

TE Lvwg Erkenntnis 2023/5/31 LVwG 30.37-8037/2022

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 31.05.2023

Entscheidungsdatum

31.05.2023

Index

90/02 Kraftfahrgesetz

E3R E05205000

E3R E07204020

E3R E07204010

Norm

KFG 1967 §134 Abs1

32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art6 Abs1

32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art8 Abs1

32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art8 Abs2

32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr

32014R0165 KontrollgeräteV Art34 Abs3 litb

1. KFG 1967 § 134 heute
2. KFG 1967 § 134 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 134 gültig von 30.07.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
4. KFG 1967 § 134 gültig von 31.05.2025 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2025
5. KFG 1967 § 134 gültig von 20.07.2024 bis 30.05.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 116/2024
6. KFG 1967 § 134 gültig von 01.05.2023 bis 19.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
7. KFG 1967 § 134 gültig von 21.04.2023 bis 30.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
8. KFG 1967 § 134 gültig von 14.05.2022 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022
9. KFG 1967 § 134 gültig von 16.12.2020 bis 13.05.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
10. KFG 1967 § 134 gültig von 07.03.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
11. KFG 1967 § 134 gültig von 25.05.2018 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2018
12. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.2017 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
13. KFG 1967 § 134 gültig von 14.01.2017 bis 30.06.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
14. KFG 1967 § 134 gültig von 09.06.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
15. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
16. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.2013 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
17. KFG 1967 § 134 gültig von 26.02.2013 bis 30.06.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
18. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2010 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009

19. KFG 1967 § 134 gültig von 19.08.2009 bis 31.12.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
20. KFG 1967 § 134 gültig von 26.03.2009 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 16/2009
21. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2008 bis 25.03.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
22. KFG 1967 § 134 gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
23. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
24. KFG 1967 § 134 gültig von 28.10.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
25. KFG 1967 § 134 gültig von 31.12.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
26. KFG 1967 § 134 gültig von 25.05.2002 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
27. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2002 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 32/2002
28. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.1999 bis 31.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 146/1998
29. KFG 1967 § 134 gültig von 20.08.1997 bis 30.06.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
30. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
31. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.1994 bis 31.12.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
32. KFG 1967 § 134 gültig von 10.07.1993 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
33. KFG 1967 § 134 gültig von 28.07.1990 bis 09.07.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Steiermark hat durch die Richterin Mag. Demschner über die Beschwerde des Herrn AB, geb. am XXXX, vertreten durch CD Rechtsanwälte GmbH, D-Gasse, W, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld vom 14.09.2022, GZ: BHHF/622210075742/2021, Das Landesverwaltungsgericht Steiermark hat durch die Richterin Mag. Demschner über die Beschwerde des Herrn AB, geb. am römisch 40, vertreten durch CD Rechtsanwälte GmbH, D-Gasse, W, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld vom 14.09.2022, GZ: BHHF/622210075742/2021,

z u R e c h t e r k a n n t:

I. Gemäß § 50 Abs 1 Verwaltungsverfahrensgesetz BGBl I Nr. 33/2013 idF BGBl I Nr. 109/2021 (im Folgenden VwGVG) wird die Beschwerde gegen Spruchpunkt 1. (Strafhöhe), Spruchpunkt 2. und Spruchpunkt 3. des angefochtenen Straferkenntnisses römisch eins. Gemäß Paragraph 50, Absatz eins, Verwaltungsverfahrensgesetz Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 33 aus 2013, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 109 aus 2021, (im Folgenden VwGVG) wird die Beschwerde gegen Spruchpunkt 1. (Strafhöhe), Spruchpunkt 2. und Spruchpunkt 3. des angefochtenen Straferkenntnisses abgewiesen.

Gemäß § 52 Abs 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Erkenntnisses bei sonstiger Exekution einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von gesamt € 180,00 zu leisten. Gemäß Paragraph 52, Absatz eins und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Erkenntnisses bei sonstiger Exekution einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von gesamt € 180,00 zu leisten.

II. Gemäß § 50 Abs 1 VwGVG wird der Beschwerde gegen Spruchpunkt 4. des angefochtenen Straferkenntnisses römisch zwei. Gemäß Paragraph 50, Absatz eins, VwGVG wird der Beschwerde gegen Spruchpunkt 4. des angefochtenen Straferkenntnisses

stattgegeben

und das angefochtene Straferkenntnis in diesem Umfang behoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 38 VwGVG iVm § 45 Abs 1 Z 2 VStG eingestellt. und das angefochtene Straferkenntnis in diesem Umfang behoben und das Verwaltungsstrafverfahren gemäß Paragraph 38, VwGVG in Verbindung mit Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 2, VStG eingestellt.

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

Entscheidungsgründe

Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (im Folgenden belangte Verwaltungsstraßbehörde) vom 14.09.2022, GZ: BHHF/622210075742/2021, wurde Herrn AB, geb. XXXX (im Folgenden Beschwerdeführer) anlässlich einer Schwerfahrzeugkontrolle am 08.11.2021, 09:00 Uhr auf der A2-Südautobahn bei Strkm 147,35 in Richtung Graz zur Last gelegt, er habe Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (im Folgenden belangte Verwaltungsstraßbehörde) vom 14.09.2022, GZ: BHHF/622210075742/2021, wurde Herrn AB, geb. römisch 40 (im Folgenden Beschwerdeführer) anlässlich einer Schwerfahrzeugkontrolle am 08.11.2021, 09:00 Uhr auf der A2-Südautobahn bei Strkm 147,35 in Richtung Graz zur Last gelegt, er habe

1. am 14.10.2021 das zur Güterbeförderung im Straßenverkehr eingesetzte Sattelzugfahrzeug mit dem Kennzeichen (A) XXXX samt Anhänger mit dem Kennzeichen (A) XXXX, deren zulässige Höchstmasse 3,5 t übersteigt, gelenkt, und sei festgestellt worden, dass in der Zeit zwischen 02:12 Uhr bis 14:09 Uhr, und sohin nach einer Lenkdauer von 4,5 Stunden keine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten eingelegt worden sei. Erst nach einer Lenkdauer von 9 Stunden und 2 Minuten sei eine Lenkpause eingelegt worden, sodass die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit 4 Stunden und 32 Minuten betragen habe. Dies stelle einen sehr schwerwiegenden Verstoß gemäß Anhang III der RL 2006/22/EG dar. Der Beschwerdeführer habe dadurch die Rechtsvorschrift des § 134 Abs 1 KFG iVm Art. 7 EG-VO 561/2006 verletzt. Über den Beschwerdeführer wurde eine Geldstrafe in der Höhe von € 300,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Tagen 12 Stunden) verhängt (Spruchpunkt 1.); 1. am 14.10.2021 das zur Güterbeförderung im Straßenverkehr eingesetzte Sattelzugfahrzeug mit dem Kennzeichen (A) römisch 40 samt Anhänger mit dem Kennzeichen (A) römisch 40, deren zulässige Höchstmasse 3,5 t übersteigt, gelenkt, und sei festgestellt worden, dass in der Zeit zwischen 02:12 Uhr bis 14:09 Uhr, und sohin nach einer Lenkdauer von 4,5 Stunden keine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten eingelegt worden sei. Erst nach einer Lenkdauer von 9 Stunden und 2 Minuten sei eine Lenkpause eingelegt worden, sodass die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit 4 Stunden und 32 Minuten betragen habe. Dies stelle einen sehr schwerwiegenden Verstoß gemäß Anhang römisch drei der RL 2006/22/EG dar. Der Beschwerdeführer habe dadurch die Rechtsvorschrift des Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 7, EG-VO 561 aus 2006, verletzt. Über den Beschwerdeführer wurde eine Geldstrafe in der Höhe von € 300,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Tagen 12 Stunden) verhängt (Spruchpunkt 1.);

2. mit Beginn des 24-Stundenzeitraumes am 13.10.2021 um 06:04 Uhr die regelmäßige tägliche Ruhezeit in zwei Teilen genommen, wobei jedoch der zweite Teil nicht einen ununterbrochenen Zeitraum von 9 Stunden umfasst habe. Dies stelle einen sehr schwerwiegenden Verstoß gemäß Anhang III der RL 2006/22/EG dar. Der Beschwerdeführer habe dadurch die Rechtsvorschrift des § 134 Abs 1 KFG iVm Art 8 Abs 1 und 2 EG-VO 561/2006 verletzt. Über den Beschwerdeführer wurde eine Geldstrafe in der Höhe von € 300,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Tagen 12 Stunden) verhängt (Spruchpunkt 2.); 2. mit Beginn des 24-Stundenzeitraumes am 13.10.2021 um 06:04 Uhr die regelmäßige tägliche Ruhezeit in zwei Teilen genommen, wobei jedoch der zweite Teil nicht einen ununterbrochenen Zeitraum von 9 Stunden umfasst habe. Dies stelle einen sehr schwerwiegenden Verstoß gemäß Anhang römisch drei der RL 2006/22/EG dar. Der Beschwerdeführer habe dadurch die Rechtsvorschrift des Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 8, Absatz eins und 2 EG-VO 561 aus 2006, verletzt. Über den Beschwerdeführer wurde eine Geldstrafe in der Höhe von € 300,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Tagen 12 Stunden) verhängt (Spruchpunkt 2.);

3. im Zeitraum 13.10.2021, von 06:04 Uhr bis 14.10.2021, 16:14 Uhr die Tageslenkzeit von 9 bzw. 10 Stunden überschritten, da die diesbezügliche Lenkzeit 17 Stunden 8 Minuten betragen habe. Dies stelle einen sehr schwerwiegenden Verstoß gemäß Anhang III der RL 2006/22/EG dar. Der Beschwerdeführer habe dadurch die Rechtsvorschrift des § 134 Abs 1 KFG iVm Art 6 Abs 1 EG-VO 561/2006 verletzt. Über den Beschwerdeführer wurde eine Geldstrafe in der Höhe von € 300,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Tagen 12 Stunden) verhängt (Spruchpunkt 3.); 3. im Zeitraum 13.10.2021, von 06:04 Uhr bis 14.10.2021, 16:14 Uhr die Tageslenkzeit von 9 bzw. 10 Stunden überschritten, da die diesbezügliche Lenkzeit 17 Stunden 8 Minuten betragen habe. Dies stelle einen sehr schwerwiegenden Verstoß gemäß Anhang römisch drei der RL 2006/22/EG dar. Der

Beschwerdeführer habe dadurch die Rechtsvorschrift des Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 6, Absatz eins, EG-VO 561 aus 2006, verletzt. Über den Beschwerdeführer wurde eine Geldstrafe in der Höhe von € 300,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Tagen 12 Stunden) verhängt (Spruchpunkt 3.);

