jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Lvwg Erkenntnis 2019/6/5 VGW-042/063/16422/2018

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 05.06.2019

Entscheidungsdatum

05.06.2019

Index

E3R E07204010
60/04 Arbeitsrecht allgemein
40/01 Verwaltungsverfahren

Norm

32014R0165 KontrollgeräteV Art. 33 Abs3
32014R0165 KontrollgeräteV Art. 34 Abs3
32014R0165 KontrollgeräteV Art. 34 Abs5
32014R0165 KontrollgeräteV Art. 34 Abs7
AZG §28 Abs5 Z6
AZG §28 Abs6 Z1
AZG §28 Abs6 Z3
AZG §28 Abs5 Z8
VStG §9

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seine Richterin Mag. Al-Hachich über die Beschwerde der Frau A. B., vertreten durch RA, gegen das Straferkenntnis des Magistrates der Stadt Wien, Magistratisches Bezirksamt ..., vom 05.11.2018, Zl. ..., wegen zwei Verwaltungsübertretungen gemäß ad I) Art. 33 Abs. 3 iVm Art. 34 Abs. 3 und 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 04.02.2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr iVm Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.03.2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr idgF. iVm § 28 Abs. 5 Z. 6 iVm Abs. 6 Z. 3 AZG, BGBl. Nr. 461/1969 idgF. iVm § 9 VStG 1991, und ad II) Art. 34 Abs. 7 iVm Art. 33 Abs. 3 VO (EU) Nr. 165/2014 iVm § 28 Abs. 5 Z. 8 AZG iVm § 28 Abs. 6 Z. 1 lit. b AZG iVm§ 9 Abs. 2 VStG und § 23 ArblG, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 13.03.2019

zu Recht e r k a n n t:

I. Gemäß § 50 VwGVG wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis mit der Maßgabe bestätigt, dass der überschießende Klammerausdruck „kein Nachweis über Urlaub, Krankenstand oder lenkfreie Tage“, jeweils zu Punkt I) 1) bis 7) entfällt.

II. Gemäß § 52 Abs. 1 und 2 VwGVG hat die Beschwerdeführerin einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von € 640,00 (das sind 20% der verhängten Geldstrafen) zu leisten.

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

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Der Magistrat der Stadt Wien – Magistratisches Bezirksamt … erließ gegen die Beschwerdeführerin ein Straferkenntnis mit folgendem Spruch:

„Sie haben als verantwortliche Beauftragte gemäß § 9 Abs. 2 Verwaltungsstrafgesetz (VStG) 1991 (iVm § 23 ArbIG) der C. GmbH (FN …) mit Sitz in Wien, D.-gasse, zu verantworten, dass diese Gesellschaft als Arbeitgeberin in der Arbeitsstätte in Wien, D.-gasse, (das ist der Ort, von dem aus die erforderlichen Maßnahmen zu treffen gewesen wären) hinsichtlich des Arbeitnehmers E. F., geb. 1975, Lenker des LKW, …, mit behördlichem Kennzeichen W-1, eines Kraftfahrzeuges, dessen höchst zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, an folgenden Tagen folgende Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes (AZG) in Verbindung mit Verordnungen des Rates nicht eingehalten hat:

I) Entgegen (Art. 10 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 561/2006 bzw.) Art 33 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 34 Abs. 3 und 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, wonach Arbeitgeber dafür sorgen müssen, dass Fahrer, wenn sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten und daher nicht in der Lage sind, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät zu betätigen, die in Abs. 5 leg.cit lit. b) ii) bis iv) genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte eintragen, haben Sie nicht dafür gesorgt, dass der genannte Lenker diese Zeiten mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte (digitaler Fahrtenschreiber) einträgt, da dieser

1) von 04.06.2018 13.36 Uhr bis 07.06.2018 07.27 Uhr keine entsprechenden Aufzeichnungen getätigt hat, was einen sehr schwerwiegenden Verstoß darstellt (kein Nachweis über Urlaub, Krankenstand oder lenkfreie Tage).

2) von 07.06.2018 17.19 Uhr bis 08.06.2018 06.40 Uhr keine entsprechenden Aufzeichnungen getätigt hat, was einen sehr schwerwiegenden Verstoß darstellt (kein Nachweis über Urlaub, Krankenstand oder lenkfreie Tage).

3) von 08.06.2018 13.37 Uhr bis 12.06.2018 06.20 Uhr keine entsprechenden Aufzeichnungen getätigt hat, was einen sehr schwerwiegenden Verstoß darstellt (kein Nachweis über Urlaub, Krankenstand oder lenkfreie Tage).

4) von 14.06.2018 18.02 Uhr bis 18.06.2018 04.02 Uhr keine entsprechenden Aufzeichnungen getätigt hat, was einen sehr schwerwiegenden Verstoß darstellt (kein Nachweis über Urlaub, Krankenstand oder lenkfreie Tage).

5) von 21.06.2018 11.58 Uhr bis 22.06.2018 06.14 Uhr keine entsprechenden Aufzeichnungen getätigt hat, was einen sehr schwerwiegenden Verstoß darstellt (kein Nachweis über Urlaub, Krankenstand oder lenkfreie Tage).

6) von 22.06.2018 15.50 Uhr bis 25.06.2018 06.05 Uhr keine entsprechenden Aufzeichnungen getätigt hat, was einen sehr schwerwiegenden Verstoß darstellt (kein Nachweis über Urlaub, Krankenstand oder lenkfreie Tage).

7) von 27.06.2018 17.02 Uhr bis 28.06.2018 06.17 Uhr keine entsprechenden Aufzeichnungen getätigt hat, was einen sehr schwerwiegenden Verstoß darstellt (kein Nachweis über Urlaub, Krankenstand oder lenkfreie Tage).

