

TE Lvwg Erkenntnis 2024/4/18 KLVwG-378-381/9/2024

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 18.04.2024

Entscheidungsdatum

18.04.2024

Index

90/02 Kraftfahrgesetz

E3R E05205000E3R E07204020

Norm

KFG 1967 §134

32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art4

32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art7

32006R0561 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art12

32014R0165 KontrollgeräteV Art34

32014R0165 KontrollgeräteV Art35

32014R0165 KontrollgeräteV Art36

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

Das Landesverwaltungsgericht Kärnten erkennt durch seine Richterin xxx über die Beschwerde des xxx, geboren am xxx, xxx, xxx, vertreten durch xxx Rechtsanwälte GmbH, xxx, xxx, gegen das Straferkenntnis der Landespolizeidirektion Kärnten vom 22.01.2024, Zahl: xxx, wegen Verwaltungsübertretungen nach

§ 134 Abs. 1 Kraftfahrgesetz iVm Art. 7 EG-VO 561/2006 und Art. 36 Abs. 2,

Art. 34 Abs. 3 und 7 EU-VO 165/2014, zu Recht: Das Landesverwaltungsgericht Kärnten erkennt durch seine Richterin xxx über die Beschwerde des xxx, geboren am xxx, xxx, xxx, vertreten durch xxx Rechtsanwälte GmbH, xxx, xxx, gegen das Straferkenntnis der Landespolizeidirektion Kärnten vom 22.01.2024, Zahl: xxx, wegen Verwaltungsübertretungen nach, Paragraph 134, Absatz eins, Kraftfahrgesetz in Verbindung mit Artikel 7, EG-VO 561 aus 2006, und Artikel 36, Absatz 2,,, Artikel 34, Absatz 3 und 7 EU-VO 165 aus 2014,, zu Recht:

I. römisch eins.

Die Beschwerde wird mit der Maßgabe als unbegründet

a b g e w i e s e n ,

als im Spruchpunkt 2. der Satz „Es konnte die Bestätigung nicht vorgewiesen werden“ zu ersetzen ist durch den Satz „Es konnte die Aufzeichnung für den Zeitraum 04.03.2022 (Schichtbeginn) bis 07.03.2022 (Schichtende) nicht vorgewiesen werden.“

II. römisch zwei.

Gemäß § 52 Abs. 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von € 374,-- zu leisten. Gemäß Paragraph 52, Absatz eins und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von € 374,-- zu leisten.

III. römisch drei.

Eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach

Art. 133 Abs. 4 B-VG ist Eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach, Artikel 133, Absatz 4, B-VG ist u n z u l ä s s i g .

Entscheidungsgründe

I. Bisheriger Verfahrensgang: römisch eins. Bisheriger Verfahrensgang:

Mit Straferkenntnis der Landespolizeidirektion Kärnten vom 22.01.2024, Zahl: xxx, wurde dem Beschwerdeführer Folgendes angelastet:

„1.) Datum/Zeit: 29.03.2022, 11:55 Uhr

Ort: xxx, xxx

Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: xxx

Anhänger, Kennzeichen: xxx

Sie haben als Fahrer des angeführten Kraftfahrzeuges, welches zur Güterbeförderung im Straßenverkehr eingesetzt ist und dessen zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, folgende Übertretungen begangen:

Es wurde festgestellt, dass Sie nach einer Lenkdauer von 4,5 Stunden keine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten eingelegt haben, obwohl eine solche einzulegen ist, sofern der Fahrer keine Ruhezeit nimmt. 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 des Artikels 7 der VO (EG) Nr. 561/2006 i.d.g.F. eingehalten werden. Es wurde festgestellt, dass Sie nach einer Lenkdauer von 4,5 Stunden keine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten eingelegt haben, obwohl eine solche einzulegen ist, sofern der Fahrer keine Ruhezeit nimmt. 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 des Artikels 7 der VO (EG) Nr. 561 aus 2006, i.d.g.F. eingehalten werden.

Am 01.03.2022 wurde von 06:31:00 Uhr bis 01.03.2022 um 14:48:00 Uhr erst nach einer Lenkdauer von 05 Stunden 50 Minuten eine Lenkpause eingelegt, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfüllt. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug somit 01 Stunden und 20 Minuten.

Dies stellt daher anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F. einen schwerwiegenden Verstoß dar.

Am 03.03.2022 wurde von 06:58:00 Uhr bis 03.03.2022 um 16:31:00 Uhr erst nach einer Lenkdauer von 06 Stunden 32 Minuten eine Lenkpause eingelegt, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfüllt. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug somit 02 Stunden und 02 Minuten.

Dies stellt daher anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F. einen sehr schwerwiegenden Verstoß dar.

Am 04.03.2022 wurde von 06:45:00 Uhr bis 04.03.2022 um 14:18:00 Uhr erst nach einer Lenkzeit von 04 Stunden 48 Minuten eine Lenkpause eingelegt, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfüllt. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug somit 00 Stunden und 18 Minuten.

Dies stellt daher anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F. einen geringfügigen Verstoß dar.

Am 07.03.2022 wurde von 06:31:00 Uhr bis 07.03.2022 um 12:59:00 Uhr erst nach einer Lenkdauer von 05 Stunden 14 Minuten eine Lenkpause eingelegt, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfüllt. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug somit 00 Stunden und 44 Minuten.

Dies stellt daher anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F. einen schwerwiegenden Verstoß dar.

Am 15.03.2022 wurde von 06:24:00 Uhr bis 15.03.2022 um 13:59:00 Uhr erst nach einer Lenkzeit von 04 Stunden 32 Minuten eine Lenkpause eingelegt, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfüllt. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug somit 00 Stunden und 02 Minuten.

Dies stellt daher anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F. einen geringfügigen Verstoß dar. Dies stellt daher anhand des Anhanges römisch drei der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F. einen geringfügigen Verstoß dar.

Am 16.03.2022 wurde von 06:18:00 Uhr bis 16.03.2022 um 13:03:00 Uhr erst nach einer Lenkzeit von 04 Stunden 46 Minuten eine Lenkpause eingelegt, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfüllt. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug somit 00 Stunden und 16 Minuten.

Dies stellt daher anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F. einen geringfügigen Verstoß dar.

Am 18.03.2022 wurde von 06:33:00 Uhr bis 18.03.2022 um 13:27:00 Uhr erst nach einer Lenkzeit von 04 Stunden 31 Minuten eine Lenkpause eingelegt, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfüllt. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug somit 00 Stunden und 01 Minuten.