4. sich am 15.10.2021 von 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 01:59 Uhr sowie am 30.11.2021 von 02:00 Uhr bis 02.11.2021, 01:59 Uhr nicht im Fahrzeuge aufgehalten, sodass er den digitalen Fahrtenschreiber nicht betätigen habe können, um eine manuelle Eingabe nach Art. 34 Abs 5 lit b Z ii, iii und iv der EG-VO 165/2014 vorzunehmen. Dies stelle einen sehr schwerwiegenden Verstoß gemäß Anhang III der RL 2006/22/EG dar. Der Beschwerdeführer habe dadurch die Rechtsvorschrift des § 134 Abs 1 KFG iVm Art 34 Abs 3 EG-VO 165/2014 verletzt. Über den Beschwerdeführer wurde eine Geldstrafe in der Höhe von € 300,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Tagen 12 Stunden) verhängt (Spruchpunkt 4.).4. sich am 15.10.2021 von 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 01:59 Uhr sowie am 30.11.2021 von 02:00 Uhr bis 02.11.2021, 01:59 Uhr nicht im Fahrzeuge aufgehalten, sodass er den digitalen Fahrtenschreiber nicht betätigen habe können, um eine manuelle Eingabe nach Artikel 34, Absatz 5, Litera b, Z ii, iii und iv der EG-VO 165 aus 2014, vorzunehmen. Dies stelle einen sehr schwerwiegenden Verstoß gemäß Anhang römisch drei der RL 2006/22/EG dar. Der Beschwerdeführer habe dadurch die Rechtsvorschrift des Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 34, Absatz 3, EG-VO 165 aus 2014, verletzt. Über den Beschwerdeführer wurde eine Geldstrafe in der Höhe von € 300,00 (im Falle der Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Tagen 12 Stunden) verhängt (Spruchpunkt 4.).

Gegen dieses Straferkenntnis wurde binnen offener Frist die zulässige Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht Steiermark erhoben. Das Straferkenntnis wird zur Gänze angefochten. Als Beschwerdegründe werden Rechtswidrigkeit des Inhaltes infolge unrichtiger rechtlicher Beurteilung, sonstige Rechtswidrigkeiten sowie Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften, wie insbesondere Mangelhaftigkeit des Ermittlungsverfahrens und der Beweiswürdigung, Begründungsmängel und sonstige verfahrensrechtliche Vorschriften geltend gemacht. In der Begründung wird im Wesentlichen ausgeführt, der Beschwerdeführer habe im Zeitraum 14.10.2021, 02:12 Uhr bis 14.10.2021, 14:09 Uhr mehrere kürzere sowie auch längere Lenkpausen eingelegt. Der Beschwerdeführer habe unabsichtlich die Taste „Arbeitszeit“ anstatt „Ruhezeit“ gedrückt. Aus diesem Grund sei die Aufzeichnung unrichtig und entspreche nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Tatsächlich sei die gesetzlich geforderte Fahrtunterbrechung vom Lenker eingelegt worden und die Pause ordnungsgemäß konsumiert worden. Eine Überschreitung der Tageslenkzeit liege nicht vor. Aus den Protokollen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers sei deutlich erkennbar, dass die Tageslenkzeit am 13.10.2021 lediglich 07 Stunden und 23 Minuten und am 14.10.2021 09 Stunden und 43 Minuten betragen habe. Der Tatvorwurf durch die belangte Behörde sei daher nicht nachvollziehbar. Darüber hinaus liege eine unzulässige Doppelbestrafung vor, wenn aufgrund der vorgeworfenen Ruhezeitunterschreitung in Spruchpunkt 2. in weiterer Folge eine Lenkzeitüberschreitung infolge der zusammengerechneten Lenkzeiten der aufeinanderfolgenden Tage geahndet werde. Weiters seien die manuellen Nachträge vom Beschwerdeführer ordnungsgemäß vorgenommen worden. Dass die manuellen Nachträge in den angeführten Zeiträumen beim Auslesen der Fahrerkarte durch die Behörde nicht angezeigt worden seien, sei allenfalls auf eine Funktionsstörung des digitalen Fahrtenschreibers zurückzuführen, wofür dem Beschwerdeführer kein Verschulden anzulasten sei. Eine im Tätigkeitsprotokoll nicht aufscheinende wöchentliche Ruhezeit bedeute keineswegs, dass tatsächlich keine Ruhezeit konsumiert worden sei. Da das gegenständliche Fahrzeug stets nur vom Beschwerdeführer gelenkt worden sei, ergebe sich, dass in den Zeiträumen, in denen auf seiner Fahrerkarte sowie auf den Auszügen des digitalen Tachoschreibers des gegenständlichen Fahrzeuges keine Lenktätigkeiten aufscheinen, auch tatsächlich keine Lenktätigkeiten vorgenommen worden seien. Darüber hinaus fielen der 15.10.2021 bis 18.10.2021 und 30.10.2021 bis 02.11.2021 auf Samstage/Sonntage und einen Feiertag. An Wochenenden habe der Beschwerdeführer nie Dienst, sodass hierfür keine Aufzeichnungen angelegt worden seien. Eine Verpflichtung zu Aufzeichnungen an Wochenenden oder der wöchentlichen Ruhezeit bestehe nicht. Abgesehen davon, liege im Beschwerdefall ein geringes Verschulden und eine geringfügige Beeinträchtigung des geschützten Rechtsgutes vor, sodass gemäß § 33a VStG vorzugehen gewesen wäre bzw. das Verwaltungsstrafverfahren unter Erteilung einer Ermahnung einzustellen gewesen wäre. Abschließend wird beantragt, dass Landesverwaltungsgericht Steiermark wolle das angefochtene Straferkenntnis wegen Rechtswidrigkeit ersatzlos aufheben und das Verfahren einstellen; in eventu das Verfahren nach § 45 Abs 1 Z 4 VStG unter Erteilung einer Ermahnung einstellen; in eventu das angefochtene Straferkenntnis aufheben und die Strafe insbesondere in Anwendung des § 20 VStG auf ein tat- und schuldangemessenes Maß herabsetzen; jedenfalls gemäß§§ 44 VwGVG eine mündliche Verhandlung durchführen.Gegen dieses Straferkenntnis wurde binnen offener Frist die zulässige

Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht Steiermark erhoben. Das Straferkenntnis wird zur Gänze angefochten. Als Beschwerdegründe werden Rechtswidrigkeit des Inhaltes infolge unrichtiger rechtlicher Beurteilung, sonstige Rechtswidrigkeiten sowie Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften, wie insbesondere Mangelhaftigkeit des Ermittlungsverfahrens und der Beweiswürdigung, Begründungsmängel und sonstige verfahrensrechtliche Vorschriften geltend gemacht. In der Begründung wird im Wesentlichen ausgeführt, der Beschwerdeführer habe im Zeitraum 14.10.2021, 02:12 Uhr bis 14.10.2021, 14:09 Uhr mehrere kürzere sowie auch längere Lenkpausen eingelegt. Der Beschwerdeführer habe unabsichtlich die Taste „Arbeitszeit“ anstatt „Ruhezeit“ gedrückt. Aus diesem Grund sei die Aufzeichnung unrichtig und entspreche nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Tatsächlich sei die gesetzlich geforderte Fahrtunterbrechung vom Lenker eingelegt worden und die Pause ordnungsgemäß konsumiert worden. Eine Überschreitung der Tageslenkzeit liege nicht vor. Aus den Protokollen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers sei deutlich erkennbar, dass die Tageslenkzeit am 13.10.2021 lediglich 07 Stunden und 23 Minuten und am 14.10.2021 09 Stunden und 43 Minuten betragen habe. Der Tatvorwurf durch die belangte Behörde sei daher nicht nachvollziehbar. Darüber hinaus liege eine unzulässige Doppelbestrafung vor, wenn aufgrund der vorgeworfenen Ruhezeitüberschreitung in Spruchpunkt 2. in weiterer Folge eine Lenkzeitüberschreitung infolge der zusammengerechneten Lenkzeiten der aufeinanderfolgenden Tage geahndet werde. Weiters seien die manuellen Nachträge vom Beschwerdeführer ordnungsgemäß vorgenommen worden. Dass die manuellen Nachträge in den angeführten Zeiträumen beim Auslesen der Fahrerkarte durch die Behörde nicht angezeigt worden seien, sei allenfalls auf eine Funktionsstörung des digitalen Fahrtenschreibers zurückzuführen, wofür dem Beschwerdeführer kein Verschulden anzulasten sei. Eine im Tätigkeitsprotokoll nicht aufscheinende wöchentliche Ruhezeit bedeute keineswegs, dass tatsächlich keine Ruhezeit konsumiert worden sei. Da das gegenständliche Fahrzeug stets nur vom Beschwerdeführer gelenkt worden sei, ergebe sich, dass in den Zeiträumen, in denen auf seiner Fahrerkarte sowie auf den Auszügen des digitalen Tachoschreibers des gegenständlichen Fahrzeuges keine Lenktätigkeiten aufscheinen, auch tatsächlich keine Lenktätigkeiten vorgenommen worden seien. Darüber hinaus fielen der 15.10.2021 bis 18.10.2021 und 30.10.2021 bis 02.11.2021 auf Samstage/Sonntage und einen Feiertag. An Wochenenden habe der Beschwerdeführer nie Dienst, sodass hierfür keine Aufzeichnungen angelegt worden seien. Eine Verpflichtung zu Aufzeichnungen an Wochenenden oder der wöchentlichen Ruhezeit bestehe nicht. Abgesehen davon, liege im Beschwerdefall ein geringes Verschulden und eine geringfügige Beeinträchtigung des geschützten Rechtsgutes vor, sodass gemäß Paragraph 33 a, VStG vorzugehen gewesen wäre bzw. das Verwaltungsstrafverfahren unter Erteilung einer Ermahnung einzustellen gewesen wäre. Abschließend wird beantragt, dass Landesverwaltungsgericht Steiermark wolle das angefochtene Straferkenntnis wegen Rechtswidrigkeit ersatzlos aufheben und das Verfahren einstellen; in eventu das Verfahren nach Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 4, VStG unter Erteilung einer Ermahnung einstellen; in eventu das angefochtene Straferkenntnis aufheben und die Strafe insbesondere in Anwendung des Paragraph 20, VStG auf ein tat- und schuldangemessenes Maß herabsetzen; jedenfalls gemäß Paragraph 44, VwGVG eine mündliche Verhandlung durchführen.

Am 27.04.2023 fand vor dem Landesverwaltungsgericht Steiermark in Anwesenheit des Rechtsvertreters des Beschwerdeführers die mündliche Beschwerdeverhandlung statt, in welcher der Meldungsleger als Zeuge einvernommen wurde.

Im Zuge der Beschwerdeverhandlung wurde zum vorgeworfenen Spruchpunkt 1. im angefochtenen Straferkenntnis die Beschwerde auf die Strafhöhe eingeschränkt(vgl. Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).