II. Entgegen Art 34 Abs. 7 iVm Art 33 Abs. 3 VO (EU) Nr. 165/2014, wonach der Fahrer in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes eingeben muss, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet, hat Herr E. F. den digitalen Fahrtenschreiber nicht richtig verwendet, da er das Symbol des Landes am Beginn bzw. Ende des Arbeitstages an folgenden Tagen und Zeiten nicht eingegeben hat:

am 31.05.2018, 02.55 Uhr das Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn,

am 07.06.2018, 07.27 Uhr das Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn,

am 08.06.2018, 06.40 Uhr das Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn,

am 12.06.2018, 06.20 Uhr das Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn,

am 18.06.2018, 04.02 Uhr das Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn,

am 21.06.2018, 11.58 Uhr das Symbol des Landes bei Arbeitsende,

am 22.06.2018, 06.14 Uhr das Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn,

am 25.06.2018, 06.05 Uhr das Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn,

am 28.06.2018, 06.17 Uhr das Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn,

Dies stellt eine geringfügige Übertretung nach Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG dar

wie im Rahmen einer Kontrolle durch die Landespolizeidirektion Wien am 28.06.2018 um 08.35 Uhr in 1220 Wien, Autobahnm A-23, Richtung Norden, Anhalteplatz Kaisermühlen: Rampe 43; km 0,45 festgestellt wurde.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

I) Art 33 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 34 Abs. 3 und 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr in Verbindung mit Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.03.2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr in der geltenden Fassung iVm. § 28 Abs. 5 Z 6 in Verbindung mit Abs. 6 Z. 3 Arbeitszeitgesetz (AZG), BGBl. Nr. 461/1969, in der geltenden Fassung iVm § 9 VStG 1991

II) Art 34 Abs. 7 iVm Art 33 Abs. 3 VO (EU) Nr. 165/2014 iVm§ 28 Abs. 5 Z 8 AZG iVm § 28 Abs. 6 Z 1 lit. b AZG iVm§ 9 Abs. 2 VStG und § 23 ArblG

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen werden über Sie folgende Strafen verhängt:

ad I.) Geldstrafe von € 2.100,00, falls diese uneinbringlich ist,

Ersatzfreiheitsstrafe von 5 Tagen und 6 Stunden

gemäß § 28 Abs. 5 Z 6 und § 28 Abs. 6 Z. 3, 2. Strafsatz AZG

ad II.) Geldstrafe von € 1.100,00, falls diese uneinbringlich ist,

Ersatzfreiheitsstrafe von 2 Tagen und 18 Stunden

gemäß § 28 Abs. 5 Z 8 AZG iVm § 28 Abs. 6 Z 1 lit. b 2. Strafsatz AZG

Summe der Geldstrafen: € 3.200,00

Summe der Ersatzfreiheitsstrafen: 1 Woche, 1 Tag

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlen:

ad I.) € 210,00,

ad II.) € 110,00

Summe der Strafkosten € 320,00

als Beitrag zu den Kosten der Strafverfahren, d.s. 10% der Strafen (mindestens jedoch € 10,00 je Übertretung).

Die zu zahlenden Gesamtbeträge (Strafen/Kosten) betragen daher

ad I.) € 2.310,00,

ad II.) € 1.210,00

Summe der Strafen und Strafkosten: € 3.520,00

Außerdem sind die Kosten des Strafvollzuges zu ersetzen.

Die C. GmbH haftet für die mit diesem Bescheid über die verantwortliche Beauftragte, Frau A. B. verhängten Geldstrafen von 1) € 2.100,00 und 2) € 1.100,00 sowie die Verfahrenskosten in der Höhe von 1) € 210,00 und 2) € 110,00 sowie für sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen gemäß § 9 Abs.7 VStG zur ungeteilten Hand."

II. Die dagegen fristgerecht erhobene Beschwerde hat folgenden Wortlaut:

„In umseits bezeichneter Rechtssache erstattet die Beschwerdeführerin gegen das Straferkenntnis des Magistratischen Bezirksamtes ... vom 05.11.2018 {Geschäftszahl: ...), zugestellt am 07,11.2018, durch ihren ausgewiesenen Rechtsvertreter fristgerecht nachstehende

BESCHWERDE

an das Verwaltungsgericht Wien und führt diese aus wie folgt:

Das Straferkenntnis wird zur Gänze angefochten. Als Beschwerdegründe werden

a) die Rechtswidrigkeit des Inhaltes infolge unrichtiger rechtlicher Beurteilung sowie

b) sonstige inhaltliche Rechtswidrigkeiten

geltend gemacht.

1. Unrichtige rechtliche Beurteilung

1.1. Zu Spruchpunkt 2: Art. 34 Abs. 7 EG-Verordnung Nr. 165/2014 nicht strafbar

Nach den angewendeten gesetzlichen Vorschriften und EU-Vorschriften ist zur Bestrafung immer der Anhang III. der Richtlinie 2006/22/EG heranzuziehen, und zwar die geltende Fassung.

Die letztgültige Fassung, und zwar die Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission vom 18. März 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, sieht im Hinblick auf Art. 34 Absatz 7 EG-VO Nr. 165/2014keinerlei Verstoß vor. Die Bestimmung des Art. 34 Abs. 7 ist in der Auflistung im geltenden Anhang III. nicht angeführt.