Dies stellt daher anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F. einen geringfügigen Verstoß dar.

Am 25.03.2022 wurde von 08:23:00 Uhr bis 25.03.2022 um 16:42:00 Uhr erst nach einer Lenkdauer von 05 Stunden 25 Minuten eine Lenkpause eingelegt, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfüllt. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug somit 00 Stunden und 55 Minuten.

Dies stellt daher anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F. einen schwerwiegenden Verstoß dar.

Am 28.03.2022 wurde von 06:12:00 Uhr bis 28.03.2022 um 12:43:00 Uhr erst nach einer Lenkzeit von 04 Stunden 32 Minuten eine Lenkpause eingelegt, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfüllt. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug somit 00 Stunden und 02 Minuten.

Dies stellt daher anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F. einen geringfügigen Verstoß dar.

2.) Datum/Zeit: 29.03.2022, 11:55 Uhr

Ort: xxx, xxx

Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: xxx

Anhänger, Kennzeichen: xxx

Sie haben als FahrerIn des angeführten Kraftfahrzeuges, welches zur Güterbeförderung im Straßenverkehr eingesetzt ist und dessen höchst zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3.5 t übersteigt, folgende Übertretungen begangen.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 29.03.2022 um 11:55 Uhr trotz Verlangen dem Kontrollbeamten die Aufzeichnungen der vorausgehenden 28 Kalendertage nicht vorgelegt haben. Es konnte die Bestätigung nicht vorgewiesen werden. Dies stellt anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F., einen sehr schwerwiegenden Verstoß dar.

3.) Datum/Zeit: 29.03.2022, 11:55 Uhr

Ort: xxx, xxx

Betroffenes Fahrzeug LKW, Kennzeichen: xxx

Anhänger, Kennzeichen: xxx

Sie haben als FahrerIn des angeführten Kraftfahrzeuges, welches zur Güterbeförderung im Straßenverkehr eingesetzt ist und dessen höchst zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3.5 t übersteigt, folgende Übertretungen begangen.

Es wurde festgestellt, dass Sie es, obwohl Sie sich als Fahrer am vom 01.03.2022 auf den 02.03.2022 nicht im Fahrzeug aufgehalten haben und daher nicht in der Lage waren, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) zu betätigen, unterlassen haben, die in Art. 34 Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165/2014 genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen. Es wurde festgestellt, dass Sie es, obwohl Sie sich als Fahrer am vom 01.03.2022 auf den 02.03.2022 nicht im Fahrzeug aufgehalten haben und daher nicht in der Lage waren, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) zu betätigen, unterlassen haben, die in Artikel 34, Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165 aus 2014, genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen.

Es wurde festgestellt, dass Sie es, obwohl Sie sich als Fahrer am vom 15.03.2022 auf den 16.03.2022 nicht im Fahrzeug aufgehalten haben und daher nicht in der Lage waren, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) zu betätigen, unterlassen haben, die in Art. 34 Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165 aus 2014, genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen. Es wurde festgestellt, dass Sie es, obwohl Sie sich als Fahrer am vom 15.03.2022 auf den 16.03.2022 nicht im Fahrzeug aufgehalten haben und daher nicht in der Lage waren, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) zu betätigen, unterlassen haben, die in Artikel 34 Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165/2014 genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen.

Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165/2014 genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen. Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165 aus 2014, genannten Zeiträume mittels der

manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen.

Es wurde festgestellt, dass Sie es, obwohl Sie sich als Fahrer am vom 21.03.2022 auf den 22.03.2022 nicht im Fahrzeug aufgehalten haben und daher nicht in der Lage waren, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) zu betätigen, unterlassen haben, die in Art. 34Es wurde festgestellt, dass Sie es, obwohl Sie sich als Fahrer am vom 21.03.2022 auf den 22.03.2022 nicht im Fahrzeug aufgehalten haben und daher nicht in der Lage waren, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) zu betätigen, unterlassen haben, die in Artikel 34

Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165/2014 genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen.Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165 aus 2014, genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen.

Es wurde festgestellt, dass Sie es, obwohl Sie sich als Fahrer am vom 24.03.2022 auf den 25.03.2022 nicht im Fahrzeug aufgehalten haben und daher nicht in der Lage waren, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) zu betätigen, unterlassen haben, die in Art. 34Es wurde festgestellt, dass Sie es, obwohl Sie sich als Fahrer am vom 24.03.2022 auf den 25.03.2022 nicht im Fahrzeug aufgehalten haben und daher nicht in der Lage waren, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) zu betätigen, unterlassen haben, die in Artikel 34

Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165/2014 genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen.Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165 aus 2014, genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen.

Es wurde festgestellt, dass Sie es, obwohl Sie sich als Fahrer am vom 28.03.2022 auf den 29.03.2022 nicht im Fahrzeug aufgehalten haben und daher nicht in der Lage waren, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) zu betätigen, unterlassen haben, die in Art. 34Es wurde festgestellt, dass Sie es, obwohl Sie sich als Fahrer am vom 28.03.2022 auf den 29.03.2022 nicht im Fahrzeug aufgehalten haben und daher nicht in der Lage waren, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) zu betätigen, unterlassen haben, die in Artikel 34

Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165/2014 genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen.Absatz 5, Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv der EG-VO 165 aus 2014, genannten Zeiträume mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Gerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Es wurde die Tagesruhezeit nicht nachgetragen.

Dies stellt anhand des Anhangs III der Richtlinie 2006/22/EG i.d.g.F., einen sehr schwerwiegenden Verstoß dar.

4.) Datum/Zeit: 29.03.2022, 11:55 Uhr

Ort: xxx, xxx

Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: xxx

Anhänger, Kennzeichen: xxx

Sie haben als FahrerIn des angeführten Kraftfahrzeuges, welches zur Güterbeförderung im Straßenverkehr eingesetzt ist und dessen höchst zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3.5 t übersteigt, folgende Übertretungen begangen.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 01.03.2022 um 14:49 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtenschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsende“ nicht durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 02.03.2022 um 06:50 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn“ nicht durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 04.03.2022 um 15:02 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsende“ nicht durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 07.03.2022 um 06:28 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn“ nicht durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 14.03.2022 um 06:22 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn“ nicht durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 18.03.2022 um 15:59 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsende“ nicht durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 21.03.2022 um 06:04 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn“ nicht durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 21.03.2022 um 15:00 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsende“ nicht durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 22.03.2022 um 05:58 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn“ nicht durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 23.03.2022 um 15:12 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsende“ nicht durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 25.03.2022 um 08:22 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn“ nicht durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass Sie am 29.03.2022 um 06:44 Uhr das im Fahrzeug eingebaute Gerät (digitaler Fahrtschreiber) nicht richtig verwendet haben, da am Beginn und am Ende des Arbeitstages das Symbol des Landes wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist eingetragen sein muss. Sie haben die Eintragung „Symbol des Landes bei Arbeitsbeginn“ nicht durchgeführt.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

1.