Sachverhalt:

Am 08.11.2021, um 09:00 Uhr fand auf der A2-Südautobahn bei StrKm 147,35 in Fahrtrichtung Graz durch die API Hartberg, durchgeführt vom Zeugen EF, eine LKW-Kontrolle statt, in deren Zuge der vom Beschwerdeführer gelenkte LKW mit dem Kennzeichen XXXX samt Anhänger mit dem Kennzeichen XXXX angehalten wurde (vgl. Anzeige der LPD Steiermark vom 10.11.2021, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).Am 08.11.2021, um 09:00 Uhr fand auf der A2-Südautobahn bei StrKm 147,35 in Fahrtrichtung Graz durch die API Hartberg, durchgeführt vom Zeugen EF, eine LKW-Kontrolle statt, in deren Zuge der vom Beschwerdeführer gelenkte LKW mit dem Kennzeichen römisch 40 samt Anhänger mit dem Kennzeichen römisch 40 angehalten wurde vergleiche Anzeige der LPD Steiermark vom 10.11.2021, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).

Der verfahrensgegenständliche LKW verfügte über ein digitales Kontrollgerät der Marke Stoneridge (digitale Kontrollgerät der 1. Generation) (vgl. Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).Der verfahrensgegenständliche LKW

verfügte über ein digitales Kontrollgerät der Marke Stoneridge (digitale Kontrollgerät der 1. Generation) vergleiche Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).

Der Beschwerdeführer ist Berufs-LKW-Fahrer und besitzt eine Fahrerkarte. Der Beschwerdeführer war mit der Handhabung des digitalen Kontrollgerätes im gegenständlichen LKW vertraut (vgl. Verhandlungsschrift vom 27.04.2023). Der Beschwerdeführer ist Berufs-LKW-Fahrer und besitzt eine Fahrerkarte. Der Beschwerdeführer war mit der Handhabung des digitalen Kontrollgerätes im gegenständlichen LKW vertraut vergleiche Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).

Nach Anhaltung des obgenannten LKWs und Aufforderung durch den Zeugen EF folgte der Beschwerdeführer diesem im Zuge der Fahrzeugkontrolle die Fahrzeug- und Frachtpapiere sowie die Fahrerkarte, die dem Slot 1 im digitalen Kontrollgerät des verfahrensgegenständlichen LKWs entnommen wurde – zumal kein Mitfahrer anwesend war – aus (vgl. Einvernahme des Zeugen EF, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023). Nach Anhaltung des obgenannten LKWs und Aufforderung durch den Zeugen EF folgte der Beschwerdeführer diesem im Zuge der Fahrzeugkontrolle die Fahrzeug- und Frachtpapiere sowie die Fahrerkarte, die dem Slot 1 im digitalen Kontrollgerät des verfahrensgegenständlichen LKWs entnommen wurde – zumal kein Mitfahrer anwesend war – aus vergleiche Einvernahme des Zeugen EF, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).

Der Zeuge führte sodann seine Kontrollkarte in das digitale Kontrollgerät ein, um damit die polizeiliche Kontrolle des Fahrzeuges im Kontrollgerät aufzuzeichnen. Die Fahrerkarte des Beschwerdeführers wurde vor Ort sodann in ein Übertragungsgerät des Zeugen, welches mit einem Laptop verbunden war, gesteckt, um die Datenaufzeichnungen des Kontrollgerätes von 29 Tagen herunterzuladen und mittels eines Computerprogrammes auszuwerten (vgl. Einvernahme des Zeugen EF, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023). Der Zeuge führte sodann seine Kontrollkarte in das digitale Kontrollgerät ein, um damit die polizeiliche Kontrolle des Fahrzeuges im Kontrollgerät aufzuzeichnen. Die Fahrerkarte des Beschwerdeführers wurde vor Ort sodann in ein Übertragungsgerät des Zeugen, welches mit einem Laptop verbunden war, gesteckt, um die Datenaufzeichnungen des Kontrollgerätes von 29 Tagen herunterzuladen und mittels eines Computerprogrammes auszuwerten vergleiche Einvernahme des Zeugen EF, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).

Sonstige Aufzeichnungen des Beschwerdeführers, wie über die wöchentliche Ruhezeit udgl. wurden dem Zeugen anlässlich der LKW-Kontrolle trotz Aufforderung nicht ausgehändigt (vgl. Anzeige vom 10.11.2021, Einvernahme des Zeugen EF, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023). Sonstige Aufzeichnungen des Beschwerdeführers, wie über die wöchentliche Ruhezeit udgl. wurden dem Zeugen anlässlich der LKW-Kontrolle trotz Aufforderung nicht ausgehändigt vergleiche Anzeige vom 10.11.2021, Einvernahme des Zeugen EF, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).

Da im Zuge der mündlichen Beschwerdeverhandlung die Beschwerde gegen den Spruchpunkt 1. im angefochtenen Straferkenntnis auf die Strafhöhe eingeschränkt wurde, ist damit gleichzeitig der Schuldspruch im angefochtenen Straferkenntnis vom 14.09.2022 in Rechtskraft erwachsen und hat das Landesverwaltungsgericht Steiermark von dem im Straferkenntnis der belangten Behörde zur Schuldfrage festgestellten Sachverhalt auszugehen. Feststeht sohin, dass am 14.10.2021 von 02:12 Uhr bis 14:09 Uhr erst nach einer Lenkdauer von 9 Stunden 2 Minuten eine Lenkpause eingelegt wurde. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug somit 4 Stunden und 32 Minuten. Damit wurde keine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten eingehalten (vgl. angefochtenes Straferkenntnis vom 14.09.2022, aktenkundige Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023). Da im Zuge der mündlichen Beschwerdeverhandlung die Beschwerde gegen den Spruchpunkt 1. im angefochtenen Straferkenntnis auf die Strafhöhe eingeschränkt wurde, ist damit gleichzeitig der Schuldspruch im angefochtenen Straferkenntnis vom 14.09.2022 in Rechtskraft erwachsen und hat das Landesverwaltungsgericht Steiermark von dem im Straferkenntnis der belangten Behörde zur Schuldfrage festgestellten Sachverhalt auszugehen. Feststeht sohin, dass am 14.10.2021 von 02:12 Uhr bis 14:09 Uhr erst nach einer Lenkdauer von 9 Stunden 2 Minuten eine Lenkpause eingelegt wurde. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug somit 4 Stunden und 32 Minuten. Damit wurde keine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten eingehalten vergleiche angefochtenes Straferkenntnis vom 14.09.2022, aktenkundige Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).

Im Zeitraum vom 13.10.2021, 06:04 Uhr bis 14.10.2021, 06:04 Uhr (24-Stunden-Zeitraum) wurde vom

verfahrensgegenständlichen digitalen Kontrollgerät bzw. der Fahrerkarte des Beschwerdeführers eine tägliche Ruhezeit aufgezeichnet, die in zwei Teilen genommen wurde, wovon der erste Teil in der Zeit vom 13.10.2021, 11:15 Uhr bis 13.10.2021, 14:38 Uhr, sohin über einen ununterbrochenen Zeitraum von 3 Stunden und 24 Minuten konsumiert wurde. Für den zweiten Teil, sohin im Zeitraum 13.10.2021, 14:39 Uhr bis 14.10.2021, 06:04 Uhr zeichnete das digitale Kontrollgerät lt. Fahrerkarte des Beschwerdeführers Ruhezeiten von 6 Stunden und 59 Minuten auf (vgl. aktenkundige Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers, angefochtenes Straferkenntnis, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023). Im Zeitraum vom 13.10.2021, 06:04 Uhr bis 14.10.2021, 06:04 Uhr (24-Stunden-Zeitraum) wurde vom verfahrensgegenständlichen digitalen Kontrollgerät bzw. der Fahrerkarte des Beschwerdeführers eine tägliche Ruhezeit aufgezeichnet, die in zwei Teilen genommen wurde, wovon der erste Teil in der Zeit vom 13.10.2021, 11:15 Uhr bis 13.10.2021, 14:38 Uhr, sohin über einen ununterbrochenen Zeitraum von 3 Stunden und 24 Minuten konsumiert wurde. Für den zweiten Teil, sohin im Zeitraum 13.10.2021, 14:39 Uhr bis 14.10.2021, 06:04 Uhr zeichnete das digitale Kontrollgerät lt. Fahrerkarte des Beschwerdeführers Ruhezeiten von 6 Stunden und 59 Minuten auf vergleiche aktenkundige Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers, angefochtenes Straferkenntnis, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).

Im Zeitraum vom 13.10.2021, 06:04 Uhr bis 14.10.2021, 16:14 Uhr wurden auf der Fahrerkarte des Beschwerdeführers Lenkzeiten von insgesamt 17 Stunden und 8 Minuten aufgezeichnet (vgl. aktenkundige Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers, angefochtenes Straferkenntnis, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023). Im Zeitraum vom 13.10.2021, 06:04 Uhr bis 14.10.2021, 16:14 Uhr wurden auf der Fahrerkarte des Beschwerdeführers Lenkzeiten von insgesamt 17 Stunden und 8 Minuten aufgezeichnet vergleiche aktenkundige Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers, angefochtenes Straferkenntnis, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).