Auszugsweise wird der geltende Anhang III. der Richtlinie 2006/22/EG wie folgt zitiert:

H	Benutzung von Fahrtenschreibern, Fahrerkarten oder Schaublättern				
H1	Artikel 23 Absatz 1	Verwendung eines nicht durch eine zugelassene Werkstatt nachgeprüften Fahrtenschreibers		X	
H2	Artikel 27	Fahrer besitzt und/oder benutzt mehr als eine eigene Fahrerkarte		X	
H3		Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte (*gilt als Fahren ohne Fahrerkarte*)	X		
H4		Verwendung einer Fahrerkarte durch einen Fahrer, der nicht der Inhaber ist (*gilt als Fahren ohne Fahrerkarte*)	X		
H5		Verwendung einer Fahrerkarte, die aufgrund falscher Erklärungen und/oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde (*gilt als Fahren ohne Fahrerkarte*)	X		
H6	Artikel 32 Absatz 1	Fahrtenschreiber funktioniert nicht ordnungsgemäß (*z. B.: Fahrtenschreiber nicht ordnungsgemäß nachgeprüft, kalibriert und verplombt*)		X	
H7	Artikel 32 Absatz 1 und Artikel 33 Absatz 1	Fahrtenschreiber wird nicht ordnungsgemäß verwendet (*z. B.: absichtlicher, freiwilliger oder erzwungener Missbrauch, mangelnde Anweisungen zur richtigen Verwendung usw.*)		X	
H8	Artikel 32 Absatz 3	Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers verändert werden können	X		
H9		Verfälschung, Verschleierung, Unterdrückung oder Vernichtung der auf dem Schaublatt aufgezeichneten Daten oder der im Fahrtenschreiber und/oder auf der Fahrerkarte gespeicherten oder von diesen heruntergeladenen Daten	X		
H10	Artikel 33 Absatz 2	Unternehmen bewahrt Schaublätter, Ausdrucke und heruntergeladene Daten nicht auf		X	
H11		Aufgezeichnete und gespeicherte Daten sind nicht mindestens ein Jahr lang verfügbar		X	
H12	Artikel 34 Absatz 1	Falsche Benutzung von Schaublättern/Fahrerkarten		X	
H13		Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt		X	
H14		Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, mit Datenverlust		X	
H15	Artikel 34 Absatz 2	Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten nicht lesbar		X	
H16	Artikel 34 Absatz 3	Keine Eingabe von Hand, wenn vorgeschrieben		X	
H17	Artikel 34 Absatz 4	Verwendung eines falschen Schaublatts oder Fahrerkarte nicht im richtigen Steckplatz eingeschoben (Mehrfahrerbetrieb)			X

Es liegt sohin nicht nur ein geringfügiger Verstoß - wie von der Behörde angenommen sondern keinerlei Verstoß vor. Schon aus diesem Grund hat die Bestrafung zu unterbleiben.

1 2. Ordnungsgemäßes und taugliches Kontrollsystem kein Verschulden der Beschwerdeführerin

Der Beschwerdeführerin wird vorgeworfen, sie habe als verantwortliche Beauftragte gemäß § 9 Abs. 2 VStG nicht dafür gesorgt, dass der Lenker E. F. die in der Verordnung Nr. 165/2014 in Abs. 5 lit. b) ii) bis iv) genannten Zeiträume einträgt, wenn ersieh nicht im Fahrzeug aufhält.

Weiters wird der Beschwerdeführerin vorgeworfen, der Fahrer habe den digitalen Fahrtenschreiber nicht richtig verwendet, da er das Symbol des Landes am Beginn bzw. Ende des Arbeitstages an bestimmten Tagen und Zeiten nicht eingegeben habe.

Die Beschwerdeführerin hat die ihr angelasteten Übertretungen weder in objektiver, noch in subjektiver Hinsicht verwirklicht.

Betreffend Punkt 1. sieht die Bestimmung des zur Bestrafung herangezogenen § 28 Abs. 5 Z 6 AZG eine Bestrafung von Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern vor, die nicht gemäß Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dafür gesorgt haben, dass die Lenkerinnen und Lenker ihre Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sowie des Kapitels II der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 einhalten.

Dazu wird festgehalten, dass die Beschwerdeführerin sehr wohl dafür gesorgt hat, dass der Fahrer die ihm obliegenden Verpflichtungen einhält. Selbst wenn sohin dem Lenker eine Übertretung vorgeworfen werden kann - was bestritten wird - ist die Beschwerdeführerin dennoch nicht zu bestrafen.

Der Gesetzestext der unter Faktum 2. zur Bestrafung herangezogenen Bestimmung des § 28 Abs. 5 Zi 8 AZG lautet wie folgt:

‚Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, die die Pflichten betreffend das Kontrollgerät, das Schaublatt, den Ausdruck oder die Fahrerkarte gemäß Art 3 Abs. 1, Art. 26 ausgenommen Abs. 4 und 9, Art. 27, Art. 28, Art. 29 Abs. 2 bis 5, Art. 32 Abs 1 bis 4 sowie Art. 33 bis 37 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 verletzen"

Dazu wird festgehalten, dass die Beschwerdeführerin auch keinerlei, aus der EU-VO hervorgehende Verpflichtungen verletzt hat Eine Pflichtenverletzung wie sie aus der oben angeführten Bestimmung des Arbeitszeitgesetzes hervorgeht. ist nicht durch die Beschwerdeführerin erfolgt. Sohin ist auch diesbezüglich der objektive Tatbestand der zur Bestrafung herangezogenen Bestimmung nicht erfüllt und sohin die Beschwerdeführerin nicht zu bestrafen.

Es kann glaubhaft nachgewiesen werden, dass die C. GmbH über einausreichendes und effektives Kontrollsystem verfügt. Der Beschwerdeführerin könnte nur dann ein Verschulden gemäß § 5 VStG zur Last gelegt werden, wenn ein derartiges Kontrollsystem nicht existieren würde. Die Fahrer werden von der Beschwerdeführerin regelmäßig unterwiesen und auch überprüft. Es gibt die strikte Anweisung, dass die Arbeitszeiten von den Fahrern ausnahmslos einzuhalten sind. Weiters gibt es die strikte Anweisung, dass die in der Verordnung Nr. 165/2014 in Abs. 5 lit. b) ii) bis iv) genannten Zeiträume sowie das Symbol des Landes am Beginn bzw. Ende des Arbeitstages einzugeben sind. Im Falle einer Lenkzeit- oder Ruhezeitüberschreitung ist die Disposition umgehend vorab darüber zu informieren, um eventuelle gesetzliche Übertretungen zu vermeiden Das Fahrpersonal wird regelmäßig geschult, In diesen Gesprächen werden die Fahrer insbesondere auch über die Einhaltung sämtlicher Arbeitszeitvorschriften sowie der Bestimmungen der EG-VO 561/2006 und EG-VO 165/2014 belehrt bzw. angewiesen. Die Beschwerdeführerin übte alle ihr zumutbaren Kontrollmaßnahmen aus, um derartige Übertretungen hintanzuhalten.