§ 134 Abs. 1 KFG i.V.m. Art. 7 EG-VO 561/2006 Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 7, EG-VO 561/2006

2. § 134 Abs. 1 KFG i.V.m. Art. 36 Abs. 2 EG-VO 165/2014 Paragraph 134, Absatz eins K, F, G, in Verbindung mit Artikel 36, Absatz 2, EG-VO 165/2014

3. § 134 Abs. 1 KFG i.V.m. Art. 34 Abs. 3 EG-VO 165/2014 Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 34, Absatz 3, EG-VO 165/2014

4. § 134 Abs. 1 KFG i.V.m. Art. 34 Abs. 7 EG-VO 165/2014 Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 34, Absatz 7, EG-VO 165/2014

Wegen dieser Verwaltungsübertretung(en) wird (werden) über Sie folgende Strafe(n) verhängt:

Geldstrafe von

Falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von

Freiheitsstrafe von

Gemäß

1. € 650,00

5 Tage(n) 11 Stunde(n)

0 Minute(n)

§ 134 Abs. 1 und 1b KFG Paragraph 134, Absatz eins und eins b KFG

2. € 300,00

2 Tage(n) 12 Stunde(n)

0 Minute(n)

§ 134 Abs. 1 i.V.m. § 134 Abs. 1b KFG Paragraph 134, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 134, Absatz eins b, KFG

3. € 800,00

6 Tage(n) 17 Stunde(n)

0 Minute(n)

§ 134 Abs. 1 i.V.m. § 134 Abs. 1b KFG Paragraph 134, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 134, Absatz eins b, KFG

4. € 120,00

1 Tage(n) Stunde(n)

0 Minute(n)

§ 134 Abs. 1 KFG "Paragraph 134, Absatz eins, KFG"

Dagegen erhob die Beschwerdeführerin rechtzeitig Beschwerde im Wesentlichen mit der Begründung, dass die Behörde im Spruchpunkt 1. fälschlicherweise davon ausgehe, dass der Beschwerdeführer erst nach einer Lenkdauer von mehr als 4,5 Stunden die Anforderungen einer ununterbrochenen Fahrtunterbrechung erfüllt habe. Der Beschwerdeführer habe mehrere längere sowie kürzere Lenkpausen eingelegt, sodass die Voraussetzungen des Art. 7 VO 165/2014 erfüllt erscheinen. Weiters wird darauf hingewiesen, dass zum Teil auch äußerst geringfügige Übertretungen lediglich aufgrund der Suche nach einem geeigneten Halteplatz aufgetreten seien. In einem solchen Fall sei es dem Fahrer gestattet, von den Lenk- und Ruhezeiten abzuweichen. Zu Spruchpunkt 2. führt der Beschwerdeführer aus, dass dieser durch Vorlage seiner Fahrerkarte seiner Verpflichtung als Fahrer vollständig und umfassend nachgekommen sei und daher kein Verstoß vorliege. Zu Spruchpunkt 3. wird ausgeführt, dass der

Beschwerdeführer die manuellen Nachträge ordnungsgemäß vorgenommen habe. Dass diese Nachträge beim Auslesen der Fahrerkarte nicht angezeigt worden seien, sei allenfalls auf eine Funktionsstörung des digitalen Fahrtenschreibers selbst zurückzuführen, wofür den Beschwerdeführer jedenfalls kein Verschulden anzulasten sei. Zu Spruchpunkten 4. wird ausgeführt, dass dieser Verstoß nicht in der VO (EU) 2016/403 aufgelistet sei und daher kein Verstoß vorliege. Weiters wird darauf hingewiesen, dass das Verschulden des Beschwerdeführers gering sei und daher § 33a Abs. 1 VStG anzuwenden sei. Von der Verhängung einer Strafe wäre abzusehen gewesen. Weiters wird aufgrund des geringen Verschuldens auf die Bestimmung des § 45 Abs. 1 VStG hingewiesen und auch das Vorliegen eines außerordentlichen Strafmilderungsgrundes gemäß § 20 VStG dargelegt. Dagegen erhob die Beschwerdeführerin rechtzeitig Beschwerde im Wesentlichen mit der Begründung, dass die Behörde im Spruchpunkt 1. fälschlicherweise davon ausgehe, dass der Beschwerdeführer erst nach einer Lenkdauer von mehr als 4,5 Stunden die Anforderungen einer ununterbrochenen Fahrtunterbrechung erfüllt habe. Der Beschwerdeführer habe mehrere längere sowie kürzere Lenkpausen eingelegt, sodass die Voraussetzungen des Artikel 7, VO 165 aus 2014, erfüllt erscheinen. Weiters wird darauf hingewiesen, dass zum Teil auch äußerst geringfügige Übertretungen lediglich aufgrund der Suche nach einem geeigneten Halteplatz aufgetreten seien. In einem solchen Fall sei es dem Fahrer gestattet, von den Lenk- und Ruhezeiten abzuweichen. Zu Spruchpunkt 2. führt der Beschwerdeführer aus, dass dieser durch Vorlage seiner Fahrerkarte seiner Verpflichtung als Fahrer vollständig und umfassend nachgekommen sei und daher kein Verstoß vorliege. Zu Spruchpunkt 3. wird ausgeführt, dass der Beschwerdeführer die manuellen Nachträge ordnungsgemäß vorgenommen habe. Dass diese Nachträge beim Auslesen der Fahrerkarte nicht angezeigt worden seien, sei allenfalls auf eine Funktionsstörung des digitalen Fahrtenschreibers selbst zurückzuführen, wofür den Beschwerdeführer jedenfalls kein Verschulden anzulasten sei. Zu Spruchpunkten 4. wird ausgeführt, dass dieser Verstoß nicht in der VO (EU) 2016/403 aufgelistet sei und daher kein Verstoß vorliege. Weiters wird darauf hingewiesen, dass das Verschulden des Beschwerdeführers gering sei und daher Paragraph 33 a, Absatz eins, VStG anzuwenden sei. Von der Verhängung einer Strafe wäre abzusehen gewesen. Weiters wird aufgrund des geringen Verschuldens auf die Bestimmung des Paragraph 45, Absatz eins, VStG hingewiesen und auch das Vorliegen eines außerordentlichen Strafmilderungsgrundes gemäß Paragraph 20, VStG dargelegt.

