

# TE Vwgh Erkenntnis 2002/4/29 2000/03/0103

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 29.04.2002

## Index

E000 EU- Recht allgemein;  
E3R E05205000;  
E3R E07204020;  
E6j;  
69/02 Arbeitsrecht;  
90/02 Kraftfahrgesetz;

## Norm

31985R3820 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art2 Abs1;  
31985R3820 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art8 Abs1;  
61992CJ0313 Van Swieten VORAB;  
AETR;  
EURallg;  
KFG 1967 §134 Abs1 idF 1997/I/103;  
KFG 1967 §134 Abs1a idF 1997/I/103;

## Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Riedinger und Dr. Handstanger als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Schlegel, über die Beschwerde des GE in L, vertreten durch Dr. Hans Gradischnig, Rechtsanwalt in 9500 Villach, Moritschstraße 5, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates für die Steiermark vom 29. Februar 2000, Zl. UVS 30.9-26/1999-9, betreffend Übertretungen des Kraftfahrgesetzes 1967, zu Recht erkannt:

## Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Land Steiermark Aufwendungen in der Höhe von EUR 332,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

## Begründung

1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Hartberg vom 17. März 1999 wurde dem Beschwerdeführer zur Last gelegt, er habe am 21. Februar 1998 um 16.45 Uhr im Gemeindegebiet St. Johann i. d.H., auf der A 2, bei Strkm 113,0 in Richtung Wien, als Lenker eines LKW-Zuges mit (näher bestimmten) deutschen Kennzeichen

1) innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 12 Stunden eingehalten, jedoch

habe keine der Ruhezeiten 8 Stunden zusammenhängend betragen.

Ruhezeit vom 15.2. auf den 16.2.1998 7 Stunden 50 Minuten, Ruhezeit vom 16.2. auf den 17.2.1998 4 Stunden 25 Minuten, Ruhezeit am 18.2.1998 7 Stunden 20 Minuten,

Ruhezeit am 19.2.1998 5 Stunden 45 Minuten,

Ruhezeit vom 19.2. auf den 20.2.1998 7 Stunden 47 Minuten,

2) die Schaltvorrichtung des Kontrollgerätes nicht so betätigt, dass folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet worden wären:

die Lenkzeiten, alle sonstigen Arbeitszeiten und die Bereitschaftszeiten,

und zwar am 15., 16., 17., 18., 19. und 20.2.1998.

Dadurch habe der Beschwerdeführer zu 1) "Art. 8 Abs. 1 EG-VO 3820/85", und zu 2) "Art. 15 Abs. 3 EG-VO 3821/85" verletzt. Wegen dieser Übertretungen wurden über den Beschwerdeführer gemäß § 134 Abs. 1 KFG 1967 zu 1) eine Geldstrafe in der Höhe von S 5.000,-- (7 Tage Ersatzfreiheitsstrafe), sowie zu 2) eine Geldstrafe in der Höhe von S 1.000,-- (36 Stunden Ersatzfreiheitsstrafe) verhängt.

Mit dem nunmehr angefochtenen im Instanzenzug ergangenen Bescheid wurde der Berufung des Beschwerdeführers gemäß § 66 Abs. 4 AVG iVm § 24 VStG zu 1) insofern Folge gegeben, als der Tatvorwurf, dass die Ruhezeit vom 19. Februar 1998 auf den 20. Februar 1998 7 Stunden 47 Minuten betrage, zu entfallen habe. Somit wurde die Geldstrafe auf S 4.000,-- (EUR 290,69; fünf Tage Ersatzfreiheitsstrafe) herabgesetzt. Zu 2) wurde die Berufung auf dem Boden der genannten Bestimmungen abgewiesen.