Das Unternehmen C. GmbH verfügt sohin auch überein effektives Kontrollsystem und kann der Beschwerdeführerin ein Verschulden im konkreten Fall nicht zur Lastgelegt werden.

Um die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften zu gewährleisten, sind im Unternehmen C. GmbH etliche Kontrollsysteme vorgesehen;

- Die Fahrer verfügen über notwendige Schulungen und Qualifikationen.
- Entsprechende Kenntnisse der einzuhaltenden gesetzlichen Vorschriften werden von der Beschwerdeführerin vor Einstellung jedes Lenkers eigens überprüft und in weiterer Folge beobachtet.
- Die Fahrer erhalten in regelmäßigen Abständen Weisungen in Bezug auf die Einhaltung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten.
- Die Firma führt für neu eingetretene Mitarbeiter, sowie in laufenden Intervallen, regelmäßige Schulungen für das gesamte Personal durch. Die Einteilung der Fahrten erfolgt so, dass den Lenkern die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten möglich ist.
- Die Lenker werden ausführlich und regelmäßig bezüglich Einhaltung der Lenk- und Ruhezeitenverordnung geschult. Fragen, welche die Mitarbeiter stellen, werden gesammelt und danach von internen oder externen Experten besprochen. Außerdem werden die Lenker bei den regelmäßigen Schulungen bezüglich der richtigen Tachographenbedienung instruiert.
- Die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Nachträge werden regelmäßig durch Auswertung der Tachoscheiben oder der heruntergeladenen Daten aus den digitalen Kontrollgeräten kontrolliert. Dabei werden Lenker bei Fehlern nachweislich auf diese Fehler hingewiesen, bei groben Fehlern verwarnt.
- Die Durchführung der gegebenen Weisungen an die Lenker, wie auch die Abklärung der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften wird durch die Beschwerdeführerin bzw durch das zuständige Personal überwacht.
- Bei Einstellung der Lenker wird zudem auf eine einschlägige Berufserfahrung geachtet.

- Die Kontrollmaßnahmen der Beschwerdeführerin werden laufend angepasst und auf dem aktuellsten Stand gehalten.

Bei der Überprüfung des Kontrollsystems hinsichtlich Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten sowie der Benutzung der Kontrollgeräte ist dieses als wirksam einzustufen. Im Branchenvergleich ist sogar von erhöhten Kontrolltätigkeiten auszugehen. sodass der Geschäftsführung und verantwortlichen Beauftragten dieses Betriebes keine Nachlässigkeiten bzw. Organisationsfehler angelastet werden können.

Trotz effektivem Betriebs- und Kontrollsystems ist es nicht gänzlich unvermeidbar, eine Übertretung auszuschließen, da der Fahrer nicht jede Minute seiner Tätigkeit überwacht werden kann. Das Kontrollsystem der C. GmbH ist zweifelsohne effektiv und führt dazu, dass Verwaltungsübertretungen grundsätzlich hintangehalten werden. Der Beschwerdeführerin kann daher kein Verschulden ISd § 5 VStG zur Begründung einer Verwaltungsübertretung zur Last gelegt werden

Weiters setzt schuldhaftes (fahrlässiges) Verhalten das Außerachtlassen der zumutbaren Sorgfalt voraus. Bei der Frage des Ausmaßes der objektiven Sorgfaltspflicht ist die Maßfigur, der einsichtige und besonnene Mensch als Maßstab heranzuziehen. Objektiv sorgfaltswidrig handelt der Täter folglich nur dann, wenn sich ein einsichtiger und besonnener Mensch des Verkehrskreises, dem der Handelnde angehört, an seiner Stelle anders verhalten würde (VwSlg 12.947 A/1989). Im vorliegenden Fall wurde seitens der Beschwerdeführerin alles Erdenkliche hinsichtlich der Gewährleistung eines wirksamen Kontrollsystems zur Hintanhaltung derartiger Verwaltungsübertretungen unternommen. Eine andere verlässliche verantwortliche Beauftragte hätte nicht anders handeln können.

Die Beschwerdeführerin kam den Kontrollpflichten durch Einschaltung der obigen Maßnahmen auch im gegebenen Fall in ausreichendem Maße nach. Die Beschwerdeführerin ist sich ihrer Kontrollpflichten und ihrer Verantwortlichkeit als verantwortliche Beauftragte bewusst.

Beweis:

PV der Beschwerdeführerin

Die jeweiligen Fahrer, so auch der Fahrer E. F. werden regelmäßig unter anderem dahingehend angewiesen, dass diese verpflichtet sind, die gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten, das Kontrollgerät (digital und analog) richtig zu verwenden, die Fahrerkarte zu benützen bzw. die Schaublätter einzulegen, die Ruhezeit und die sonstigen Arbeitszeiten entsprechend nachzutragen bzw. eine Bestätigung über lenkfreie Tage einzuholen. Bereits im Voraus werden Konsequenzen angedroht, wenn dieser Weisung nicht nachgekommen wird, wie insbesondere eine Abmahnung und in weiterer Folge beim nochmaligen Verstoß eine Kündigung oder Entlassung.

Für den Fall, dass tatsächlich festgestellt werden sollte, dass die Übertretungen durch den Fahrer vorliegen, wird Folgendes vorgebracht: Dass sich der Fahrer den ausdrücklichen Weisungen seines Arbeitgebers widersetzt hat, ist der Beschwerdeführerin nicht zuzurechnen und kann diese mangels eines objektiv und subjektiv sorgfaltswidrigen Verhaltens, insbesondere eines Verschuldens nicht bestraft werden. Die Beschwerdeführerin hat durch die regelmäßigen Weisungen alles Erdenkliche getan, um die Übertretung der Arbeitszeitvorschriften und der EU-Vorschriften hintanzuhalten.