Der Beschwerdeführer beendete am 14.10.2021 um ca. 16:15 Uhr seine Lenktätigkeit und entnahm zu diesem Zeitpunkt seine Fahrerkarte aus dem digitalen Kontrollgerät des verfahrensgegenständlichen LKWs. Der Beschwerdeführer hielt sich sodann insbesondere auch im Zeitraum vom 15.10.2021, 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 01:59 Uhr nicht im verfahrensgegenständlichen Fahrzeug auf. Der Beschwerdeführer stieg erst am 18.10.2021 um 06:00 Uhr wiederum in das Fahrzeug ein und steckte zu diesem Zeitpunkt seine Fahrerkarte in das dortige digitale Kontrollgerät, welches – mit gleichzeitigem Vorschlag des „Bett-Symbols“ - automatisch fragte, ob seit der letzten Entnahme durchgehend Ruhezeit gemacht wurde. Der Beschwerdeführer bestätigte dies durch Betätigung der „OK-Taste“. Die diesbezügliche aktenkundige Auswertung der Fahrerkarte zeigt am Donnerstag, den 14.10.2021 beginnend mit ca. 16:15 Uhr und endend am 15.10.2021 um ca. 02:00 Uhr einen durchgehenden grauen Balken (für Ruhezeit) und einen durchgehenden blauen Balken (für manuelle Eingabe). Im Zeitraum 15.10.2021, 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 02:00 Uhr weist die aktenkundige Auswertung der Fahrerkarte des Beschwerdeführers keinerlei Eintragungen auf. Am Montag, den 18.10.2021 beginnt die Aufzeichnung wieder um 02:00 Uhr mit einem grauen (Ruhezeit) und blauen (manuelle Eingabe) Balken bis ca. 06:00 Uhr; ab diesem Zeitpunkt ist wieder eine Lenkzeit eingetragen (vgl. aktenkundige Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023). Der Beschwerdeführer beendete am 14.10.2021 um ca. 16:15 Uhr seine Lenktätigkeit und entnahm zu diesem Zeitpunkt seine Fahrerkarte aus dem digitalen Kontrollgerät des verfahrensgegenständlichen LKWs. Der Beschwerdeführer hielt sich sodann insbesondere auch im Zeitraum vom 15.10.2021, 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 01:59 Uhr nicht im verfahrensgegenständlichen Fahrzeug auf. Der Beschwerdeführer stieg erst am 18.10.2021 um 06:00 Uhr wiederum in das Fahrzeug ein und steckte zu diesem Zeitpunkt seine Fahrerkarte in das dortige digitale Kontrollgerät, welches – mit gleichzeitigem Vorschlag des „Bett-Symbols“ - automatisch fragte, ob seit der letzten Entnahme durchgehend Ruhezeit gemacht wurde. Der Beschwerdeführer bestätigte dies durch Betätigung der „OK-Taste“. Die diesbezügliche aktenkundige Auswertung der Fahrerkarte zeigt am Donnerstag, den 14.10.2021 beginnend mit ca. 16:15 Uhr und endend am 15.10.2021 um ca. 02:00 Uhr einen durchgehenden grauen Balken (für Ruhezeit) und einen durchgehenden blauen Balken (für manuelle Eingabe). Im Zeitraum 15.10.2021, 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 02:00 Uhr weist die aktenkundige Auswertung der Fahrerkarte des Beschwerdeführers keinerlei Eintragungen auf. Am Montag, den 18.10.2021 beginnt die Aufzeichnung wieder um 02:00 Uhr mit einem grauen (Ruhezeit) und blauen (manuelle Eingabe) Balken bis ca. 06:00 Uhr; ab diesem Zeitpunkt ist wieder eine Lenkzeit eingetragen vergleiche aktenkundige Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers, Verhandlungsschrift vom 27.04.2023).

Ebenso beendete der Beschwerdeführer am 29.10.2021 um ca. 15:35 Uhr seine Lenktätigkeit und entnahm zu diesem Zeitpunkt seine Fahrerkarte aus dem digitalen Kontrollgerät des verfahrensgegenständlichen LKWs. Der

Beschwerdeführer hielt sich sodann insbesondere auch im Zeitraum vom 30.10.2021, 02:00 Uhr bis 02.11.2021, 01:59 Uhr nicht im verfahrensgegenständlichen Fahrzeug auf. Aus der Fahrerkarte des Beschwerdeführers ergibt sich, dass dieser am 29.10.2021 um 15:36 Uhr seine Lenktätigkeit beendete und seine Fahrerkarte aus dem digitalen Kontrollgerät entnahm. Am 05.11.2021 um ca. 06:26 Uhr setzte der Beschwerdeführer seine Lenktätigkeit wieder fort und steckte seine Fahrerkarte wiederum in das Kontrollgerät des verfahrensgegenständlichen LKWs. Die aktenkundige Auswertung zeigt diesbezüglich am 29.10.2021, um ca. 15:35 Uhr einen grauen Balken (für Ruhezeit) und einen blauen Balken (für manuellen Eintrag). Diese Balken enden auf der Aufzeichnung am 30.10.2021, um 02:00 Uhr und beginnen wieder am 02.11.2021, um 01:59 Uhr. Im dazwischenliegenden Zeitraum zeigt die Auswertung der Fahrerkarte des Beschwerdeführers keinerlei Einträge (vgl. aktenkundige Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers). Ebenso beendete der Beschwerdeführer am 29.10.2021 um ca. 15:35 Uhr seine Lenktätigkeit und entnahm zu diesem Zeitpunkt seine Fahrerkarte aus dem digitalen Kontrollgerät des verfahrensgegenständlichen LKWs. Der Beschwerdeführer hielt sich sodann insbesondere auch im Zeitraum vom 30.10.2021, 02:00 Uhr bis 02.11.2021, 01:59 Uhr nicht im verfahrensgegenständlichen Fahrzeug auf. Aus der Fahrerkarte des Beschwerdeführers ergibt sich, dass dieser am 29.10.2021 um 15:36 Uhr seine Lenktätigkeit beendete und seine Fahrerkarte aus dem digitalen Kontrollgerät entnahm. Am 05.11.2021 um ca. 06:26 Uhr setzte der Beschwerdeführer seine Lenktätigkeit wieder fort und steckte seine Fahrerkarte wiederum in das Kontrollgerät des verfahrensgegenständlichen LKWs. Die aktenkundige Auswertung zeigt diesbezüglich am 29.10.2021, um ca. 15:35 Uhr einen grauen Balken (für Ruhezeit) und einen blauen Balken (für manuellen Eintrag). Diese Balken enden auf der Aufzeichnung am 30.10.2021, um 02:00 Uhr und beginnen wieder am 02.11.2021, um 01:59 Uhr. Im dazwischenliegenden Zeitraum zeigt die Auswertung der Fahrerkarte des Beschwerdeführers keinerlei Einträge vergleiche aktenkundige Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers).

Beweiswürdigung:

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich aus dem vorgelegten Akt der belangten Behörde und insbesondere aus den aktenkundigen Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers in Bezug auf das verfahrensgegenständliche Fahrzeug, welche vom Zeugen EF nachvollziehbar im Rahmen seiner Einvernahme erklärt wurden, wobei der Zeuge einen glaubwürdigen Eindruck hinterlassen hat und keine Zweifel an seinen Angaben aufkamen. Zudem hat der Beschwerdeführer die Aufzeichnungen und Ergebnisse der Auswertungen seiner Fahrerkarte nicht bestritten.

Dass der Beschwerdeführer die vorgeschriebenen Ruhezeiten nicht einhielt, stellt sein Rechtsvertreter im Rahmen der mündlichen Beschwerdeverhandlung nicht (mehr) in Frage.

Die Lenkzeiten ergeben sich aus den aktenkundigen Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers, die vom Beschwerdeführer nicht bestritten werden.

Die Feststellungen zu den Eintragungen im Zeitraum 14.10.2021, 16:15 Uhr bis 18.10.2021, 02:00 Uhr sowie im Zeitraum 29.10.2021, 15:35 Uhr bis 02.11.2021, 01:59 Uhr ergeben sich aus den aktenkundigen Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers, wobei der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers glaubhaft und nachvollziehbar schilderte, dass die Kontrollgeräte der 1. Generation, wie das Kontrollgerät der Marke Stoneridge eines ist, mit derartigen technischen Unzulänglichkeiten behaftet sind, dass diese Geräte volle 24-Stunden-Zyklen nicht durchgehend aufzeichnen können. Dies wird vom Zeugen EF im Rahmen seiner Einvernahme vor dem erkennenden Verwaltungsgericht auch bestätigt und ergibt sich dies zudem aus dem im vorgelegten Behördenakt aktenkundigen Auszug aus einem Erlass des BM.I vom 25.07.2016, GZ: BMVIT-179.723/0017-IV/ST1/2016, wonach manuelle Nachträge über mehrere Tage in technischer Sicht bei einem Kontrollgeräte der 1. Generation nicht möglich seien. Digitale Kontrollgeräte der 1. Generation bzw. Stoneridge-Geräte können keine durchgehende „wöchentliche Ruhezeit“ aufzeichnen, weshalb in diesem Fall das EU-Formblatt für manuelle Nachträge zu verwenden sei.

Rechtliche Beurteilung:

Gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG erkennen die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit. Gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG erkennen die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit.

Gemäß Art 130 Abs 4 B-VG hat das Verwaltungsgericht über Beschwerden gemäß Abs 1 Z 1 in der Sache selbst zu entscheiden. Gemäß Artikel 130, Absatz 4, B-VG hat das Verwaltungsgericht über Beschwerden gemäß Absatz eins, Ziffer eins, in der Sache selbst zu entscheiden.

Gemäß § 50 Abs 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht über Beschwerden gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist. Gemäß Paragraph 50, Absatz eins, VwGVG hat das Verwaltungsgericht über Beschwerden gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG in der Sache selbst zu entscheiden, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist.

Im Beschwerdefall liegt weder ein Zurückweisungs- noch ein Einstellungsgrund vor, weshalb in der Sache ein Erkenntnis zu fällen war.

Die maßgebenden Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 48/2021 (im Folgenden KFG), der Verordnung (EG) Nr. 651/2006 idF Verordnung (EG) 2020/1054, ABl. EU Nr. L249 vom 31.07.2020 (im Folgenden VO (EU) Nr. 651/2006) und der Verordnung (EU) 165/2014, ABl. EU Nr. L60/1 lauten wie folgt: Die maßgebenden Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 48 aus 2021, (im Folgenden KFG), der Verordnung (EG) Nr. 651 aus 2006, in der Fassung Verordnung (EG) 2020/1054, ABl. EU Nr. L249 vom 31.07.2020 (im Folgenden VO (EU) Nr. 651 aus 2006,) und der Verordnung (EU) 165/2014, ABl. EU Nr. L60/1 lauten wie folgt:

§ 102a Abs 4 KFG: Paragraph 102 a, Absatz 4, KFG:

„Lenker von Kraftfahrzeugen, die mit einem digitalen Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausgerüstet sind, haben sich bei der Bedienung des Kontrollgerätes an die Bedienungsanleitung des Kontrollgerätes zu halten. Sie haben dafür zu sorgen, dass das Kontrollgerät auf Fahrten in Betrieb ist und dass ihre Fahrerkarte im Kontrollgerät verwendet wird. Die Lenker haben auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht die in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 vorgesehenen Ausdrucke, die Fahrerkarte und die mitgeführten Schaublätter des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage, falls sie in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt haben, das mit einem analogen Kontrollgerät ausgerüstet ist, auszuhändigen. Hierüber ist dem Lenker eine Bestätigung auszustellen; diese Bestätigung kann auch in elektronischer Form ausgestellt und übermittelt werden. Fehlen auf der Fahrerkarte einzelne Arbeitstage und werden dafür auch keine Schaublätter mitgeführt, so sind für diese Tage entsprechende Bestätigungen des Arbeitgebers, die den Mindestanforderungen des von der Kommission gemäß Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 2006/22/EG erstellten Formblattes entsprechen müssen, mitzuführen und bei Kontrollen auszuhändigen.“ „Lenker von Kraftfahrzeugen, die mit einem digitalen Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 165 aus 2014, ausgerüstet sind, haben sich bei der Bedienung des Kontrollgerätes an die Bedienungsanleitung des Kontrollgerätes zu halten. Sie haben dafür zu sorgen, dass das Kontrollgerät auf Fahrten in Betrieb ist und dass ihre Fahrerkarte im Kontrollgerät verwendet wird. Die Lenker haben auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht die in der Verordnung (EU) Nr. 165 aus 2014, vorgesehenen Ausdrucke, die Fahrerkarte und die mitgeführten Schaublätter des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage, falls sie in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt haben, das mit einem analogen Kontrollgerät ausgerüstet ist, auszuhändigen. Hierüber ist dem Lenker eine Bestätigung auszustellen; diese Bestätigung kann auch in elektronischer Form ausgestellt und übermittelt werden. Fehlen auf der Fahrerkarte einzelne Arbeitstage und werden dafür auch keine Schaublätter mitgeführt, so sind für diese Tage entsprechende Bestätigungen des Arbeitgebers, die den Mindestanforderungen des von der Kommission gemäß Artikel 11 Absatz 3, der Richtlinie 2006/22/EG erstellten Formblattes entsprechen müssen, mitzuführen und bei Kontrollen auszuhändigen.