In seiner Berufung gegen dieses Straferkenntnis habe sich - so heißt es in der Begründung dieses Bescheides - der Beschwerdeführer dagegen gewendet, dass die darin "festgehaltenen Ruhensbestimmungen eine Deliktshandlung bzw. Einheit" darstellten. Vom 16. Februar 1998 bis 17. Februar 1998 hätte der Beschwerdeführer eine abgesonderte, selbständige und als solche rechtlich selbständig zu beurteilende Transitfahrt "im EU-Ausland" durchgeführt, und zwar von Budweis nach Ungarn. Er hätte auch darauf hingewiesen, dass sein Fahrzeug in Tschechien beladen und in Ungarn entladen worden wäre, und es sich dabei eindeutig um eine selbständige, "nicht einer EU-Bestimmung" unterliegende Transitfahrt "im EU-Ausland" gehandelt hätte. Dasselbe würde auch für die vom 18. Februar 1998 bis zum 20. Februar 1998 durchgeführte Transitfahrt von Ungarn über Kroatien nach Bosnien gelten. Für beide Transitfahrten würden keinerlei Berührungspunkte für die Anwendung der österreichischen Rechtsordnung vorliegen. Jedenfalls würde es sich für die Transitfahrten vom 16. Februar 1998 bis 17. Februar 1998 und für die Transitfahrten vom 18. Februar 1998 bis 20. Februar 1998 um mehrere Tatbestände handeln. Die genannte Bezirkshauptmannschaft hätte daher von einer Tatmehrheit ausgehen müssen. Weiters wären die Tathandlungen nicht nach § 134 KFG 1967 zu bestrafen gewesen, und es wäre von einem nichtvorwerfbaren Verbotsirrtum auszugehen, weshalb auch eine Strafmilderung nach § 34 Z. 12 StGB stattfinden hätte müssen.

Anlässlich der öffentlichen mündlichen Berufungsverhandlung habe folgender maßgeblicher Sachverhalt ermittelt werden können:

"Der Scheibe 1 ist zu entnehmen, dass diese um 21.13 Uhr, jedenfalls kurz vor 21.15 Uhr, in das Kontrollgerät eingelegt wurde. Der Berufungswerber fuhr sodann durchgehend mit einer kurzen Stehzeit, etwa um 22.00 Uhr, bis 00.35 Uhr. Um 08.25 Uhr des 16.2.1998 fuhr er sodann wieder weg. Die dazwischen liegende Ruhezeit beträgt lediglich 7 Stunden 50 Minuten. Er fuhr sodann weiter mit einer kurzen Unterbrechung bis 11.15 Uhr, hatte sodann eine Ruhezeit bis 13.50 Uhr und fuhr sodann bis 14.54 Uhr. Kurz nach 18.00 Uhr des 16.2.1998 erfolgte sodann der Scheibenwechsel. Der Scheibe 2 ist zu entnehmen, dass dieser um 18.07 Uhr seine Fahrt fortsetzte und sodann praktisch bis 22.15 Uhr fuhr, dann eine kurze Ruhezeit bis 23.37 Uhr einhielt, wieder bis 00.35 Uhr fuhr, dann wieder eine Ruhezeit bis 02.10 Uhr einhielt, sodann um 02.40 Uhr wieder anhielt, um um 07.05 Uhr seine Fahrt wieder fortzusetzen. Die dazwischen liegende Ruhezeit ergibt sich im Ausmaß von lediglich 4 Stunden 25 Minuten. Er setzte seine Fahrt bis ca. 11.55 Uhr fort. Die darauffolgende Ruhepause dauerte bis

17.28 Uhr, der Scheibenwechsel erfolgte sodann etwa um 18.50 Uhr.

Auf der dritten Scheibe ist ersichtlich, dass die Scheibe ebenfalls etwa um 18.50 Uhr eingelegt wurde. Um 19.35 Uhr begann er seine Fahrt bis etwa 21.15 Uhr, kurze Ruhepause bis kurz vor 22.00 Uhr, weiters wieder bis 00.15 Uhr fuhr,

eine kurze Rast einlegte und etwa um 01.10 Uhr des 18.2.1998 wieder seine Fahrt fortsetzte, und zwar nur kurz bis etwa 01.30 Uhr. Die Scheibe verblieb sodann im Auto, die aufgezeichnete Ruhezeit ergibt sich bis 08.50 Uhr des 18.2.1998, darauf wurde ein Scheibenwechsel vorgenommen. Aus der Scheibe 4 ist ersichtlich, dass er etwa um 08.55 Uhr des 18.2.1998 seine Fahrt wieder antrat. Er fuhr sodann durchgehend bis etwa 15.45 Uhr, sodann eine kurze Rast bis etwa