Dass es zu den gegenständlichen Übertretungen gekommen ist, ist nicht auf ein mangelndes Kontrollsystem, sondern auf eine Hinwegsetzung über die Anweisungen durch den Fahrer zurückzuführen. Der Fahrer wurde, wie oben dargelegt, unterwiesen und wurde er auch dahingehend geschult, die sonstigen Arbeitszeiten entsprechend nachzutragen. Der eingesetzte Fahrer wusste daher um die einzuhaltenden Bestimmungen bzw. war darüber so informiert, dass er diese jedenfalls kennen musste, und hat sich dieser - im Wissen um das Bestehen dieser Vorschriften - entgegen den unternehmensinternen ausdrücklichen Anweisungen darüber hinweggesetzt: es war daher der Beschwerdeführerin im Zeitpunkt der Übertretung nicht möglich, eine Verwaltungsübertretung zu verhindern oder aber eine solche gar festzustellen.

Es ist schon aus rein praktischen Überlegungen nicht möglich, den Fahrer während der konkreten Tatbegehung zu überprüfen. Von einer derartigen Übertretung kann die Beschwerdeführerin nur im Nachhinein erfahren.

Im vorliegenden Fall hat die Beschwerdeführerin alle Maßnahmen getroffen, die unter den vorhersehbaren Verhältnissen die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften im Tätigkeitsbereich des Unternehmens mit gutem Grund erwarten lassen. Es mangelte sohin im vorliegenden Fall nicht am eingesetzten Kontrollsystem oder an dessen Effektivität.

Die Beschwerdeführerin hat auch kein objektiv sorgfaltswidriges Verhalten zu verantworten. Dabei handelt es sich um jenes Sorgfaltsmaß, das ein mit den rechtlich geschützten Werten entsprechend verbundener, besonnener und einsichtiger Mensch (ZVR 1974/90: nüchterner Mensch) in der Lage des Täters aufwenden würde, um die Gefahr einer Rechtsgutsbeeinträchtigung hintanzuhalten (vgl. Fabrizi, StGB, 10. Auflage § 6 RZ 4 mwN).

In Ermangelung einschlägiger Vorschriften richtet sich das Maß der einzuhaltenden objektiven Sorgfalt nach den

Gepflogenheiten der gewissenhaften und verständigen Angehörigen des jeweiligen Verkehrskreises (LSK 1979/167) bzw. nach dem, was von einem sich seiner Pflichten gegen die Mitwelt bewussten, dem Verkehrskreis des Täters angehörigen Menschen (Branchenvergleich im Transportwesen) billlgerweise verlangt werden kann (LSK 1979/64, Fabrizi, aaO mwN). Auch der sogenannte ordentliche Spediteur/Frachtführer („Normmensch“) hätte im konkreten Fall kein anderes, insbesondere kein besseres Kontrollsystem etabliert und folgt daraus zwingend, dass die Beschwerdeführerin auch objektiv nicht sorgfaltswidrig gehandelt und somit insgesamt kein Verschulden gesetzt hat. Bei der Überprüfung, ob überhaupt ein Verschulden vorliegt, muss ein Vergleich mit dem Kontrollsystem eines „ordentlichen und sorgfältigen Unternehmers im Bereich der Speditions- und Transportbranche“ erfolgen.

Im vorliegenden Fall hat die Beschwerdeführerin alle Maßnahmen getroffen, die unter den vorhersehbaren Verhältnissen die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften im Tätigkeitsbereich des Unternehmens mit gutem Grund erwarten lassen. Es mangelte sohin im vorliegenden Fall nicht am eingesetzten Kontrollsystem oder an dessen Effektivität.

Beweis:

PV der Beschwerdeführerin

2. Zur Strafhöhe

Die von der Behörde festgesetzte Strafe i.H.v € 2.100,- hinsichtlich Faktum 1 und weiters in Höhe von € 1.100,-- hinsichtlich Faktum 2, gesamt sohin € 3.200,— ist darüber hinaus weitaus überhöht

Gemäß § 19 Abs. 2 VStG sind die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe gegeneinander abzuwägen, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen. Hat die belangte Behörde nunmehr bei der Strafbemessung einschlägige Vorstrafen der Beschwerdeführerin als erschwerend gewertet, ist dies unzulässig, soweit diese als Wiederholungsfälle bereits in der Strafdrohung zu berücksichtigen sind.

Die von der belangten Behörde angewendeten Strafbestimmungen dos § 28 Abs. 6 Ziffer 3 und § 28 Abs. 6 Ziffer 1 lit. b AZG sehen bereits einen höheren Strafrahmen für Übertretungen „im Wiederholungsfall“ vor. Die Behörde hat hier auch den höheren Strafrahmen für den Wiederholungsfall angewendet, da der 2. Strafsatz angewendet wurde. Führt die Behörde nunmehr auf Seite 5 des Straferkenntnisses aus, dass bei der Strafbemessung Vorstrafen der Beschwerdeführerin als erschwerend gewertet wurden und eine weitere Vorstrafe strafsatzerhöhend war, so ist dies jedenfalls unzulässig und stellt dies einen Verstoß gegen § 19 Abs 2 VStG dar. Die Behörde darf die Vorstrafen bei der Strafbemessung nicht als erschwerend berücksichtigen, da diese für den 2. Strafsatz im Wiederholungsfall bereits berücksichtigt wurden. Zusammengefasst hat daher die Berücksichtigung der Vorstrafen als Erschwerungsgrund außer Betracht zu bleiben und fällt daher die Strafe weitaus geringer aus.

Weiters legt § 19 Abs. 2 VStG fest, dass bei der Strafbemessung auf das Ausmaß des Verschuldens besonders Bedacht zu nehmen. Führt die belangte Behörde in ihrem Straferkenntnis (Seite 5) weiters aus, dass der objektive Unrechtsgehalt der Tat und das Verschulden im vorliegenden Fall .durchschnittlich“ sind, wird dies zunächst ausdrücklich bestritten.