Die belangte Behörde legte den Verwaltungsstrafakt dem Landesverwaltungsgericht Kärnten zur Entscheidung vor.

Am Landesverwaltungsgericht Kärnten hat am 28.03.2024 eine öffentliche mündliche Verhandlung stattgefunden, in welcher der anzeigende Beamte als Zeuge gehört wurde. Die Entscheidung wurde sodann mündlich verkündet. Mit Schriftsatz vom 04.04.2024 wurde die Ausfertigung der Entscheidung vom Beschwerdeführer verlangt.

II. Feststellungen:römisch zwei. Feststellungen:

Beim Beschwerdeführer scheinen in der Verwaltungsstrafdatei keine Vormerkungen auf.

Der Beschwerdeführer lenkte am 29.03.2022 um 11:55 Uhr am xxx in xxx das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen xxx sowie den Anhänger mit dem Kennzeichen xxx. Es handelt sich dabei um einen Lkw samt Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht gemeinsam mit dem Anhänger von über 3,5 t.

Dieses Kraftfahrzeug war mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgestattet und zur Güterbeförderung im Straßenverkehr eingesetzt; eine Standortaufzeichnung hat nicht stattgefunden.

Der Beschwerdeführer hat bei seiner Tätigkeit unter anderem Sperrmüll eingesammelt.

Der Beschwerdeführer wurde als Lenker dieses Lastkraftwagenzuges am 29.03.2022 einer Kontrolle unterzogen und wurde dabei seine Fahrerkarte ausgelesen. Dabei wurde festgestellt, dass der Beschwerdeführer nach einer Lenkdauer von 4,5 Stunden keine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten eingelegt hat und auch keine Pausen von 15 Minuten gefolgt von 30 Minuten und zwar zu folgenden Zeiten:

?

01.03.2022 von 6:31 Uhr bis 14:48 Uhr, Lenkdauer 5 Stunden und 50 Minuten, Überschreitung von 1 Stunde und 20 Minuten

?

03.03.2022 von 6:58 Uhr bis 16:31 Uhr, Lenkdauer von 6 Stunden 32 Minuten, Überschreitung von 2 Stunden und 2 Minuten

?

04.03.2022 von 6:45 Uhr bis 14:18 Uhr, Lenkdauer 4 Stunden 48 Minuten, Überschreitung von 18 Minuten

?

07.03.2022 von 6:31 Uhr bis 12:59 Uhr, Lenkdauer von 5 Stunden und 14 Minuten, Überschreitung von 44 Minuten

?

15.03.2022 von 6:24 Uhr bis 13:59 Uhr, Lenkzeit von 4 Stunden und 32 Minuten, Überschreitung von 2 Minuten

?

16.03.2022 von 6:18 Uhr bis 13:03 Uhr, Lenkdauer von 4 Stunden 46 Minuten, Überschreitung von 16 Minuten

?

18.03.2022 von 6:33 Uhr bis 13:27 Uhr, Lenkdauer von 4 Stunden und 31 Minuten, Überschreitung von 1 Minute

?

25.03.2022 von 8:23 Uhr bis 16:42 Uhr, Lenkdauer 5 Stunden 25 Minuten, Überschreitung von 55 Minuten

?

28.03.2022 von 6:12 Uhr bis 12:43 Uhr, Lenkzeit von 4 Stunden und 32 Minuten, Überschreitung von 2 Minuten

Bei dieser Berechnung wurden nur tatsächliche Lenkzeiten addiert, dazwischen liegende Unterbrechungen wurden nicht den Lenkzeiten zugerechnet.

In dem Zeitraum vom 07.03.2022 24:00 Uhr bis 13.03.2022 23:59 Uhr hat sich der Beschwerdeführer im Krankenstand befunden und wurde dafür auch eine Firmenbescheinigung vorgelegt. Zum Zeitraum 04.03.2022 bis 07.03.2022 liegt weder ein Eintrag auf der Fahrerkarte vor, noch konnte zu diesem Zeitraum eine entsprechende Bescheinigung vorgelegt werden. In der Anzeige ist vermerkt, dass die Bestätigung vom 04.03.2022 (Schichtende) bis zum 07.03.2022 (Schichtbeginn) nicht mitgeführt wurde. Die Anzeige wurde dem Beschwerdeführer am 09.05.2022 im Rahmen der Aktenübersendung zur Kenntnis gebracht und hat er dazu auch in der Rechtfertigung Stellung genommen.

Weiters wurden Zeiten festgestellt, an denen sich der Beschwerdeführer nicht im Fahrzeug befunden hat, daher auch keine Eintragung auf der Fahrerkarte digital vorgenommen wurde. Folgenden Zeiten wurden auch nicht manuell vom Beschwerdeführer auf der Fahrerkarte nachgetragen:

01.03.2022 auf den 02.03.2022, 15.03.2022 auf den 16.03.2022, 21.03.2022 auf den 22.03.2022, 24.03.2022 auf den 25.03.2022 und 28.03.2022 auf den 29.03.2022.

Die in diesen Zeiträumen vorgelegenen Tagesruhezeiten wurden nicht in der Fahrerkarte manuell nachgetragen.

Weiters wurde festgestellt, dass zu folgenden Zeiten das Symbol des Landes, wo der Arbeitstag begonnen bzw. beendet worden ist, nicht eingetragen wurde:

am 01.03.2022 um 14:49 Uhr; am 02.03.2022 um 6:50 Uhr; am 04.03.2022 um 15:02 Uhr; am 07.03.2022 um 6:28 Uhr; am 14.03.2022 um 6:22 Uhr; am 18.03.2022 um 15:59 Uhr; am 21.03.2022 um 6:04 Uhr; am 21.03.2022 um 15:00 Uhr; am 22.03.2022 um 05:58 Uhr; am 23.03.2022 um 15:12 Uhr; am 25.03.2022 um 8:22 Uhr und am 29.03.2022 um 6:44 Uhr.

Der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers bringt erstmals in der mündlichen Verhandlung vor, dass dieser auch mit dem LKW im Ausland unterwegs ist. Er habe zum Beispiel seine Pausen im Nachbarland ausgeführt.