17.45 Uhr, sodann etwa einige Minuten mit seinem Fahrzeug fuhr, dann wieder eine Ruhezeit bis 19.10 Uhr einhielt, dann wieder die Fahrt antrat bis etwa 19.40 Uhr. Von 19.40 Uhr bis 23.10 Uhr hielt er wieder eine Ruhezeit ein, danach bis 00.45 Uhr des 19.2.1998, setzte er seine Fahrt fort. Die darauffolgende Ruhezeit erfolgte bis etwa 06.30 Uhr, dies ergibt sich aus dem Scheibenwechsel die er um etwa 6.00 Uhr einlegte und um 06.30 Uhr seine Fahrt wieder antrat. Die Ruhezeit ergibt sich somit im Ausmaß von etwa 5 Stunden 45 Minuten. Er fuhr sodann mit kurzen Fahrtunterbrechungen von 06.30 Uhr bis 18.00 Uhr und sodann mit einigen Kurzfahrten bis 20.35 Uhr. Um diese Uhrzeit erfolgte ein Scheibenwechsel und ist aus der Scheibe 6 ersichtlich, dass er etwa um 20.40 Uhr des 19.2.1998 seine Fahrt wieder fortsetzte, und zwar bis etwa 23.05 Uhr. Sodann ergab sich entgegen den Ausführungen in der Anzeige eine durchgehende Ruhezeit von etwa 23.00 Uhr bis 07.52 Uhr, dh diese wäre über 8 Stunden gewesen, genauer gesagt, 8 Stunden 47 Minuten.

Er stand am 20.2.1998 mit seinem Fahrzeug praktisch bis

14.15 Uhr, fuhr sodann bis etwa 14.45 Uhr, blieb dann wieder stehen, um 15.15 Uhr erfolgte sodann der Scheibenwechsel. Die Fahrt wurde sodann mit kleineren Fahrbewegungen kurz nach

15.30 Uhr begonnen und bis 22.45 Uhr mit einigen kürzeren Unterbrechungen fortgesetzt. Auf der Scheibe 7 wurde sodann etwa gegen 00.30 Uhr auf Ruhezeit umgeschaltet und wurde diese Scheibe dann bis 09.30 Uhr des 21.2.1998 im Kontrollgerät belassen. Die letzten Ruhezeiten ergaben keinen Grund für eine Beanstandung und wurde die diesbezügliche Scheibe aus diesem Grund im Kontrollgerät belassen.

Lediglich der Scheibe 7 ist zu entnehmen, dass der Berufungswerber ordnungsgemäß auf Ruhezeit umgeschaltet hat, dies hätte auch auf den davor verwendeten Tachographscheiben derart durchgeführt werden müssen."

Diese Feststellungen gründeten sich auf die Aussage des eingehend einvernommenen Zeugen Al Raser und seinen als Beilagen zur Verhandlungsschrift aufgenommenen exakten Festhaltungen. Dieser habe der belangten Behörde einen überaus kompetenten und qualifizierten Eindruck gemacht, überdies sei er bei seiner Aussage unter Wahrheitspflicht bei sonstiger strafgerichtlicher Sanktion gestanden. Der Beschwerdeführer sei zur anberaumten Berufungsverhandlung nicht erschienen und dabei durch seinen ausgewiesenen Rechtsanwalt vertreten gewesen. Beim meldungslegenden Zeugen könne als einen im Verkehrsüberwachungsdienst stehenden geschulten Gendarmeriebeamten auch ohne weiteres angenommen werden, dass er Vorgänge des Straßenverkehrs richtig beobachten und auch allfällige Übertretungen (wie die vorliegenden) richtig beurteilen könne. Hinsichtlich der in der Berufung angeführten Umstände, dass die Be- bzw. Entladung des Fahrzeuges des Beschwerdeführers "im EU-Ausland" erfolgt sei, könne nur angeführt werden, dass "diesen Festhaltungen" keinesfalls entgegengetreten und von der belangten Behörde auch nicht in Abrede gestellt werde, dass sich der Beschwerdeführer zwischen dem 15. Februar 1998 und dem 20. Februar 1998 "zwischendurch im EU-Ausland" befunden habe.