Mit den vorangehenden Ausführungen wurde dargelegt, dass der Beschwerdeführerin kein Verschulden zur Last gelegt werden kann. Keinesfalls liegt jedenfalls ein „durchschnittliches" Verschulden vor. Unabhängig davon ist festzuhalten, dass sich die Ansicht eines „durchschnittlichen" Verschuldens der belangten Behörde offensichtlich nicht in der Höhe der Strafbemessung widerspiegelt. Selbst wenn man nämlich von einem „durchschnittlichen“ Verschulden der Beschwerdeführerin ausgeht - was aufgrund den in der Beschwerde ausgeführten Gründen nicht vorliegt und das Vorliegen eines „durchschnittlichen“ Verschuldens bestritten wird - ist die verhängte Strafe jedenfalls maßlos überhöht.

Beweis:

PV der Beschwerdeführerin

3. Anträge

Aus den dargelegten Gründen stellt die Beschwerdeführerin die

Anträge

das Landesverwaltungsgericht Wien möge

a) eine mündliche Verhandlung durchführen;

b) das angefochtene Straferkenntnis ersatzlos beheben und das Verfahren einstellen;

in eventu

c) Das Verfahren unter Erteilung einer Ermahnung einstellen,

in eventu

d) die Strafhöhe auf ein tat- und schuldangemessenes Maß herabsetzen."

III. Das Arbeitsinspektorat ... beantragte in seiner Stellungnahme vom 19.12.2018, das Strafverfahren im Sinne des Straferkenntnisses vom 05.11.2018 abzuschließen. Weiters wurde darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit bestehe, den Anzeigeleger zu befragen und dem Gericht weitere Beweise vorzulegen.

IV. Das Verwaltungsgericht Wien führte am 13.03.2019 eine öffentliche mündliche Verhandlung durch, an welcher eine Vertreterin der Beschwerdeführerin sowie der C. GmbH. teilnahm. Seitens des Arbeitsinspektorates sowie seitens der belangten Behörde wurde auf die Teilnahme an der Verhandlung verzichtet. Im Zuge der Verhandlung wurde der Meldungsleger GRI G. H. zeugenschaftlich einvernommen.

Im Zuge der mündlichen Verhandlung brachte die Vertreterin der Beschwerdeführerin hinsichtlich Spruchpunkt I. des bekämpften Straferkenntnisses vor, Spruch würde nicht dem § 44a VStG entsprechen. Im gegenständlichen Fall werde als Tatvorwurf bezeichnet, dass keine entsprechenden Aufzeichnungen im Hinblick auf die vorgeworfenen Zeiträume getätigt worden wären, also kein Nachweis über Urlaub, Krankenstand oder „lenkfreie Tage". Diesbezüglich werde festgehalten, dass der Begriff „lenkfreie Tage" in den EU Vorschriften nicht existiere und hinsichtlich Urlaub und Krankenstand kein Nachtrag auf der Fahrerkarte oder am Schaublatt stattfinde, sondern ein EU-Formblatt ausgestellt werde. Sohin stimme die vorgeworfene behauptete verletzte Rechtsvorschrift betreffend Nachtrag von Ruhezeiten, sonstige Arbeiten, Bereitschaftszeiten mit dem Tatvorwurf betreffend Urlaub, Krankenstand oder „lenkfreie Tage", nicht überein. Weiters wurde vorgebracht, Herr E. F. wäre im Unternehmen C. GmbH. nicht als LKW-Fahrer, sondern als KFZ-Mechaniker beschäftigt. Zu den vorgeworfenen Zeiträumen, die sich auch auf den Aufzeichnungen der Fahrerkarte ergeben, sei weder Urlaub konsumiert worden, noch habe sich Herr F. im Krankenstand befunden, sondern habe dieser seine Tätigkeit als KFZ-Mechaniker ausgeübt. Im vorgeworfenen Tatzeitraum wären von Herrn E. F. als KFZ-Mechaniker mehrere LKW´s im beladenen Zustand im Echtbetrieb getestet und im Testbetrieb gefahren worden. Dieser habe aber in den vorgeworfenen Tatzeiträumen keinen Urlaub oder Krankenstand konsumiert, sondern als KFZ-Mechaniker gearbeitet. Weiters würden lediglich Aufzeichnungen aus der Fahrerkarte vorliegen, jedoch nicht der Massenspeicher aus den jeweiligen von Herr E. F. verwendeten LKW´s ausgewertet, weshalb die Übertretung nicht erwiesen wäre. Hinsichtlich Spruchpunkt II. des bekämpften Straferkenntnisses wurde vorgebracht, dass Herr E. F. ständig (auch zum Tatzeitpunkt und davor) angewiesen und geschult werde. Die letzte Schulung bei welchem eine offizielle Teilnahmebestätigung ausgestellt worden wäre, habe am 18.1.2019 stattgefunden. Schulungen würden bei der C. GmbH regelmäßig stattfinden. Exemplarisch wurden zwei Teilnahmebestätigungen betreffend Herrn E. F. hinsichtlich der Schulung zur ordnungsgemäßen Bedienung von Kontrollgeräten vorgelegt, und wurde nochmals festgehalten, dass Herr E. F. kein LKW-Fahrer, sondern KFZ-Mechaniker sei und die LKW lediglich zu Testzwecken im Echtbetrieb fahre. Darüber hinaus absolviere Herr E. F. gerade die C95 Schulung.

Der Zeuge Herr GRI G. H. machte im Zuge der Verhandlung folgende Aussage:

„Ich bin seit 1988 bei der LPD Wien beschäftigt und seit 1991 bei der Landesverkehrsabteilung. Mein Aufgabenbereich ist im Wesentlichen die Kontrolle des Schwerverkehrs.