§ 134 Abs 1 KFG: Paragraph 134, Absatz eins, KFG:

„Wer diesem Bundesgesetz, 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, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind solche Zuwiderhandlungen auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits

zweimal bestraft, so können die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Freiheitsstrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.“ „Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Absatz 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006, der Verordnung (EU) Nr. 165 aus 2014, oder den Artikeln 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), Bundesgesetzblatt Nr. 518 aus 1975, in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 203 aus 1993, zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind solche Zuwiderhandlungen auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Freiheitsstrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.“

§ 134 Abs 1b KFG: Paragraph 134, Absatz eins b, KFG:

„Die Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 werden anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG, in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/403, ABl. Nr. L 74 vom 19. März 2016, S 8, nach ihrer Schwere in vier Kategorien (schwerste Verstöße – sehr schwere Verstöße – schwere Verstöße – geringfügige Verstöße) aufgeteilt. Die Höhe der Geldstrafe ist nach der Schwere des Verstoßes zu bemessen und hat im Falle eines schweren Verstoßes nicht weniger als 200 Euro, im Falle eines sehr schweren Verstoßes nicht weniger als 300 Euro und im Falle eines schwersten Verstoßes nicht weniger als 400 Euro zu betragen. Dies gilt auch für Verstöße gegen die Artikel 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), die ebenso nach Maßgabe des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG einzuteilen sind.“ „Die Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561 aus 2006, und (EU) Nr. 165 aus 2014, werden anhand des Anhanges römisch drei der Richtlinie 2006/22/EG, in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/403, ABl. Nr. L 74 vom 19. März 2016, S 8, nach ihrer Schwere in vier Kategorien (schwerste Verstöße – sehr schwere Verstöße – schwere Verstöße – geringfügige Verstöße) aufgeteilt. Die Höhe der Geldstrafe ist nach der Schwere des Verstoßes zu bemessen und hat im Falle eines schweren Verstoßes nicht weniger als 200 Euro, im Falle eines sehr schweren Verstoßes nicht weniger als 300 Euro und im Falle eines schwersten Verstoßes nicht weniger als 400 Euro zu betragen. Dies gilt auch für Verstöße gegen die Artikel 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), die ebenso nach Maßgabe des Anhanges römisch drei der Richtlinie 2006/22/EG einzuteilen sind.“

Art 6 Abs 1 VO (EG) Nr. 651/2006: Artikel 6, Absatz eins, VO (EG) Nr. 651/2006:

„Die tägliche Lenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.

Die tägliche Lenkzeit darf jedoch höchstens zweimal in der Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden.“

Art 7 VO(EG) Nr. 651/2006: Artikel 7, VO(EG) Nr. 651/2006:

„Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt. Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.“

Art 8 Abs 1 und 2 VO(EG) Nr. 651/2006: Artikel 8, Absatz eins und 2 VO(EG) Nr. 651/2006:

„(1) Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.

(2) Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so ist die fragliche tägliche Ruhezeit als

reduzierte tägliche Ruhezeit anzusehen.“

Art 34 Abs 1 und Abs 3 lit. b VO (EU) Nr. 165/2014 Artikel 34, Absatz eins und Absatz 3, Litera b, VO (EU) Nr. 165/2014:

„(1) Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist anderweitig zulässig. Schaublätter oder Fahrerkarten dürfen nicht über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet werden.

(3) (lit.b) Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, den in das Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber zu betätigen, werden die in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte eingetragen.“(3) (Litera b,) Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, den in das Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber zu betätigen, werden die in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume, wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte eingetragen.“

Aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt sich, dass der Beschwerdeführer sowohl am 08.11.2021 als auch am 13.10.2021 und 14.10.2021 den verfahrensgegenständlichen Lastkraftwagen samt Anhänger lenkte, wobei sich ausschließlich seine Fahrerkarte im digitalen Kontrollgerät des gegenständlichen LKWs befand. Im Zuge der durchgeführten Kontrolle am 08.11.2021 wurde die Fahrerkarte des Beschwerdeführers dem Slot 1 des digitalen Kontrollgerätes im verfahrensgegenständlichen LKW ausgelesen und ausgewertet und die im Spruch des nunmehr bekämpften Straferkenntnisses angeführten Verwaltungsübertretungen festgestellt.

Ad Spruchpunkt 1. des angefochtenen Straferkenntnisses:

Da im Rahmen der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht Steiermark der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers die Beschwerde hinsichtlich des Spruchpunktes 1. im angefochtenen Straferkenntnis zurückzog, ist damit gleichzeitig die vorgeworfene Verwaltungsübertretung iSd § 134 Abs 1 KFG iVm Art. 7 EG (VO) 561/2006 sowohl in objektiver als auch subjektiver Hinsicht in Rechtskraft erwachsen, sodass eine diesbezügliche Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichtes Steiermark nicht (mehr) gegeben ist. Hinsichtlich der weiterhin aufrechten Beschwerde gegen die im angefochtenen Straferkenntnis ausgesprochenen Höhe der verhängten Geldstrafe wird auf die untenstehenden Ausführungen zur Strafbemessung verwiesen. Da im Rahmen der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht Steiermark der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers die Beschwerde hinsichtlich des Spruchpunktes 1. im angefochtenen Straferkenntnis zurückzog, ist damit gleichzeitig die vorgeworfene Verwaltungsübertretung iSd Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 7, EG (VO) 561 aus 2006, sowohl in objektiver als auch subjektiver Hinsicht in Rechtskraft erwachsen, sodass eine diesbezügliche Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichtes Steiermark nicht (mehr) gegeben ist. Hinsichtlich der weiterhin aufrechten Beschwerde gegen die im angefochtenen Straferkenntnis ausgesprochenen Höhe der verhängten Geldstrafe wird auf die untenstehenden Ausführungen zur Strafbemessung verwiesen.

Ad Spruchpunkt 2. des angefochtenen Straferkenntnisses:

Gemäß Art. 4 lit g VO (EG) Nr. 561/2006 bezeichnet der Ausdruck „tägliche Ruhezeit“ in Art. 8 leg. cit. den täglichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte tägliche Ruhezeit“ umfasst; „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ bezeichnet eine Ruhezeit von mindestens 11 Stunden. Diese regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch in zwei Teilen genommen werden, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss. Gemäß Artikel 4, Litera g, VO (EG) Nr. 561 aus 2006, bezeichnet der Ausdruck „tägliche Ruhezeit“ in Artikel 8, leg. cit. den täglichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte tägliche Ruhezeit“ umfasst; „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ bezeichnet eine Ruhezeit von mindestens 11 Stunden. Diese regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch in zwei Teilen genommen werden, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss.

Wie im Sachverhalt festgestellt, nahm der Beschwerdeführer im 24-Stunden-Zeitraum beginnende mit 13.10.2021,

06:04 Uhr die tägliche Ruhezeit in zwei Teilen ein, wovon der erste Teil ununterbrochen über 3 Stunden betrug; der zweite Teil jedoch unter 9 Stunden war, was vom Vertreter des Beschwerdeführers auch nicht bestritten wird. Damit hat jedoch der Beschwerdeführer den objektiven Tatbestand des § 134 Abs 1 KFG iVm Art 8 Abs 1 und 2 VO (EG) Nr. 561/2006 erfüllt. Wie im Sachverhalt festgestellt, nahm der Beschwerdeführer im 24-Stunden-Zeitraum beginnende mit 13.10.2021, 06:04 Uhr die tägliche Ruhezeit in zwei Teilen ein, wovon der erste Teil ununterbrochen über 3 Stunden betrug; der zweite Teil jedoch unter 9 Stunden war, was vom Vertreter des Beschwerdeführers auch nicht bestritten wird. Damit hat jedoch der Beschwerdeführer den objektiven Tatbestand des Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 8, Absatz eins und 2 VO (EG) Nr. 561 aus 2006, erfüllt.

ad Spruchpunkt 3. des angefochtenen Straferkenntnisses:

Gemäß Art. 4 lit k VO (EG) Nr. 561/2006 bezeichnet der Ausdruck „tägliche Lenkzeit“ die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende der täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauffolgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit. Gemäß Artikel 4, Litera k, VO (EG) Nr. 561 aus 2006, bezeichnet der Ausdruck „tägliche Lenkzeit“ die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende der täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauffolgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit.

Wie im Sachverhalt festgestellt, hatte der Beschwerdeführer auf seiner Fahrerkarte in der Zeit vom 13.10.2021, 06:04 Uhr bis 14.10.2021, 16:14 Uhr eine Tageslenkzeit von gesamt 17 Stunden und 8 Minuten. Damit hat der Beschwerdeführer die tägliche Lenkzeit von 9 Stunden um 8 Stunden und 8 Minuten überschritten; aber gleichzeitig auch die verlängerte tägliche Lenkzeit von zweimal in der Woche 10 Stunden um 7 Stunden und 8 Minuten überschritten. Damit ist dem Beschwerdeführer auch der Tatbestand des § 134 Abs 1 KFG iVm Art. 6 Abs 1 VO (EG) 561/2006 objektiv vorzuwerfen. Wie im Sachverhalt festgestellt, hatte der Beschwerdeführer auf seiner Fahrerkarte in der Zeit vom 13.10.2021, 06:04 Uhr bis 14.10.2021, 16:14 Uhr eine Tageslenkzeit von gesamt 17 Stunden und 8 Minuten. Damit hat der Beschwerdeführer die tägliche Lenkzeit von 9 Stunden um 8 Stunden und 8 Minuten überschritten; aber gleichzeitig auch die verlängerte tägliche Lenkzeit von zweimal in der Woche 10 Stunden um 7 Stunden und 8 Minuten überschritten. Damit ist dem Beschwerdeführer auch der Tatbestand des Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 6, Absatz eins, VO (EG) 561 aus 2006, objektiv vorzuwerfen.