In rechtlicher Hinsicht führte die belangte Behörde zu Art. 2 der Verordnung Nr. 3820/85 - unter (teilweiser) wörtlicher Wiedergabe der Z. 15 bis 19 des Urteils des EuGH vom 2. Juni 1994, Rs C-313/92 (Van Swieten), Slg. 1994, I-2177, - aus, dass die im Beschwerdefall anzuwendende "EG-VO" nicht außer Kraft gesetzt werden könne, wenn etwa der Ort der Be- oder Entladung außerhalb des "EU-Raumes" liege. Im gegenständlichen Fall habe sich aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens jedenfalls nicht ergeben, dass die Fahrten zum Zweck der Güterbeförderung nur außerhalb des Europäischen Gemeinschaftsraumes erfolgt seien, wobei in diesem Zusammenhang es nicht wesentlich sein könne, ob diese Fahrten leer oder voll durchgeführt würden.

Die Vielzahl der Übertretungen in dem im Spruch des Straferkenntnisses angeführten Tatzeitraum weise auf einen einheitlichen Fahrtenkomplex hin, zumal die Überschreitung der Ruhezeiten in unmittelbarer Abfolge stattgefunden habe. Dies lasse wohl auch auf einen Gesamtvorsatz schließen, daran würden auch allfällige getrennte Transportaufträge durch den Arbeitgeber des Beschwerdeführers nichts ändern. Aus diesem Grund sei auch die Einvernahme des Arbeitgebers entbehrlich erschienen. Welche Bevorteilung durch eine getrennte Bestrafung der unter zu 1) zusammengefassten Taten für den Beschwerdeführer entstanden sein könnte, könne von der belangten

Behörde nicht gesehen werden. Überdies sei, wie sich im Berufungsverfahren ergeben habe, infolge eines Rechenfehlers des Meldungslegers dem Umstand, dass der Beschwerdeführer die Ruhezeit vom 19. Februar 1998 auf den 20. Februar 1998 nicht eingehalten haben solle, dadurch Rechnung getragen worden, dass diesbezüglich durch die belangte Behörde eine Korrektur im Sinn des Entfalles dieses Tatvorwurfes und einer entsprechenden Strafreduktion erfolgt sei. Im Übrigen sei davon auszugehen gewesen, dass entsprechend den genannten gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen die Ruhezeiteinhaltung in jedem Fall dem Beschwerdeführer obliege und ein allfälliger neuer Transportauftrag nicht zwingend einen neuen Tatentschluss zur Voraussetzung haben müsse. Ebenso wenig könne sich die belangte Behörde der Rechtfertigung des Beschwerdeführers, es läge ein nicht vorwerfbarer Verbotsirrtum vor, anschließen, zumal auch "bei allfälliger Änderung bisheriger Judikatur bzw. Neuauslegung bisheriger Judikatur" sich die Normadressaten über diese allfälligen Änderungen unverzüglich zu informieren haben würden.

2. Der Verwaltungsgerichtshof hat über die gegen diesen Bescheid gerichtete - Rechtswidrigkeit des Inhaltes geltend machende - Beschwerde nach Vorlage der Verwaltungsstrafakten und Erstattung einer Gegenschrift durch die belangte Behörde erwogen:

2.1. Der Beschwerdeführer wendet gegen den angefochtenen Bescheid ein, dass seiner Auffassung nach die von ihm "im fraglichen Zeitraum" durchgeführten Fahrten in Tschechien und Ungarn nicht "den EU-Bestimmungen" unterlägen, weil es sich um Transitfahrten gehandelt habe, die "im EU-Ausland" durchgeführt worden seien. Art. 8 Abs. 1 EG-VO 3820/85 sei auf Fahrten, die der Beschwerdeführer "im EU-Ausland" durchgeführt habe, nicht anzuwenden. Bei den Fahrten vom 16. Februar 1998 bis 17. Februar 1998 "im EU-Ausland" habe es sich um rechtlich selbständig zu beurteilende Transitfahrten gehandelt, die nicht "den EU-Bestimmungen" unterlägen. Die gleiche Rechtslage ergebe sich für die Fahrten vom 18. Februar 1998 bis 20. Februar 1998, wobei es sich hierbei um Transitfahrten von Ungarn über Kroatien nach Bosnien gehandelt habe. Das im angefochtenen Bescheid herangezogene Urteil des EuGH bezöge sich nur auf Transitfahrten, die von Österreich aus bzw. von Drittländern durchgeführt würden, nicht aber auf Fahrten, die "im EU-Ausland" angetreten würden und in ein Land führten, das ebenfalls nicht der EU angehöre. Bei den Fahrten vom 16. Februar 1998 bis 17. Februar 1998 bzw. 18. Februar 1998 bis 20. Februar 1998 habe es sich um abgesonderte rechtlich selbständig zu beurteilende Fahrten gehandelt, denen ein Transportauftrag "im EU-Ausland" zugrunde gelegen habe, und das Ziel sei ebenfalls "ein EU-Ausland" gewesen. Die Rechtsauffassung der belangten Behörde, wonach ein österreichischer Lenker immer strafbar sei, egal wo er die "EG-VO 3820/85" übertreten habe, sei unrichtig. Dies gelte auch bezüglich des Vorwurfes, die Schaltvorrichtung des Kontrollgerätes nicht korrekt betätigt zu haben. Weiters seien Tathandlungen, die außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes und außerhalb des EU-Gebietes gesetzt werden, nach dem österreichischen Verwaltungsstrafrecht gemäß § 134 KFG 1967 nicht strafbar.

2.2. Die im Beschwerdefall im Lichte dieses Vorbringens maßgeblichen Rechtsvorschriften lauten wie folgt:

§ 134 KFG 1967 idF des Bundesgesetzes BGBl I Nr. 103/1997:

"(1) Wer diesem Bundesgesetz, ... den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370, vom 31. Dezember 1985, S 1, sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 3572/90, ABl. Nr. L 353, vom 17. Dezember 1990, S 12, zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu S 30.000,-, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Arrest bis zu sechs Wochen zu bestrafen. ...

(1a) Übertretungen der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 1 sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 3572/90, ABl. Nr. L 353 vom 17. Dezember 1990, S 12, sind auch dann als Verwaltungsübertretung strafbar, wenn die Übertretung nicht im Inland, sondern auf einer Fahrtstrecke innerhalb des Geltungsbereiches dieser Bestimmungen begangen worden ist (Art. 2 der Verordnung 3820/85). Als Ort der Übertretung gilt in diesem Falle der Ort der Betretung im Inland, bei der die Übertretung festgestellt worden ist. Von einer Bestrafung ist jedoch abzusehen, wenn die Übertretung im Bundesgebiet nicht mehr andauert und der Lenker nachweist, dass er wegen dieses Deliktes bereits im Ausland bestraft worden ist."

Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr:

## "Artikel 1

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

1. 'Straßenverkehr': jede Fortbewegung eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf Straßen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat; ..."

## "Artikel 2

(1) Diese Verordnung gilt für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne von Artikel 1 Nummer 1.

(2) Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) gilt anstelle der vorliegenden Vorschriften für Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr

-

von und/oder nach Drittländern, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, oder im Durchgang durch diese Länder auf der gesamten Fahrtstrecke, wenn die Beförderungen mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die in einem Mitgliedstaat oder in einem dieser Drittländer zugelassen sind;

-

von und/oder nach einem Drittland, das nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist, mit Fahrzeugen, die in einem solchen Drittland zugelassen sind, auf allen Fahrstrecken innerhalb der Gemeinschaft."

## "Artikel 8

(1) Der Fahrer legt innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden ein, die höchstens dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden darf, sofern bis zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende Ruhezeit zum Ausgleich gewährt wird.