Weitere Aufzeichnungen, welche nicht bereits oben angeführt wurden, wurden vom Beschwerdeführer nicht vorgelegt.

Vom anzeigenden Beamten wurde die Fahrerkarte mit der entsprechenden Software ausgewertet. Dabei werden die Daten von der Fahrerkarte ausgelesen. Aufgezeichnet werden Lenkzeiten sowie andere Zeiten und Ruhezeiten. Der anzeigende Beamte führt aus, dass der Lenker an jedem Arbeitstag die Fahrerkarte in das System stecken und dann eingeben muss, ob es sich um sonstige Arbeitszeiten oder um Lenkzeiten oder Ruhezeiten handelt. Wenn die Fahrerkarte entnommen wird, was der Beschwerdeführer einige Male getan hat, so muss er manuell nachgetragen, welche Zeiten vorgelegen sind, während die Fahrerkarte nicht gesteckt war. Dies hat der Beschwerdeführer nicht gemacht in einigen Fällen. Der Lenker eines Fahrzeuges muss seine Zeiten lückenlos nachweisen können im Zeitraum der letzten 28 Tage. Der Lenker hat im gegenständlichen Fall nur eine Bescheinigung mitgeführt, sonstige manuelle Aufzeichnungen hat er nicht vorgelegt. Wenn es ihm nicht möglich gewesen wäre, Pausen rechtzeitig einzuhalten, zum Beispiel aufgrund eines Staus, so hätte er dazu einen Tagesausdruck anfertigen müssen und manuell verzeichnen müssen, aus welchem Grund die Pause erst später angetreten wurde.

Als der anzeigende Beamte die Fahrerkarte ausgewertet hat, hat das Gerät funktioniert. Sollte einmal ein Gerät nicht

funktionieren, so wäre auch dafür eine manuelle Aufzeichnung mitzuführen, führt der anzeigende Beamte aus. Wenn der Lenker zum Beispiel über mehrere Tage einen Lkw nicht lenkt, so ist er verpflichtet, über diesen Zeitraum einen Nachweis mitzuführen, welche Zeiten hier vorliegen. Am 04.03.2022 hat der Beschwerdeführer zu Schichtende die Fahrerkarte entnommen und gibt es keinen manuellen Nachtrag und keine Bestätigung, welche Zeiten bis 07.03.2022 vorliegen.

Die getroffenen Feststellungen stützen sich auf den Verwaltungsstrafakt sowie auf die Angaben des anzeigenden Beamten in der mündlichen Verhandlung.

III. Beweiswürdigung:römisch drei. Beweiswürdigung:

Das Beweisverfahren hat klar ergeben, dass der anzeigende Beamte die Fahrerkarte mit einer entsprechenden Software ausgelesen hat. Da das Gerät einwandfrei funktioniert hat, besteht kein Grund, an den vom Gerät ausgelesenen Daten zu zweifeln.

Klar hervorgekommen ist auch, dass der Beschwerdeführer nur eine Bescheinigung für einen Krankenstand mitgeführt hat, sonstige manuelle Aufzeichnungen sind nicht vorgelegt worden. Insbesondere gab es keine Aufzeichnungen dazu, weshalb er Pausen nicht rechtzeitig einhalten hat können, und welche Zeiten vom 04.03.2022 bis 07.03.2022 vorliegen.

Es ist auch nicht nachvollziehbar, dass der Beschwerdeführer Zeiten manuell nachgetragen hätte, diese aber dann bei der Auswertung einfach nicht aufscheinen. Diese Ausführungen sind nicht glaubhaft, weil dazu keinerlei weitere Beweise vorgelegt wurden und es auch keinen Hinweis dafür gibt, dass das Gerät nicht funktioniert hätte.

Dass der Beschwerdeführer grenzüberschreitend gefahren ist, wird vom Rechtsvertreter erstmals in der mündlichen Verhandlung vorgebracht und ist mangels weiterer Beweise nicht glaubhaft.

IV. Gesetzliche Grundlagen:römisch vier. Gesetzliche Grundlagen:

§ 134 Kraftfahrgesetz – KFG, BGBl. 267/1967 idF BGBl. I 134/2020 (Fassung zum Tatzeitpunkt) lautet wie folgt: Paragraph 134, Kraftfahrgesetz – KFG, Bundesgesetzblatt 267 aus 1967, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 134 aus 2020, (Fassung zum Tatzeitpunkt) lautet wie folgt:

(1) 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 5 000 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. (1) 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 5 000 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.

(1a) Übertretungen der Artikel 5 bis 9 und 10 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sowie der Artikel 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, 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 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). 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.(1a) Übertretungen der Artikel 5 bis 9 und 10 Absatz 4, der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006,, der Verordnung (EU) Nr. 165 aus 2014, sowie der Artikel 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,, sind auch dann als Verwaltungsübertretung strafbar, wenn die Übertretung nicht im Inland, sondern auf einer Fahrtstrecke innerhalb des Geltungsbereiches dieser Bestimmungen begangen worden ist, (Artikel 2, Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006,). 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.

(1b) Die Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EG) 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.(1b) Die Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561 aus 2006, und (EG) 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.

Die maßgeblichen Bestimmungen der VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr lauten in der konsolidierten Fassung vom 20.08.20220 wie folgt:Die maßgeblichen Bestimmungen der VERORDNUNG (EG) Nr. 561 aus 2006, DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr lauten in der konsolidierten Fassung vom 20.08.20220 wie folgt:

Artikel 4

(j)

„Lenkzeit“ bezeichnet die Dauer der aufgezeichneten Fahrtätigkeit:

—

automatisch oder halbautomatisch durch das Kontrollgerät gemäß Anhang I und Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, oder automatisch oder halbautomatisch durch das Kontrollgerät gemäß Anhang römisch eins und Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, oder

—

manuell gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85;

Artikel 7

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.

Artikel 12

Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer von den Artikeln 6 bis 9 abweichen, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.

Die maßgeblichen Bestimmungen der VERORDNUNG (EU) Nr. 165/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr lauten in der konsolidierten Fassung vom 20.08.2020 wie folgt: Die maßgeblichen Bestimmungen der VERORDNUNG (EU) Nr. 165 aus 2014, DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr lauten in der konsolidierten Fassung vom 20.08.2020 wie folgt:

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, Schaubblätter oder Fahrerkarten. Das Schaubblatt oder die Fahrerkarte wird nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist anderweitig zulässig. Schaubblätter oder Fahrerkarten dürfen nicht über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet werden.