Wenn der Beschwerdeführer vermeint, es sei unverständlich, wenn die belangte Strafbehörde die beiden Tageslenkzeiten zusammenfasse und dem Lenker dadurch eine Überschreitung der täglichen Lenkzeit vorwerfe, so ist auf den eindeutigen Wortlaut des Verordnungstextes zu verweisen, wonach die Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauffolgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit zu summieren ist. Im Beschwerdefall ergibt sich aus den von der Fahrerkarte ausgewerteten Aufzeichnungen, dass am 13.10.2021, 06:04 Uhr ein Ende der täglichen Ruhezeit war und bis 14.10.2021, 16:14 Uhr keine Ruhezeit eingehalten wurde. Der Fahrtenschreiber wurde vielmehr erst wieder am 19.10.2021, 05:34 Uhr in Gang gesetzt. Damit ist der 19.10.2021, 05:34 Uhr der Beginn der darauffolgenden Ruhezeit (vgl. in diesem Zusammenhang auch VwGH vom 10.06.2015, 2013/11/0248). Wenn der Beschwerdeführer vermeint, es sei unverständlich, wenn die belangte Strafbehörde die beiden Tageslenkzeiten zusammenfasse und dem Lenker dadurch eine Überschreitung der täglichen Lenkzeit vorwerfe, so ist auf den eindeutigen Wortlaut des Verordnungstextes zu verweisen, wonach die Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauffolgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit zu summieren ist. Im Beschwerdefall ergibt sich aus den von der Fahrerkarte ausgewerteten Aufzeichnungen, dass am 13.10.2021, 06:04 Uhr ein Ende der täglichen Ruhezeit war und bis 14.10.2021, 16:14 Uhr keine Ruhezeit eingehalten wurde. Der Fahrtenschreiber wurde vielmehr erst wieder am 19.10.2021, 05:34 Uhr in Gang gesetzt. Damit ist der 19.10.2021, 05:34 Uhr der Beginn der darauffolgenden Ruhezeit vergleiche in diesem Zusammenhang auch VwGH vom 10.06.2015, 2013/11/0248).

Wenn der Beschwerdeführer weiters vorbringt, durch den Vorwurf der Ruhezeitunterschreitung und den Vorwurf einer Lenkzeitüberschreitung liege eine unzulässige Doppelbestrafung vor, ist auszuführen, dass es sich bei den zwei zur Last gelegten Übertretungen nicht um denselben Sachverhalt handelt. Die Überschreitung der täglichen Lenkzeit und die Nichteinhaltung der täglichen Ruhezeit sind nicht ein und demselben Sachverhalt zuzuordnen. Die höchstzulässige Lenkzeit und die tägliche Ruhezeit sollen überlange Fahrten verhindern und ausreichende Erholungsphasen sicherstellen. Einzeln betrachtet, soll das Überschreiten der Lenkzeit verhindern, Gefahrenmomente im Güterverkehr entstehen zu lassen und die Einhaltung der Ruhezeit die Erholung für die folgende Lenkzeit

gewährleisten. Die tatbestandsmäßige Handlung ist in einem Fall das Lenken eines Fahrzeuges und im anderen Fall das Nicht-Lenken eines Fahrzeuges, sohin unterschiedliche Tätigkeiten.

Zur subjektiven Tatseite der zur Last gelegten Verwaltungsübertretungen iSd§ 134 Abs 1 KFG iVm Art. 8 Abs 1 und 2 VO (EG) Nr. 561/2006 und Art. 6 Abs 1 VO (EG) Nr. 561/2006 (Spruchpunkt 2. und 3. im angefochtenen Straferkenntnis) ist auszuführen, dass gemäß § 5 Abs 1 VStG zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten genügt, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt. 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. Zur subjektiven Tatseite der zur Last gelegten Verwaltungsübertretungen iSd Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 8, Absatz eins und 2 VO (EG) Nr. 561 aus 2006, und Artikel 6, Absatz eins, VO (EG) Nr. 561 aus 2006, (Spruchpunkt 2. und 3. im angefochtenen Straferkenntnis) ist auszuführen, dass gemäß Paragraph 5, Absatz eins, VStG zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten genügt, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt. 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 KFG enthält keine besonderen Bestimmungen über das Verschulden bei Zuwiderhandeln gegen Art. 6 Abs 1 und Art. 8 Abs 1 und 2 der VO (EG) Nr. 561/2006, sodass zur Strafbarkeit Fahrlässigkeit genügt. Da zum Tatbestand des Art. 6 Abs 1 bzw. Art. 8 Abs 1 und 2 der VO (EG) Nr. 561/2006 auch der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört, ist Fahrlässigkeit anzunehmen. Der Beschwerdeführer hat weder vorgebracht, noch sind sonst Umstände hervorgekommen, die darauf hindeuten, dass der Beschwerdeführer die Verwaltungsübertretung nicht hätte vermeiden können. Der Beschwerdeführer hat daher jedenfalls fahrlässig gehandelt. Es liegen somit auch jeweils die subjektiven Voraussetzungen für die Strafbarkeit vor. Das KFG enthält keine besonderen Bestimmungen über das Verschulden bei Zuwiderhandeln gegen Artikel 6, Absatz eins und Artikel 8, Absatz eins und 2 der VO (EG) Nr. 561 aus 2006,, sodass zur Strafbarkeit Fahrlässigkeit genügt. Da zum Tatbestand des Artikel 6, Absatz eins, bzw. Artikel 8, Absatz eins und 2 der VO (EG) Nr. 561 aus 2006, auch der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört, ist Fahrlässigkeit anzunehmen. Der Beschwerdeführer hat weder vorgebracht, noch sind sonst Umstände hervorgekommen, die darauf hindeuten, dass der Beschwerdeführer die Verwaltungsübertretung nicht hätte vermeiden können. Der Beschwerdeführer hat daher jedenfalls fahrlässig gehandelt. Es liegen somit auch jeweils die subjektiven Voraussetzungen für die Strafbarkeit vor.

ad Spruchpunkt 4. des angefochtenen Straferkenntnisses:

Aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt sich, dass der Beschwerdeführer am 14.10.2021, um 16:15 Uhr bzw. am 29.10.2021, 15:35 Uhr seine Lenktätigkeit beendete und aus diesem Grund seine Fahrerkarte aus dem digitalen Kontrollgerät entnahm. Im Zeitraum 15.10.2021, 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 01:59 Uhr bzw. im Zeitraum 30.10.2021, 02:00 bis 02.11.2021, 01:59 Uhr befand sich der Beschwerdeführer nicht im verfahrensgegenständlichen Fahrzeug. In diesen Zeiträumen weist die Auswertung der Fahrerkarte des Beschwerdeführers keine Einträge auf. Sehr wohl weist die Auswertung der Fahrerkarte des Beschwerdeführers vom 14.10.2021, 16:15 Uhr bis 15.10.2021, 02:00 Uhr bzw. vom 29.10.2021, 15:35 Uhr bis 30.10.2021, 02:00 Uhr den manuell eingegebenen Eintrag „Ruhezeit“ auf (vgl. grauer und blauer Balken auf der Auswertung). Da es sich bei dem verfahrensgegenständlichen Kontrollgerät um ein Stoneridge-Gerät handelte, ergibt sich aus den Auswertungen und den nachvollziehbaren Angaben des Vertreters des Beschwerdeführers, dass aufgrund technischer Unzulänglichkeiten für den Zeitraum 15.10.2021, 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 01:59 Uhr bzw. für den Zeitraum 30.11.2021, 02:00 Uhr bis 02.11.2021, 01:59 Uhr keine Aufzeichnungen erfolgten. Nachvollziehbar und auch auf den Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers dokumentiert ist, dass der Beschwerdeführer sehr wohl einen manuellen Nachtrag machte, indem er am 18.10.2021, 06:00 Uhr bzw. am 02.11.2021, ca. 05.45 Uhr den automatischen Vorschlag des digitalen Kontrollgerätes, sohin das vorgeschlagene „Bett-Symbol“ durch Drücken der OK-Taste bestätigte, um damit zu dokumentieren, dass er den gesamten vorangehenden Zeitraum ab 14.10.2021, 16:15 Uhr bzw. 29.10.2021, 15:35 Uhr durchgehend Ruhezeit hatte. Aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt sich, dass der Beschwerdeführer am 14.10.2021, um 16:15 Uhr bzw. am 29.10.2021, 15:35 Uhr seine Lenktätigkeit beendete und aus diesem Grund seine Fahrerkarte aus dem digitalen Kontrollgerät entnahm. Im

Zeitraum 15.10.2021, 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 01:59 Uhr bzw. im Zeitraum 30.10.2021, 02:00 Uhr bis 02.11.2021, 01:59 Uhr befand sich der Beschwerdeführer nicht im verfahrensgegenständlichen Fahrzeug. In diesen Zeiträumen weist die Auswertung der Fahrerkarte des Beschwerdeführers keine Einträge auf. Sehr wohl weist die Auswertung der Fahrerkarte des Beschwerdeführers vom 14.10.2021, 16:15 Uhr bis 15.10.2021, 02:00 Uhr bzw. vom 29.10.2021, 15:35 Uhr bis 30.10.2021, 02:00 Uhr den manuell eingegebenen Eintrag „Ruhezeit“ auf (vergleiche grauer und blauer Balken auf der Auswertung). Da es sich bei dem verfahrensgegenständlichen Kontrollgerät um ein Stoneridge-Gerät handelte, ergibt sich aus den Auswertungen und den nachvollziehbaren Angaben des Vertreters des Beschwerdeführers, dass aufgrund technischer Unzulänglichkeiten für den Zeitraum 15.10.2021, 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 01:59 Uhr bzw. für den Zeitraum 30.10.2021, 02:00 Uhr bis 02.11.2021, 01:59 Uhr keine Aufzeichnungen erfolgten. Nachvollziehbar und auch auf den Auswertungen der Fahrerkarte des Beschwerdeführers dokumentiert ist, dass der Beschwerdeführer sehr wohl einen manuellen Nachtrag machte, indem er am 18.10.2021, 06:00 Uhr bzw. am 02.11.2021, ca. 05.45 Uhr den automatischen Vorschlag des digitalen Kontrollgerätes, sohin das vorgeschlagene „Bett-Symbol“ durch Drücken der OK-Taste bestätigte, um damit zu dokumentieren, dass er den gesamten vorangehenden Zeitraum ab 14.10.2021, 16:15 Uhr bzw. 29.10.2021, 15:35 Uhr durchgehend Ruhezeit hatte.