Die Ruhezeit kann an den Tagen, an denen sie nicht nach Unterabsatz 1 verkürzt wird, innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen werden, von denen einer mindestens 8 zusammenhängende Stunden betragen muss. In diesem Falle erhöht sich die Mindestruhezeit auf 12 Stunden."

Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät

im Straßenverkehr vom 20. Dezember 1985:

## "Artikel 3

(1) Das Kontrollgerät muss bei Fahrzeugen eingebaut und benutzt werden, die der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und in einem Mitgliedstaat zugelassen sind; ausgenommen sind die in Artikel 4 und in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Fahrzeuge.

(2) Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Fahrzeuge von der Anwendung der vorliegenden Verordnung freistellen. Sie setzen die Kommission von jeder Freistellung nach diesem Absatz in Kenntnis.

(3) Die Mitgliedstaaten können nach Genehmigung durch die Kommission die Fahrzeuge, die für Beförderungen gemäß Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 eingesetzt werden, von der Anwendung der vorliegenden Verordnung freistellen. Sie können in dringenden Fällen eine zeitweilige Freistellung von längstens 30 Tagen gewähren, über die die Kommission sofort zu unterrichten ist. Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten alle nach diesem Absatz gewährten Freistellungen mit."

## "Artikel 15

(3) Die Fahrer

-

achten darauf, dass die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der gesetzlichen Zeit des Landes übereinstimmt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist;

-

betätigen die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so, dass folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden;

a)

unter dem Zeichen ...: die Lenkzeiten;

b)

unter dem Zeichen ...: alle sonstigen Arbeitszeiten;

c)

unter dem Zeichen ...: die Bereitschaftszeit, also

-

die Wartezeit, d.h. die Zeit, in der die Fahrer nur an ihrem Arbeitsplatz verbleiben müssen, um der etwaigen Aufforderung nachzukommen, die Fahrtätigkeit aufzunehmen bzw. wieder aufzunehmen oder andere Arbeiten zu verrichten;

-

die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit;

-

die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit;

-

unter dem Zeichen ...: die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten."

2.3. Der Beschwerdeführer lässt die Feststellungen der belangten Behörde (vgl. oben 1.2.) betreffend die sich aus den "Schreiben" (Tachographenschaublättern) ergebenden Fahr- und Ruhezeiten des Beschwerdeführers im Zeitraum vom 15. Februar bis 21. Februar 1998 unbestritten. Aus diesen Feststellungen lässt sich ableiten, dass die genannten jeweiligen Fahrtzeiten und (Überschreitungen der) Ruhezeiten in unmittelbarer zeitlicher Abfolge - ohne weitere (nennenswerte) Fahrtunterbrechung - erfolgten. Die belangte Behörde trat auch den Behauptungen des Beschwerdeführers über die Be- und Entladungen des Fahrzeuges in Tschechien, Ungarn und Bosnien nicht entgegen. Mögen solcherart im Zuge der Fahrt - wie der Beschwerdeführer vorbrachte - auch mehrere Transporte durchgeführt worden sein, ist für seinen Standpunkt nichts gewonnen. Es besteht kein Zweifel, dass der im engen zeitlichen Konnex stehenden und ineinander greifenden Transporten ein einheitlicher Gesamtplan zugrunde gelegen ist. Die im Beschwerdefall gegebenen Umstände - der einheitliche Gesamtplan, der enge zeitliche Konnex und das Ineinandergreifen der einzelnen Transporte rechtfertigen aber die Annahme, dass es sich bei der vom Beschwerdeführer unternommenen Fahrt um einen einheitlichen Beförderungsvorgang gehandelt hat. Diesen hat die belangte Behörde im Lichte des zitierten Urteils des EuGH zu Recht dem Art. 2 Abs. 1 der zitierten Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 subsumiert. In diesem Urteil hat der EuGH Art. 2 Abs. 1 dahingehend ausgelegt, dass jede Beförderungsleistung im Straßenverkehr, die innerhalb der Gemeinschaft mit Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, von und/oder nach Drittländern, die nicht Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) sind, oder im Durchgang durch diese Länder stattfindet, in den Geltungsbereich der genannten Verordnung fällt, weil die praktische Wirksamkeit der Verordnung beeinträchtigt würde, wenn "die Anwendung des Gemeinschaftssystems" von der Fahrtstrecke abhängt, die die in den Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge zurücklegten, und wenn die nationalen Rechtsordnungen weiterhin anwendbar wären, wenn sich die Strecke nur teilweise innerhalb der Gemeinschaft befände. Daher gilt die Verordnung Nr. 3820/85 folglich für jede Beförderungsleistung im Straßenverkehr, die innerhalb der Gemeinschaft mit Fahrzeugen stattfindet, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, auch wenn die Beförderung teilweise in Drittländern erfolgt (vgl. Z. 14 bis 21 des genannten Urteils). Diese vom EuGH herausgearbeiteten, für die Anwendbarkeit der genannten Verordnung maßgeblichen Voraussetzungen sind im Beschwerdefall gegeben: Die vom Beschwerdeführer verwendeten Fahrzeuge wurden unbestritten in einem Mitgliedstaat, nämlich Deutschland, zugelassen. Weiters führte die zusammenhängende Fahrt des Beschwerdeführers - da diese nach den der Anzeige