Grundsätzlich ist es so, wenn wir einen Fahrer kontrollieren, bei digitalen Fahrtenschreibern, die Fahrerkarte mit der Fahrzeugeinheit auslesen und bei analogen Fahrtenschreibern, die Schaublätter kontrollieren. Auf der Fahrzeugeinheit sehe ich, welche Fahrer alle mit dem Fahrzeug gefahren sind z.B.: auch die Geschwindigkeit oder ob irgendwelche Störungen aufgetreten sind. Auf der Fahrerkarte sind nur die Daten des Lenkers, der gerade fährt, gespeichert.

Auf Vorhalt der Auswertung AS 36 und 37, gebe ich an: Es handelt sich um die Fahrerkartenauswertung. Dies ist erkenntlich, weil der Name des Lenkers angegeben ist. Aufgrund der Auswertung sieht man dann ob z.B.: Ruhezeiten nicht eingehalten wurden oder Nachträge nicht gemacht wurden bzw. Ländersymbole fehlen.

Der konkrete Einzelfall ist mir heute nicht mehr erinnerlich. Bei der gegenständlichen Auswertung sieht man, dass die

Nachträge fehlen. Manuelle Nachträge sieht man anhand des Balkens oben, wobei es sich um einen dicken blauen Strich handelt. Bei Unterbrechung der Lenkzeit hat der Fahrer einen Knopf zu betätigen, dann springt das Symbol auf Ruhezeit oder Bereitschaftszeit. Man sieht z.B. am 22.6.2018 das bis ca. 6.15 Uhr gar nichts eingegeben wurde. Dann wurde gefahren und dann wurde Ruhezeit eingetragen, dies durch Knopfdruck auf das Symbol „Bett". Arbeitszeit ist normalerweise rosa unterlegt. Es ist der ein bisschen niedrigere Balken der z.B. am 22.6.2018 nach 14 Uhr eingegeben wurde. Es ist auch ersichtlich, dass am 22.6.2018 dann gegen 16 Uhr die Fahrerkarte herausgegeben wurde und dann kein Eintrag mehr ersichtlich ist.

Auf Vorhalt dass im Zuge der Anhaltung die Weiterfahrt untersagt worden ist: Das muss ich machen, weil die Ruhezeit vom Vortag nicht nachgewiesen wurde. Er hat am 28.6.2018 um ca. 6.25 Uhr mit der Fahrt begonnen und wurde ca. um 8.30 Uhr oder kurz danach angehalten. Es kommt oft vor, dass wir die Weiterfahrt untersagen müssen, das ist nicht so außergewöhnlich, dass es mir in Erinnerung geblieben wäre.

Auf Vorhalt dass Herr E. F. KFZ Mechaniker wäre und lediglich zu Testzwecken gefahren sein sollte: Es gibt aber immer wieder Arbeitszeiten zwischen den Fahrten. Die Testfahrten sind für mich nicht nachvollziehbar.

Über Befragen durch die BfV:

Ich kann mich an den Vorfall nicht erinnern."

V. Auf Grund des Akteninhalts und des durchgeführten Ermittlungsverfahrens steht folgender Sachverhalt fest:

Die Beschwerdeführerin ist seit 16.12.2016 verantwortliche Beauftragte der C. GmbH. für die Führung des Personalwesens und Einhaltung der damit im Zusammenhang stehenden arbeitsrechtlichen Bestimmungen und einschlägigen kollektivvertraglichen Vereinbarungen, sowie für die Einhaltung aller Arbeitnehmerschutzbestimmungen.

Am 28.06.2018 um 08:35 Uhr wurde der Arbeitnehmer der C. GmbH., Herr E. F., als Lenker des LKW´s ..., mit dem beh. Kennzeichen W-1 auf der Autobahn A23, Richtung Norden, Anhalteplatz Kaisermühlen, Rampe 43, km 0,45, einer behördlichen Kontrolle unterzogen, im Zuge derer unter anderem die Fahrerkarte von Herrn F. ausgelesen wurde. Bei der Auslesung wurde festgestellt, dass für die im Spruch des bekämpften Straferkenntnisses unter Punkt I. näher bezeichneten Zeiträume keine Einträge gemäß Art. 34 Abs. 5 lit. b ii) bis iv) der VO (EU) Nr. 165/2014 auf der Fahrerkarte getätigt worden waren, sowie an den unter Punkt II. bezeichneten Zeitpunkten – wie im Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses näher ausgeführt - das Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn bzw. Arbeitsende nicht eingegeben war. Herr E. F. ist bei der C. GmbH. als KFZ-Mechaniker beschäftigt, wobei er im Zuge seiner Tätigkeit auch Fahrten mit LKW´s im Echtbetrieb verrichtet. Er absolviert derzeit eine C-95 Weiterbildung. Herr E. F. war im Zeitraum zwischen 31.05.2018 und 28.06.2018 weder im Krankenstand noch hat er in diesem Zeitraum Urlaub konsumiert.

VI. Dass die Beschwerdeführerin verantwortliche Beauftragte der C. GmbH. u.a. für die Einhaltung aller Arbeitnehmerschutzbestimmungen ist, ergibt sich aus der dem Behördenakt inneliegenden Bestellungsurkunde und wurde im Übrigen im Verfahren nicht bestritten.

Dass der Mitarbeiter der C. GmbH., Herr E. F., als Lenker des gegenständlichen LKW´s zu dem oben genannten Zeitpunkt am angegebenen Ort einer behördlichen Kontrolle unterzogen wurde, wurde nicht bestritten. Das Diagramm der Auswertung der Fahrerkarte, aus welcher die im Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses näher bezeichneten fehlenden Einträge ersichtlich sind, liegt dem Behördenakt bei und war als unbedenklich zu qualifizieren. Ein konkretes Vorbringen, welches geeignet wäre, Zweifel an der inhaltlichen Richtigkeit der Auswertung der Fahrerkarte zu begründen, wurde im gesamten Verfahren nicht erhoben. Die Auswertungen der Massenspeicher der jeweiligen von Herrn F. verwendeten LKW´s mussten der Beschwerdeführerin bereits aufgrund ihrer Funktion als verantwortlicher Beauftragten der C. GmbH. für die Einhaltung u.a. der arbeitnehmerschutzrechtlichen Bestimmungen jedenfalls bekannt sein, diese wurden von ihr jedoch weder im Verfahren vorgelegt, noch wurde von ihr ein konkretes Vorbringen erstattet, welches geeignet wäre, Bedenken gegen die Richtigkeit der vorliegenden Auswertung der Fahrerkarte von Herrn F. zu begründen.