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

(4) Befindet sich an Bord eines mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, so stellt jeder Fahrer sicher, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Steckplatz im Fahrtenschreiber eingeschoben ist.

Befindet sich an Bord eines mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, nehmen die Fahrer auf den Schaublättern erforderliche Änderungen so vor, dass die relevanten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.

(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.

(6) Jeder Fahrer eines mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgestatteten Fahrzeugs trägt auf dem Schaublatt folgende Angaben ein:

a)

bei Beginn der Benutzung des Schaublatts: seinen Namen und Vornamen,

b)

bei Beginn und am Ende der Benutzung des Schaublatts: den Zeitpunkt und den Ort,

c)

das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im Falle des Fahrzeugwechsels während der Benutzung des Schaublatts,

d)

den Stand des Kilometerzählers:

i)

vor der ersten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt,

ii)

am Ende der letzten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt,

iii)

im Falle des Fahrzeugwechsels während des Arbeitstags den Zählerstand des ersten Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen war, und den Zählerstand des nächsten Fahrzeugs,

e)

gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.

(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.

Artikel 35

Beschädigte Fahrerkarten und Schaublätter

(1) Wird ein Schaublatt, das Aufzeichnungen enthält, oder eine Fahrerkarte beschädigt, so müssen die Fahrer das beschädigte Schaublatt oder die beschädigte Fahrerkarte dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beifügen.

(2) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte muss der Fahrer

a)

zu Beginn seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug ausdrucken und in den Ausdruck

i)

die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), und seine Unterschrift anbringen,

ii)

die in Artikel 34 Nummer 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiten eintragen,

b)

am Ende seiner Fahrt die Angaben über die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Zeiten ausdrucken, die vom Fahrtenschreiber nicht erfassten Zeiten vermerken, in denen er seit dem Erstellen des Ausdrucks bei Fahrtantritt andere Arbeiten ausgeübt hat, Bereitschaft hatte oder eine Ruhepause eingelegt hat, und auf diesem Dokument die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), und seine Unterschrift anbringen.

Artikel 36

Vom Fahrer durchzuführende Aufzeichnungen

(1) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, so muss er einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

i)

die Schaublätter für den laufenden Tag und die vom Fahrer an den vorherigen

28 Tagen verwendeten Schaublätter, die Schaublätter für den laufenden Tag und die vom Fahrer an den vorherigen, 28 Tagen verwendeten Schaublätter,

ii)

die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist, und

iii)

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, 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 aus 2006, vorgeschrieben sind.

(2) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, so muss er einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

i)

seine Fahrerkarte,

ii)

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. 561/2006 vorgeschrieben sind, 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,

iii)

die Schaublätter für den Zeitraum gemäß Ziffer ii, falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist.

(3) Ein ermächtigter Kontrolleur kann die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 überprüfen, indem er die Schaublätter, die vom Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten (mittels Anzeige, Ausdruck oder Herunterladen) oder anderenfalls jedes andere beweiskräftige Dokument, das die Nichteinhaltung einer Bestimmung wie etwa des Artikels 29 Absatz 2 und des Artikels 37 Absatz 2 dieser Verordnung belegt, analysiert. (3) Ein ermächtigter Kontrolleur kann die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006, überprüfen, indem er die Schaublätter, die vom Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten (mittels Anzeige, Ausdruck oder Herunterladen) oder anderenfalls jedes andere beweiskräftige Dokument, das die Nichteinhaltung einer Bestimmung wie etwa des Artikels 29 Absatz 2 und des Artikels 37 Absatz 2 dieser Verordnung belegt, analysiert.

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 VERORDNUNG (EU) 2016/403 DER KOMMISSION vom 18. März 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071 aus 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 römisch drei der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

Artikel 1

(1) Mit dieser Verordnung wird eine gemeinsame Liste von Kategorien, Art und Schweregrad der Verstöße gegen die Unionsvorschriften im gewerblichen Straßenverkehr gemäß Anhang I dieser Verordnung erstellt, die ergänzend zu den Anforderungen in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Aberkennung der Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmern führen können. (1) Mit dieser Verordnung wird eine gemeinsame Liste von Kategorien, Art und Schweregrad der Verstöße gegen die Unionsvorschriften im gewerblichen Straßenverkehr gemäß Anhang römisch eins dieser Verordnung erstellt, die ergänzend zu den Anforderungen in Anhang römisch vier der Verordnung (EG) Nr. 1071 aus 2009, zur Aberkennung der Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmern führen können.

(2) Gemäß dieser Verordnung wird die maximale Häufigkeit der Verstöße, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwieendere Verstöße eingestuft werden, unter Berücksichtigung der Zahl der Fahrer, die vom Verkehrsleiter für die Verkehrstätigkeit eingesetzt werden, nach Anhang II festgelegt. (2) Gemäß dieser Verordnung wird die maximale Häufigkeit der Verstöße, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwieendere Verstöße eingestuft werden, unter Berücksichtigung der Zahl der Fahrer, die vom Verkehrsleiter für die Verkehrstätigkeit eingesetzt werden, nach Anhang römisch zwei festgelegt.

(3) Die Mitgliedstaaten berücksichtigen Informationen über die schwerwiegenden Verstöße nach den Absätzen 1 und 2 bei der Durchführung der nationalen Verwaltungsverfahren zur Beurteilung der Zuverlässigkeit.

Artikel 2

Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG wird gemäß Anhang III dieser Verordnung geändertAnhang römisch drei der Richtlinie 2006/22/EG wird gemäß Anhang römisch drei dieser Verordnung geändert.

Im Anhang III werden die Verstöße in schwerste Verstöße (MSI), sehr schwerwiegende Verstöße (VSI), schwerwiegende Verstöße (SI) und geringfügige Verstöße (MI) eingeteilt. Lenkzeiten von bis zu weniger als 5 Stunden sind geringfügige Verstöße; Lenkzeiten von 5 bis weniger als 6 Stunden sind schwerwiegende Verstöße und Lenkzeiten von mehr als 6 Stunden sind sehr schwerwiegende Verstöße. Übertretungen nach Art. 36 EG-VO 165/2024 stellen sehr schwerwiegende Verstöße dar; ebenso Verstöße nach Art. 34 Abs. 3 dieser Verordnung.Im Anhang römisch drei werden die Verstöße in schwerste Verstöße (MSI), sehr schwerwiegende Verstöße (VSI), schwerwiegende Verstöße (SI) und geringfügige Verstöße (MI) eingeteilt. Lenkzeiten von bis zu weniger als 5 Stunden sind geringfügige Verstöße; Lenkzeiten von 5 bis weniger als 6 Stunden sind schwerwiegende Verstöße und Lenkzeiten von mehr als 6 Stunden sind sehr schwerwiegende Verstöße. Übertretungen nach Artikel 36, EG-VO 165 aus 2024, stellen sehr schwerwiegende Verstöße dar; ebenso Verstöße nach Artikel 34, Absatz 3, dieser Verordnung.