Objektiver Tatbestand des § 134 Abs 1 KFG iVm Art. 34 Abs 3 lit. b VO (EU) Nr. 165/2014 ist das Nichteintragen der in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume (andere Arbeiten, Bereitschaftszeit, Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten) mittels der manuellen Eingabevorrichtung des digitalen Fahrtenschreibers, wenn sich der Fahrer nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, den in das Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber zu betätigen. Objektiver Tatbestand des Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 34, Absatz 3, Litera b, VO (EU) Nr. 165 aus 2014, ist das Nichteintragen der in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume (andere Arbeiten, Bereitschaftszeit, Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten) mittels der manuellen Eingabevorrichtung des digitalen Fahrtenschreibers, wenn sich der Fahrer nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, den in das Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber zu betätigen.

Der Beschwerdeführer hat jedoch den objektiven Tatbestand des § 134 Abs 1 KFG iVm Art. 34 Abs 3 lit b VO (EU) Nr. 165/2014 nicht erfüllt. Der Beschwerdeführer hat vielmehr sehr wohl mittels der manuellen Eingabevorrichtung des digitalen Fahrtenschreibers im verfahrensgegenständlichen Fahrzeug für den Zeitraum 15.10.2021, 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 01:59 Uhr und für den Zeitraum 30.10.2021, 02:00 Uhr bis 02.11.2021, 01:59 Uhr „Ruhezeit“ nachgetragen. Das angefochtene Straferkenntnis war daher hinsichtlich des Spruchpunktes 4. aufzuheben und die diesbezügliche Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens zu verfügen. Der Beschwerdeführer hat jedoch den objektiven Tatbestand des Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 34, Absatz 3, Litera b, VO (EU) Nr. 165 aus 2014, nicht erfüllt. Der Beschwerdeführer hat vielmehr sehr wohl mittels der manuellen Eingabevorrichtung des digitalen Fahrtenschreibers im verfahrensgegenständlichen Fahrzeug für den Zeitraum 15.10.2021, 02:00 Uhr bis 18.10.2021, 01:59 Uhr und für den Zeitraum 30.10.2021, 02:00 Uhr bis 02.11.2021, 01:59 Uhr „Ruhezeit“ nachgetragen. Das angefochtene Straferkenntnis war daher hinsichtlich des Spruchpunktes 4. aufzuheben und die diesbezügliche Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens zu verfügen.

In diesem Zusammenhang ist der Vollständigkeit halber auszuführen, dass bei Fehlfunktion des Fahrtenschreibers das Verkehrsunternehmen, sobald die Umstände dies gestatten, die Reparatur vorzunehmen hat (vgl. Art. 37 VO (EU) 165/2014). Zudem müssen Fahrtenschreiber strenge technische und andere Anforderungen erfüllen, so dass die Verordnung EU 165/2014 ordnungsgemäß angewendet werden kann, insbesondere müssen Aufzeichnungen u.a. über die Tätigkeit des Fahrers genau und zuverlässig erfolgen (vgl. Art. 4 VO (EU) 165/2014). In diesem Zusammenhang ist der Vollständigkeit halber auszuführen, dass bei Fehlfunktion des Fahrtenschreibers das Verkehrsunternehmen, sobald die Umstände dies gestatten, die Reparatur vorzunehmen hat (vergleiche Artikel 37, VO (EU) 165 aus 2014,). Zudem müssen Fahrtenschreiber strenge technische und andere Anforderungen erfüllen, so dass die Verordnung EU 165 aus 2014, ordnungsgemäß angewendet werden kann, insbesondere müssen Aufzeichnungen u.a. über die Tätigkeit des Fahrers genau und zuverlässig erfolgen (vergleiche Artikel 4, VO (EU) 165 aus 2014,).

Wenn nun wie im Beschwerdefall ein digitaler Fahrtenschreiber der 1. Generation (Stoneridge-Geräte) verwendet wird, dessen technische Unzulänglichkeiten in Bezug auf manuelle Nachträge bekannt sind, müssen handschriftliche Aufzeichnungen geführt werden. Gemäß Art. 36 Abs 2 VO (EU) 165/2014 müssen Fahrer eines Fahrzeuges, das mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit u.a. alle am laufenden Tag und an den vorherigen 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke, die

gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind, vorlegen können. Die Nichtvorlage dieser handschriftlichen Aufzeichnungen wurde dem Beschwerdeführer jedoch im angefochtenen Straferkenntnis nicht zur Last gelegt und ist auch vom Tatbild des Art. 34 Abs 3 lit b EU (VO) 165/2014 nicht umfasst. Wenn nun wie im Beschwerdefall ein digitaler Fahrtenschreiber der 1. Generation (Stoneridge-Geräte) verwendet wird, dessen technische Unzulänglichkeiten in Bezug auf manuelle Nachträge bekannt sind, müssen handschriftliche Aufzeichnungen geführt werden. Gemäß Artikel 36, Absatz 2, VO (EU) 165 aus 2014, müssen Fahrer eines Fahrzeuges, das mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit u.a. alle am laufenden Tag und an den vorherigen 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006, vorgeschrieben sind, vorlegen können. Die Nichtvorlage dieser handschriftlichen Aufzeichnungen wurde dem Beschwerdeführer jedoch im angefochtenen Straferkenntnis nicht zur Last gelegt und ist auch vom Tatbild des Artikel 34, Absatz 3, Litera b, EU (VO) 165 aus 2014, nicht umfasst.

Zum Vorbringen des Beschwerdeführers, er habe zu den zur Last gelegten Zeiträumen das verfahrensgegenständliche Fahrzeug gar nicht gelenkt, ist darauf hinzuweisen, dass das verfahrensgegenständliche Fahrzeug im Zuge einer Kontrolle am 08.11.2021 angehalten wurde, dieses über ein digitales Kontrollgerät, nämlich der Marke Stoneridge verfügte und die Fahrerkarte des Beschwerdeführers aus diesem Kontrollgerät zwecks Auswertung entnommen wurde. Im Anwendungsbereich des Art. 34 Abs 3 lit b VO (EU) 165/2014 kommt es nicht auf ein durch ein Kennzeichen konkretisiertes Fahrzeug an, sondern muss es sich um ein Fahrzeug handeln, dass in einem EU-Mitgliedstaat zugelassen ist und der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dient und für das die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt. Wie sich aus der Anzeige vom 10.11.2021 ergibt, ist das am 08.11.2021 kontrollierte Sattelzugfahrzeug (N3) der Marke MAN mit dem amtlichen Kennzeichen XXXX sowie der Anhänger der Marke Schwarzmüller mit dem amtlichen Kennzeichen XXXX, deren zulässige Höchtmasse 3,5 t übersteigt, in Österreich zugelassen und dient der Güterbeförderung. Gemäß Art. 3 Abs 1 VO (EU) 165/2014 muss dieses Fahrzeug einen Fahrtenschreiber eingebaut haben, was im Beschwerdefall auch nicht bestritten wird. Im Anwendungsbereich des Art. 34 Abs 3 lit b VO (EU) 165/2014 ist im Wesentlichen die ordnungsgemäße Benutzung von Fahrerkarten tatbildmäßig. Auch wenn der Beschwerdeführer in den zur Last gelegten Zeiträumen ein anderes Fahrzeug lenkte – zu diesen hielt sich der Fahrer folglich nicht im Fahrzeug auf – hat ein manueller Nachtrag der entsprechenden Zeiten auf seiner Fahrerkarte zu erfolgen. Daraus folgt auch, dass – nach den Angaben des Vertreters des Beschwerdeführers – der digitale Fahrtenschreiber im verfahrensgegenständlichen Fahrzeug den Beschwerdeführer, als er am 18.10.2021, 06:00 Uhr bzw. am 02.11.2021, 05.45 Uhr wieder in das Fahrzeug stieg und seine Fahrerkarte in den Fahrtenschreiber steckte, automatisch fragte, ob er seit der letzten Entnahme der Fahrerkarte durchgehend Ruhezeit gemacht habe und gleich das „Bett-Symbol“ vorschlug, welches der Beschwerdeführer durch Betätigen der OK-Taste bestätigte. Zum Vorbringen des Beschwerdeführers, er habe zu den zur Last gelegten Zeiträumen das verfahrensgegenständliche Fahrzeug gar nicht gelenkt, ist darauf hinzuweisen, dass das verfahrensgegenständliche Fahrzeug im Zuge einer Kontrolle am 08.11.2021 angehalten wurde, dieses über ein digitales Kontrollgerät, nämlich der Marke Stoneridge verfügte und die Fahrerkarte des Beschwerdeführers aus diesem Kontrollgerät zwecks Auswertung entnommen wurde. Im Anwendungsbereich des Artikel 34, Absatz 3, Litera b, VO (EU) 165 aus 2014, kommt es nicht auf ein durch ein Kennzeichen konkretisiertes Fahrzeug an, sondern muss es sich um ein Fahrzeug handeln, dass in einem EU-Mitgliedstaat zugelassen ist und der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dient und für das die Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006, gilt. Wie sich aus der Anzeige vom 10.11.2021 ergibt, ist das am 08.11.2021 kontrollierte Sattelzugfahrzeug (N3) der Marke MAN mit dem amtlichen Kennzeichen römisch 40 sowie der Anhänger der Marke Schwarzmüller mit dem amtlichen Kennzeichen römisch 40, deren zulässige Höchtmasse 3,5 t übersteigt, in Österreich zugelassen und dient der Güterbeförderung. Gemäß Artikel 3, Absatz eins, VO (EU) 165 aus 2014, muss dieses Fahrzeug einen Fahrtenschreiber eingebaut haben, was im Beschwerdefall auch nicht bestritten wird. Im Anwendungsbereich des Artikel 34, Absatz 3, Litera b, VO (EU) 165 aus 2014, ist im Wesentlichen die ordnungsgemäße Benutzung von Fahrerkarten tatbildmäßig. Auch wenn der Beschwerdeführer in den zur Last gelegten Zeiträumen ein anderes Fahrzeug lenkte – zu diesen hielt sich der Fahrer folglich nicht im Fahrzeug auf – hat ein manueller Nachtrag der entsprechenden Zeiten auf seiner Fahrerkarte zu erfolgen. Daraus folgt auch, dass – nach den Angaben des Vertreters des Beschwerdeführers – der digitale Fahrtenschreiber im verfahrensgegenständlichen Fahrzeug den Beschwerdeführer, als er am 18.10.2021, 06:00 Uhr bzw. am 02.11.2021, 05.45 Uhr wieder in das Fahrzeug stieg und

seine Fahrerkarte in den Fahrtenschreiber steckte, automatisch fragte, ob er seit der letzten Entnahme der Fahrerkarte durchgehend Ruhezeit gemacht habe und gleich das „Bett-Symbol“ vorschlug, welches der Beschwerdeführer durch Betätigen der OK-Taste bestätigte.