Die Feststellungen, dass Herr F. bei der C. GmbH. als KFZ-Mechaniker beschäftigt ist, wobei er im Zuge seiner Tätigkeit auch Fahrten mit LKW´s im Echtbetrieb verrichtet, sowie, dass er derzeit eine C-95 Weiterbildung absolviert, wurden aufgrund des Vorbringens der Vertreterin der Beschwerdeführerin im Zuge der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Gericht getroffen. Ebenso wurde dem Vorbringen der Vertreterin der Beschwerdeführerin, dass Herr F.

im verfahrensgegenständlichen Zeitraum weder im Krankenstand war, noch Urlaub konsumiert hat, gefolgt.

VII. Maßgebliche Rechtsvorschriften:

Art. 34 Abs. 1 bis 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 lauten:

Artikel 34

Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern

(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.

(2) Die Fahrer müssen die Schaublätter oder Fahrerkarten angemessen schützen und dürfen keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter oder Fahrerkarten verwenden.

(3) 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,

a)

wenn das Fahrzeug mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Verschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen,

b)

wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte eingetragen.

Die Mitgliedstaaten dürfen von den Fahrern nicht die Vorlage von Formularen verlangen, mit denen die Tätigkeit der Fahrer, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten, bescheinigt wird.

Art. 34 Abs. 5 der VO (EU) Nr. 165/2014 lautet:

(5) Die Fahrer

a)

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

b)

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

i)

unter dem Zeichen

: die Lenkzeiten,

ii)

unter dem Zeichen

: „andere Arbeiten“, das sind alle anderen Tätigkeiten als die Lenktätigkeit im Sinne von Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es innerhalb oder außerhalb des Verkehrssektors,

iii)

unter dem Zeichen

: „Bereitschaftszeit“ im Sinne von Artikel 3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG,

iv)

unter dem Zeichen

: Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten.

Art. 34 Abs. 7 der VO (EU) Nr. 165/2014 lautet:

(7) Der Fahrer gibt in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes ein, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet. Ein Mitgliedstaat kann jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in seinem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern der Mitgliedstaat diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hat.

Die Fahrer brauchen die Angaben nach Artikel 1 Unterabsatz 1 nicht zu machen, wenn der Fahrtenschreiber Standortdaten gemäß Artikel 8 automatisch aufzeichnet.

Art. 33 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 lautet:

Verantwortlichkeit des Verkehrsunternehmens

(1) Das Verkehrsunternehmen hat verantwortlich dafür zu sorgen, dass seine Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers angemessen geschult und unterwiesen werden, unabhängig davon, ob dieser digital oder analog ist; es führt regelmäßige Überprüfungen durch, um sicherzustellen, dass seine Fahrer den Fahrtenschreiber ordnungsgemäß verwenden, und gibt seinen Fahrern keinerlei direkte oder indirekte Anreize, die zu einem Missbrauch des Fahrtenschreibers anregen könnten.

Das Verkehrsunternehmen händigt den Fahrern von Fahrzeugen mit einem analogen Fahrtenschreiber eine ausreichende Anzahl Schaublätter aus, wobei es dem persönlichen Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Einsatzes und der Verpflichtung Rechnung trägt, beschädigte oder von einem ermächtigten Kontrolleur eingezogene Schaublätter zu ersetzen. Das Verkehrsunternehmen händigt den Fahrern nur solche Schaublätter aus, die einem genehmigten Muster entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

Ist ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet, so sorgen das Verkehrsunternehmen und der Fahrer dafür, dass im Falle einer Nachprüfung der Ausdruck von Daten aus dem Fahrtenschreiber unter Berücksichtigung der Dauer des Einsatzes auf Verlangen eines Kontrolleurs ordnungsgemäß erfolgen kann.

(2) Das Verkehrsunternehmen bewahrt die Schaublätter und — sofern Ausdrucke gemäß Artikel 35 erstellt wurden — die Ausdrucke in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang auf und händigt den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie aus. Das Verkehrsunternehmen händigt den betreffenden Fahrern ferner auf Verlangen eine Kopie der von den Fahrerkarten heruntergeladenen Daten sowie Ausdrucke davon aus. Die Schaublätter, die Ausdrucke und die heruntergeladenen Daten sind jedem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen.

(3) Ein Verkehrsunternehmen haftet für Verstöße gegen diese Verordnung, die von Fahrern des Unternehmens bzw. von den Fahrern begangen werden, die ihm zur Verfügung stehen. Die Mitgliedstaaten können diese Haftung jedoch von einem Verstoß des Verkehrsunternehmens gegen Absatz 1 Unterabsatz 1 des vorliegenden Artikels und Artikel 10 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 abhängig machen.

Gemäß § 28 Abs. 5 Z 8 AZG sind Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, die die Pflichten betreffend das Kontrollgerät, das Schaublatt, den Ausdruck oder die Fahrerkarte gemäß Art. 3 Abs. 1, Art. 26 ausgenommen Abs. 4 und 9, Art. 27, Art. 28, Art. 29 Abs. 2 bis 5, Art. 32 Abs. 1 bis 4 sowie Art. 33 bis 37 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 verletzen, sofern die Tat

Quelle: Landesverwaltungsgericht Wien LVwg Wien, http://www.verwaltungsgericht.wien.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at