ANHANG III der Richtlinie 2006/22/EG in der konsolidierten Fassung vom 02.02.2022 lautetANHANG römisch drei der Richtlinie 2006/22/EG in der konsolidierten Fassung vom 02.02.2022 lautet:

Verstöße

Gemäß Artikel 9 Absatz 3 gibt die folgende nicht erschöpfende Liste für die Zwecke dieser Richtlinie Hinweise dazu, was als Verstoß anzusehen ist:

(1)

Überschreitung der maximalen täglichen, wöchentlichen oder zweiwöchentlichen Lenkzeiten;

(2)

Missachtung der täglichen oder wöchentlichen Mindestruhezeit;

(3)

Missachtung der Mindestpause;

(4)

Nichteinbau eines Fahrtenschreibers gemäß den Anforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

AUSSAGEN

Die Kommission erklärt, dass sie in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße ihrer Ansicht nach folgende schwerwiegende Verstöße gegen die Verordnung zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr umfasst:

1.

Überschreitung der maximalen täglichen, sechstägigen oder zweiwöchentlichen Lenkzeit um 20 % oder mehr;

2.

Missachtung der täglichen oder wöchentlichen Mindestruhezeit um 20 % oder mehr;

3.

Missachtung der Mindestpause um mindestens 33 %; Und

4.

ein Fahrtenschreiber, der nicht den Anforderungen der Verordnung (EWG)

Nr. 3821/85 des Rates entspricht.ein Fahrtenschreiber, der nicht den Anforderungen der Verordnung (EWG), Nr. 3821/85 des Rates entspricht.

Die Kommission und die Mitgliedstaaten unternehmen alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass die Bestimmungen des AETR innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie an die Bestimmungen dieser Richtlinie angepasst werden. Sollte eine solche Angleichung innerhalb dieses Zeitraums nicht erreicht werden, schlägt die Kommission geeignete Maßnahmen zur Behebung der Situation vor

V. Rechtliche Beurteilung:römisch fünf. Rechtliche Beurteilung:

1. Zu Spruchpunkt 1:

Art. 7 VO (EG) Nr. 561/2006 sieht vor, dass nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen hat, 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 Abs. 1 des Art. 7 leg. cit. eingehalten werden. Artikel 7, VO (EG) Nr. 561 aus 2006, sieht vor, dass nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen hat, 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 Absatz eins, des Artikel 7, leg. cit. eingehalten werden.

Aus der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (06.03.2017, Ra 2017/02/0020) ergibt sich, dass bereits aus dem Wortlaut der VO (EG) Nr. 561/2006 eindeutig hervorgeht, dass Lenkpausen, die nicht den zeitlichen Vorgaben des Art. 7 leg.cit. entsprechen oder zur Verrichtung einer anderen Arbeitstätigkeit genutzt werden, zwar eine Unterbrechung der Lenktätigkeit und somit der "Lenkzeit" iSd Art. 4 lit. j leg.cit. darstellen, im Zusammenhang mit der Strafnorm des Art. 7 leg.cit. aber insofern unbeachtlich sind, als sie nicht als "Fahrtunterbrechung" im Sinne dieser Bestimmung gelten. Daraus folgt aber auch, dass die Ermittlung der für eine allfällige Strafbarkeit nach § 134 Abs. 1 KFG iVm Art. 7 dieser VO relevanten "Lenkdauer" durch das Addieren aller Lenkzeiten bis zu einer den Vorgaben dieser Bestimmung entsprechenden Fahrtunterbrechung zu erfolgen hat. Aus der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (06.03.2017, Ra 2017/02/0020) ergibt sich, dass bereits aus dem Wortlaut der VO (EG) Nr. 561 aus 2006, eindeutig hervorgeht, dass Lenkpausen, die nicht den zeitlichen Vorgaben des Artikel 7, leg.cit. entsprechen oder zur Verrichtung einer anderen Arbeitstätigkeit genutzt werden, zwar eine Unterbrechung der Lenktätigkeit und somit der "Lenkzeit" iSd Artikel 4, Litera j, leg.cit. darstellen, im Zusammenhang mit der Strafnorm des Artikel 7, leg.cit. aber insofern unbeachtlich sind, als sie nicht als "Fahrtunterbrechung" im Sinne dieser Bestimmung gelten. Daraus folgt aber auch, dass die Ermittlung der für eine allfällige Strafbarkeit nach Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Artikel 7, dieser VO relevanten "Lenkdauer" durch das Addieren aller Lenkzeiten bis zu einer den Vorgaben dieser Bestimmung entsprechenden Fahrtunterbrechung zu erfolgen hat.

Anhand dieses vom Verwaltungsgerichtshof in der oa Entscheidung vorgegebenen Kriteriums wurden die Lenkzeiten addiert und ergab sich in weiter Folge daraus, dass nach 4,5 Stunden Lenkzeiten keine entsprechend langen Lenkpausen eingelegt wurden. Dabei liegen am 03.03.2022 Lenkzeiten von mehr als 6 Stunden vor, am 01.03.2022, am 07.03.22 und am 25.03.22 Lenkzeiten von mehr als 5 Stunden und bei den restlichen Anlastungen (04.03.2022, 15.03.2022, 16.03.2022, 18.02.2022, 28.03.2022) Lenkzeiten von unter 5 Stunden aber mehr als 4,5 Stunden vor.

Art. 12. VO (EG) Nr. 561/2006 sieht vor, dass der Fahrer, sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, von den Artikeln 6 bis 9 abweichen kann, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken. Artikel 12, VO (EG) Nr. 561 aus 2006, sieht vor, dass der Fahrer, sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, von den Artikeln 6 bis 9 abweichen kann, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.

Der Beschwerdeführer hat Art und Grund der Abweichung - auch bei den geringfügigen Verstößen - nicht vermerkt. Da der Beschwerdeführer lediglich behauptet, dass die Überschreitungen bei der Suche eines Halteplatzes aufgrund verschiedener Umstände erfolgt sind, dies aber nicht vermerkt hat, sind seine Angaben nicht nachvollziehbar und können daher auch nicht berücksichtigt werden.