Zur Strafbemessung

Gemäß § 38 VwGVG iVm § 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 § 38 VwGVG iVm § 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. Gemäß Paragraph 38, VwGVG in Verbindung mit Paragraph 19, Absatz eins, VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Gemäß Paragraph 38, VwGVG in Verbindung mit Paragraph 19, Absatz 2, VStG sind im ordentlichen Verfahren (Paragraphen 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 Paragraphen 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Schutzzweck der Vorschriften der EG-Verordnung Nr. 561/2006 ist, dass Berufskraftfahrer ausgeruht ihrer Tätigkeit nachgehen können und nicht in einem übermüdeten Zustand ein Fahrzeug lenken. Dazu gehört auch die rechtzeitige und vollständige Inanspruchnahme der Ruhezeit. Somit sollen eine Übermüdung und damit die Gefahr von Unfällen verhindert werden. Die Vorschriften dienen sowohl dem Schutz der Fahrer als auch im Besonderen dem Schutz der Allgemeinheit vor Unfällen. Schutzzweck der Vorschriften der EG-Verordnung Nr. 561 aus 2006, ist, dass Berufskraftfahrer ausgeruht ihrer Tätigkeit nachgehen können und nicht in einem übermüdeten Zustand ein Fahrzeug lenken. Dazu gehört auch die rechtzeitige und vollständige Inanspruchnahme der Ruhezeit. Somit sollen eine Übermüdung und damit die Gefahr von Unfällen verhindert werden. Die Vorschriften dienen sowohl dem Schutz der Fahrer als auch im Besonderen dem Schutz der Allgemeinheit vor Unfällen.

Milderungs- und Erschwerungsgründe liegen im Beschwerdefall nicht vor.

Das Landesverwaltungsgericht hat der Strafbemessung grundsätzlich die tatsächlichen Einkommens- und Vermögensverhältnisse des Beschuldigten zu Grunde zu legen, auch wenn diese erst im verwaltungsgerichtlichen Verfahren bekannt werden (vgl. vom 22.12.2008, 2004/03/0029). Das Landesverwaltungsgericht hat der Strafbemessung grundsätzlich die tatsächlichen Einkommens- und Vermögensverhältnisse des Beschuldigten zu Grunde zu legen, auch wenn diese erst im verwaltungsgerichtlichen Verfahren bekannt werden vergleiche vom 22.12.2008, 2004/03/0029).

Der Beschwerdeführer hat jedoch seine Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten trotz Aufforderung weder gegenüber der belangten Verwaltungsstrafbehörde noch gegenüber dem erkennenden Verwaltungsgericht offengelegt. Aus diesem Grund ist daher mit einer Einschätzung der Einkommens- und Vermögensverhältnisse vorzugehen (VwGH 22.04.1992, 92/03/0019, VwGH 21.06.1999, 98/17/0009, 27.04.2000, 98/10/0003). Die Einschätzung der Einkommens- und Vermögensverhältnisse hat mit einem durchschnittlichen Monatseinkommen zu erfolgen, wobei nach der höchstgerichtlichen Rechtsprechung von einem durchschnittlichen Monatseinkommen eines unselbständig Erwerbstätigen in Österreich auszugehen ist, das diesbezüglich in amtlich verlautbarten statistischen Unterlagen ausgewiesen wird (vgl. z.B. VwGH 31.01.2012, 2009/05/0123; 27.04.2000, 98/10/0003). Das – durch die Statistik Austria ermittelte – Nettomonatseinkommen eines unselbständig Erwerbstätigen (inkl. anteiligem Urlaubs- und Weihnachtsgeld) lag im Jahr 2020 im Mittel bei € 2.182,00. Der Beschwerdeführer hat jedoch seine Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten trotz Aufforderung weder gegenüber der belangten Verwaltungsstrafbehörde noch gegenüber dem erkennenden Verwaltungsgericht offengelegt. Aus diesem Grund ist daher mit einer Einschätzung der Einkommens- und Vermögensverhältnisse

vorzugehen (VwGH 22.04.1992, 92/03/0019, VwGH 21.06.1999, 98/17/0009, 27.04.2000, 98/10/0003). Die Einschätzung der Einkommens- und Vermögensverhältnisse hat mit einem durchschnittlichen Monatseinkommen zu erfolgen, wobei nach der höchstgerichtlichen Rechtsprechung von einem durchschnittlichen Monatseinkommen eines unselbständig Erwerbstätigen in Österreich auszugehen ist, das diesbezüglich in amtlich verlautbarten statistischen Unterlagen ausgewiesen wird (vergleiche z.B. VwGH 31.01.2012, 2009/05/0123; 27.04.2000, 98/10/0003). Das – durch die Statistik Austria ermittelte – Nettomonatseinkommen eines unselbständig Erwerbstätigen (inkl. anteiligem Urlaubs- und Weihnachtsgeld) lag im Jahr 2020 im Mittel bei € 2.182,00.

Eine Geldstrafe ist auch dann zu verhängen, wenn die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten es wahrscheinlich erscheinen lassen, er würde nicht in der Lage sein, sie zu bezahlen und ist selbst dann gerechtfertigt, wenn der Beschuldigte über keinerlei Einkommen verfügt (vgl. VwGH vom 17.02.2015, Ra 2014/09/0027, VwGH vom 31.01.2014, 2013/03/0129). Bei der Strafbemessung ist auch zu berücksichtigen, dass die Strafe so gewählt werden soll, dass der Beschwerdeführer in Zukunft zu einem adäquaten Alternativverhalten bewegt wird und die Strafe in Relation zu den Einkommensverhältnissen durchaus spürbar sein soll. Eine Geldstrafe ist auch dann zu verhängen, wenn die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten es wahrscheinlich erscheinen lassen, er würde nicht in der Lage sein, sie zu bezahlen und ist selbst dann gerechtfertigt, wenn der Beschuldigte über keinerlei Einkommen verfügt (vergleiche VwGH vom 17.02.2015, Ra 2014/09/0027, VwGH vom 31.01.2014, 2013/03/0129). Bei der Strafbemessung ist auch zu berücksichtigen, dass die Strafe so gewählt werden soll, dass der Beschwerdeführer in Zukunft zu einem adäquaten Alternativverhalten bewegt wird und die Strafe in Relation zu den Einkommensverhältnissen durchaus spürbar sein soll.

Unter Berücksichtigung, dass sowohl ein Verstoß gegen Art. 7 VO (EG) Nr. 561/2006 als auch ein Verstoß gegen Art. 8 Abs 1 und 2 VO (EG) Nr. 561/2006 und Art. 6 Abs 1 leg. cit. jeweils ein sehr schwerwiegender Verstoß iSd Anhangs III der Richtlinie 2006/22/EG darstellt, und im Beschwerdefall jeweils die diesbezügliche Mindeststrafe verhängt wurde, erweisen sich die einzelnen von der belangten Verwaltungsstrafbehörde verhängten Geldstrafen als tat- und schuldangemessen und entsprechen die verhängten Geldstrafen den Strafbemessungsgründen des § 19 Abs 1 und Abs 2 VStG. Darüber hinaus sind die verhängten Geldstrafen aus general- und spezialpräventiven Überlegungen angemessen. Unter Berücksichtigung, dass sowohl ein Verstoß gegen Artikel 7, VO (EG) Nr. 561 aus 2006, als auch ein Verstoß gegen Artikel 8, Absatz eins und 2 VO (EG) Nr. 561 aus 2006, und Artikel 6, Absatz eins, leg. cit. jeweils ein sehr schwerwiegender Verstoß iSd Anhangs römisch drei der Richtlinie 2006/22/EG darstellt, und im Beschwerdefall jeweils die diesbezügliche Mindeststrafe verhängt wurde, erweisen sich die einzelnen von der belangten Verwaltungsstrafbehörde verhängten Geldstrafen als tat- und schuldangemessen und entsprechen die verhängten Geldstrafen den Strafbemessungsgründen des Paragraph 19, Absatz eins und Absatz 2, VStG. Darüber hinaus sind die verhängten Geldstrafen aus general- und spezialpräventiven Überlegungen angemessen.

Im Beschwerdefall konnte weder nach § 33a VStG vorgegangen werden noch liegen die Voraussetzungen für eine außerordentliche Milderung der Strafe vor, zumal insbesondere weder die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes noch die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat gering sind. Zudem wurde im Beschwerdefall erst nach einer Lenkdauer von über 9 Stunden eine Lenkpause eingelegt und wurden auch die tägliche Ruhezeit und tägliche Lenkzeit nicht unerheblich unter- bzw. überschritten. Inwiefern im Beschwerdefall ein derart geringes Verschulden vorliegen soll, dass das tatbildmäßige Verhalten des Beschwerdeführers hinter dem in der betreffenden Strafdrohung typisierten Unrechts- und Schuldgehalt erheblich zurückbleibt, wurde nicht konkretisierend aufgezeigt. Im Beschwerdefall konnte weder nach Paragraph 33 a, VStG vorgegangen werden noch liegen die Voraussetzungen für eine außerordentliche Milderung der Strafe vor, zumal insbesondere weder die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes noch die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat gering sind. Zudem wurde im Beschwerdefall erst nach einer Lenkdauer von über 9 Stunden eine Lenkpause eingelegt und wurden auch die tägliche Ruhezeit und tägliche Lenkzeit nicht unerheblich unter- bzw. überschritten. Inwiefern im Beschwerdefall ein derart geringes Verschulden vorliegen soll, dass das tatbildmäßige Verhalten des Beschwerdeführers hinter dem in der betreffenden Strafdrohung typisierten Unrechts- und Schuldgehalt erheblich zurückbleibt, wurde nicht konkretisierend aufgezeigt.

Im Ergebnis war sohin die Beschwerde (nunmehr lediglich) gegen die Strafhöhe zu Spruchpunkt 1. im angefochtenen Straferkenntnis abzuweisen; und ebenso die Beschwerde gegen Spruchpunkt 2. und 3. im angefochtenen Straferkenntnis abzuweisen und die jeweils verhängte Geldstrafe zu bestätigen.

Der Beschwerde zu Spruchpunkt 4. im angefochtenen Straferkenntnis war stattzugeben und das angefochtene Straferkenntnis in diesem Umfang aufzuheben und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf § 52 VwGVG. Die Kostenentscheidung stützt sich auf Paragraph 52, VwGVG.

Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

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. 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. Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Artikel 133, Absatz 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. 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.

Schlagworte

Ruhezeit, Ruhezeitenunterschreitung, Lenkzeit, Lenkzeitenüberschreitung, Doppelbestrafung, Sachverhalt, Erholungspausen, Erholung, Gefahr, Güterverkehr, Fahrzeug, Lenken, Verschulden, Zuwiderhandeln, Strafbarkeit, Fahrlässigkeit, Schaden, Kraftfahrgesetz 1967, Verordnung (EG) Nr. 561/2006

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGST:2023:LVwG.30.37.8037.2022

Zuletzt aktualisiert am

25.09.2024

Quelle: Landesverwaltungsgericht Steiermark LVwG Steiermark, <http://www.lvwg-stmk.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at