beigeschlossenen Tachographenblätter vom 15. Februar 1998 in Mainburg (somit im Gemeinschaftsgebiet) begann, und am 21. Februar 1998 in Österreich (somit ebenfalls im Gemeinschaftsgebiet) kontrolliert wurde - durch Ungarn, das nicht dem AETR angehört (vgl. den unter BGBl. 518/1975, Nr. 279/1993 und Nr. 309/1995 angegebenen Geltungsbereich dieses Übereinkommens). Von daher ist keiner der in Art. 2 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 (nach dem besagten Urteil: abschließend geregelten) Fälle gegeben, in denen anstelle dieser Verordnung das AETR (für Art. 2 Abs. 2 erster Fall: für die gesamte Fahrtstrecke; nach Art. 2 Abs. 2 zweiter Fall: für alle Fahrtstrecken innerhalb der Gemeinschaft) gilt. Dass der Beschwerdeführer allenfalls - etwa bei seiner am 15. Februar 1998 beginnenden Fahrt von Deutschland in die Tschechische Republik, oder am 21. Februar 1998 auf seiner Rückfahrt bei seiner Betretung in Österreich - mit leeren Fahrzeugen fuhr, vermag an dieser Beurteilung nichts zu ändern, ergibt sich doch aus dem in Art. 2 Abs. 1 leg. cit. verwiesenen Art. 1 Z. 1 leg. cit., dass auch solche Leerfahrten eines zur Güterbeförderung benutzten Fahrzeuges von der besagten Verordnung erfasst werden. In Anbetracht der unbestrittenen Zulassung der vom Beschwerdeführer verwendeten Fahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland war im Beschwerdefall im Grund ihres Art. 3 Abs. 1 auch die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates anzuwenden, zumal der Beschwerdeführer nicht behauptet hat, dass für ihn eine Ausnahme gemäß Art. 3 Abs. 1 zweiter Halbsatz bzw. eine Freistellung im Sinne des Art. 3 Abs. 2 und 3 leg. cit. in Betracht käme und hiefür auch im Beschwerdefall auch sonst keine Anhaltspunkte ersichtlich sind. Da die genannten Regelungen der zitierten Verordnungen auf den Fall des Beschwerdeführers anwendbar waren, war dieser auch wegen der von ihm im Ausland begangenen - als solche nicht bestrittenen - Übertretungen auch (was er übersieht) nach § 134 Abs. 1a KFG 1967 strafbar.

2.4. Da sich die Beschwerde nach dem Gesagten als unbegründet erweist, war sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

2.5. Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG iVm der Verordnung BGBl. II Nr. 501/2001.

Wien, am 29. April 2002

#### **Gerichtsentscheidung**

EuGH 61992J0313 Van Swieten VORAB

#### **Schlagworte**

Gemeinschaftsrecht Verordnung Strafverfahren EURallg5/2

#### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:VWGH:2002:2000030103.X00

#### **Im RIS seit**

19.07.2002

#### **Zuletzt aktualisiert am**

15.11.2011

**Quelle:** Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)