomattest entgegenstehen (§ 5 Abs. 5 Z 2 StVO), nicht vorlagen. Da ein solcher Test auch als verweigert gilt, wenn der Proband durch unkooperatives Verhalten das Zustandekommen eines verwertbaren Ergebnisses vereitelt, sei der Lenker nach §§ 99 Abs. 1 lit. b, 5 Abs. 2 StVO zu bestrafen. Das Verwaltungsgericht stützte sich unter anderem auf ein von ihm eingeholtes lungenfachärztliches Gutachten, das von einer Verweigerung des Alkomattests ausging.

Die Revision des Lenkers hatte keinen Erfolg. Aus der Begründung des Verwaltungsgerichtshofs: Ein Straßenaufsichtsorgan kann selbst beurteilen, ob vom Probanden behauptete Gründe einer Untersuchung des Atemalkoholgehalts entgegenstehen (Erkenntnis vom 27.1.2006, 2005/02/0321). Wenn es meint, dass solche Gründe vorliegen, und daher die Atemluftuntersuchung ohne Ergebnis abschließt, um den Probanden einem Amtsarzt zwecks

Blutabnahme oder klinischer Untersuchung (§ 5 Abs. 4a und 5 StVO) vorzuführen, ist eine Bestrafung wegen Verweigerung eines Alkomattests nicht mehr zulässig. Aufgabe des Amtsarztes im Revisionsfall war es, die gesundheitliche Eignung des Lenkers für eine Atemluftuntersuchung zu klären, nicht aber, ihm Blut abzunehmen oder ihn klinisch zu untersuchen; er wurde daher im Zuge der Atemluftuntersuchung beigezogen, und diese wurde nicht ergebnislos abgebrochen. Die in der Revision aufgeworfene Frage, ob ein Straßenaufsichtsorgan die Atemluftuntersuchung zwecks amtsärztlicher Unterstützung „unterbrechen“ und anschließend fortsetzen kann, stellt sich nicht.

Auch die Frage, inwieweit ein Proband an einer ärztlichen Klärung der Untersuchungsfähigkeit mitzuwirken hat, ist nicht relevant, weil das dem Lenker angelastete Delikt bereits mit dem falschen Beatmen des Alkomaten vollendet war und der Amtsarzt erst danach beigezogen wurde; für die Strafbarkeit des Lenkers ist der Umfang dieser Mitwirkungspflicht daher bedeutungslos.

Schließlich hat das Verwaltungsgericht die Lösung der hier maßgeblichen Rechtsfrage, ob der Lenker die Atemluftuntersuchung verweigert hat, entgegen der Revision nicht unzulässigerweise an einen Sachverständigen delegiert. Indem es ausführt, dass auch das bewusst falsche Hineinblasen in das Testgerät einer Weigerung gleichkommt, hat es diese Rechtsfrage selbst gelöst. Die Revision zeigt insgesamt keine Rechtsfragen von grundsätzlicher Bedeutung auf und ist daher zurückzuweisen.

VwGH Ra 2024/02/0101,
2.7.2024

Vorschreibung von Kraftfahrzeugsteuer

Mit Bescheid vom 30. Juli 2013 schrieb das damalige Finanzamt Linz einer Aktiengesellschaft (AG) mit Hauptsitz in Deutschland und einer Betriebsstätte in Österreich die Entrichtung von Kraftfahrzeugsteuer für das zweite Halbjahr 2010 sowie für die Jahre 2011 und 2012 vor, weil sie drei Kraftfahrzeuge mit deutschem Kennzeichen widerrechtlich im Bundesgebiet verwendet hätte (§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG).

In Stattgabe der Beschwerde der AG hob das Bundesfinanzgericht (BFG) diesen Bescheid auf. Es stellte fest, dass Außendienstmitarbeiter der AG die drei Fahrzeuge vorwiegend in Österreich dienstlich verwendeten und mehrmals im Jahr zu Dienstbesprechungen an den Hauptsitz fahren, um dann wieder nach Österreich zurückzukehren. Sie waren nur zur selbstständigen Koordinierung von Terminen mit Geschäftspartnern befugt und dem Hauptsitz, wo sämtliche Entscheidungen über die zentralen Leitlinien der Unternehmenspolitik fielen, weisungsgebunden. Die Betriebsstätte war bloß für administrative Hilfsdienste zuständig.

Nach dem Gesamtbild der Verhältnisse war die Verwendung der drei Fahrzeuge weder den Außendienstmitarbeitern noch der Betriebsstätte, sondern dem Hauptsitz zuzurechnen. Dort und nicht in Österreich wurden die drei Fahrzeuge aus rechtlicher Sicht verwendet.

Die Standortvermutung gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967, wonach Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die von Personen mit Sitz im Inland im Bundesgebiet verwendet werden,

bis zum Beweis des Gegenteils als Fahrzeuge mit inländischem Standort gelten, läuft daher mangels inländischen Sitzes des Verwenders ins Leere. Einschlägig ist hingegen § 79 KFG 1967, wonach das Verwenden von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen ohne dauernden Standort im Bundesgebiet nur zulässig ist, wenn die Fahrzeuge vor nicht länger als einem Jahr in das Bundesgebiet eingebracht wurden.

Auch nach dieser Bestimmung ist die Verwendung aber nicht widerrechtlich, weil die Außendienstmitarbeiter mit den drei Fahrzeugen mehrmals pro Jahr aus dienstlichen Gründen an den deutschen Hauptsitz gereist sind und die Jahresfrist gemäß § 79 KFG 1967 bei jedem Verlassen und neuerlichem Einbringen in das Bundesgebiet neu zu laufen beginnt.

Die Vorschreibung der Kraftfahrzeugsteuer wegen widerrechtlicher Verwendung war daher nicht zulässig.

Der Verwaltungsgerichtshof wies die Revision des (nunmehrigen) Finanzamtes Österreich als unbegründet ab. Er folgte der Begründung des BFG und hielt ergänzend Folgendes fest: Auch für die Zwecke der Standortvermutung nach § 82 Abs. 8 KFG hat das Fahrzeug einer Unternehmung in sinngemäßer Anwendung des § 40 leg. cit. dort seinen Standort, wo hauptsächlich darüber verfügt wird. Der Standort kann demnach zwar auch an einer bloßen Betriebsstätte liegen. Im Revisionsfall gab es aber keine Anhaltspunkte dafür, dass die österreichische Betriebsstätte eine entsprechende Verfügungsmacht hatte.

*VwGH Ro 2021/16/0010,
17.6.2024*

Bernhard Krumphuber