Es liegen daher die im Straferkenntnis aufgelisteten Lenkzeitüberschreitungen vor.

2. Zu Spruchpunkt 2.:

Gemäß Art. 36 Abs. 2 EG-VO 165/2014 muss der Fahrer, der ein Fahrzeug lenkt, das mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit seine Fahrerkarte und alle am laufenden Tag und an den vorherigen 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der VO (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind, vorlegen können. Gemäß Artikel 36, Absatz 2, EG-VO 165 aus 2014, muss der Fahrer, der ein Fahrzeug lenkt, das mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit seine Fahrerkarte und alle am laufenden Tag und an den vorherigen 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der VO (EG) Nr. 561 aus 2006, vorgeschrieben sind, vorlegen können.

Aufzuzeichnen sind nicht nur Lenkzeiten auf der Fahrerkarte, sondern auch andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten sowie Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten. Der Beschwerdeführer konnte keine Aufzeichnung für den Zeitraum 07.03.2022 (Schichtende) bis 07.03.2022 (Schichtbeginn) vorweisen.

Es liegt daher eine Übertretung des Art. 36 Abs. 2 EU-VO 165/2024 vor. Es liegt daher eine Übertretung des Artikel 36, Absatz 2, EU-VO 165 aus 2024, vor.

Der Spruch wurde präzisiert. Aus der dem Beschwerdeführer übermittelten Anzeige während noch laufender Verfolgungsverjährung am 09.05.2022 geht die nun korrigierte Tatbeschreibung hervor.

3. Zu Spruchpunkt 3.:

Gemäß § 34 Abs. 3 EU-VO 165/2024 hat ein Fahrer, wenn er sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, die Fahrerkarte zu bedienen, mittels manueller Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers sämtliche Zeiten auf der Fahrerkarte nachzutragen. Darunter fallen Zeiten für „anderer Arbeiten“, das sind alle anderen Tätigkeiten als die Lenktätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es innerhalb oder außerhalb des Verkehrssektors. Weiters zählen dazu Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten. Gemäß Paragraph 34, Absatz 3, EU-VO 165 aus 2024, hat ein Fahrer, wenn er sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, die Fahrerkarte zu bedienen, mittels manueller Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers sämtliche Zeiten auf der Fahrerkarte nachzutragen. Darunter fallen Zeiten für „anderer Arbeiten“, das sind alle anderen Tätigkeiten als die Lenktätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es innerhalb oder außerhalb des Verkehrssektors. Weiters zählen dazu Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten.

Das Beweisverfahren hat ergeben, dass der Beschwerdeführer in den letzten 28 Tagen vor der Kontrolle fünfmal den Zeitraum die Tagesruhezeit nicht auf der Fahrerkarte nachgetragen hat.

Es liegt daher eine Übertretung des Art. 34 Abs. 3 EU-VO 165/2024 vor. Es liegt daher eine Übertretung des Artikel 34, Absatz 3, EU-VO 165 aus 2024, vor.

4. Zu Spruchpunkt 4.:

In Art. 34 Abs. 7 EU-VO 165/2014 ist vorgesehen, dass der Fahrer in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes eingibt, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet. Standortdaten wurden nicht automatisch aufgezeichnet. Der Beschwerdeführer hat dies insgesamt 12 Mal unterlassen. Dass diese Übertretung in der VO (EU) 2016/403 nicht erwähnt wird, bedeutet lediglich, dass es sich um einen geringfügigen Verstoß handelt, nicht aber, dass keine Übertretung vorliegt. Dies ergibt sich insbesondere aus Art. 41 EU-VO 165/2014, der vorsieht, dass die Mitgliedstaaten in Einklang mit den nationalen Verfassungsbestimmungen Vorschriften über die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängenden Sanktionen erlassen. In Artikel 34, Absatz 7, EU-VO 165 aus 2014, ist vorgesehen, dass der Fahrer in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes eingibt, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet. Standortdaten wurden nicht automatisch aufgezeichnet. Der Beschwerdeführer hat dies insgesamt 12 Mal unterlassen. Dass diese Übertretung in der VO (EU) 2016/403 nicht erwähnt wird, bedeutet lediglich, dass es sich um einen geringfügigen Verstoß handelt, nicht aber, dass keine Übertretung vorliegt. Dies ergibt sich insbesondere aus Artikel 41, EU-VO 165 aus 2014, der vorsieht, dass die Mitgliedstaaten in Einklang mit den nationalen Verfassungsbestimmungen Vorschriften über die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängenden Sanktionen erlassen.

5. Übertretung im Ausland

Gemäß § 134 Abs. 1a KFG sind die vorliegenden oa. Übertretungen auch dann als Verwaltungsübertretung strafbar, wenn die Übertretung nicht im Inland, sondern auf einer Fahrstrecke innerhalb des Geltungsbereiches der im Straferkenntnis angeführten Verordnungen begangen worden ist. Als Ort der Übertretung gilt in diesem Fall der Ort der Betretung im Inland, bei der die Übertretung festgestellt worden ist. Gemäß Paragraph 134, Absatz eins a, KFG sind die vorliegenden oa. Übertretungen auch dann als Verwaltungsübertretung strafbar, wenn die Übertretung nicht im Inland, sondern auf einer Fahrstrecke innerhalb des Geltungsbereiches der im Straferkenntnis angeführten Verordnungen begangen worden ist. Als Ort der Übertretung gilt in diesem Fall der Ort der Betretung im Inland, bei der die Übertretung festgestellt worden ist.

Selbst wenn man dem Beschwerdeführer Glauben schenkt, dass er seine Fahrten nicht nur in Österreich ausgeführt hätte, so ist das aufgrund dieser Bestimmung nicht von Relevanz, da der Tatort, der Ort der Betretung ist und sich dieser im Inland befindet. Es gibt auch keinen Hinweis darauf, dass diese Übertretungen bereits im Ausland bestraft worden wären.

6. Verschulden

Wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt, genügt gemäß § 5 Abs. 2 Verwaltungsstrafgesetz - VStG zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. 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. Wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nicht anderes bestimmt, genügt gemäß Paragraph 5, Absatz 2, Verwaltungsstrafgesetz - VStG zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. 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.

Der Beschwerdeführer konnte nicht glaubhaft machen, dass ihn an der Übertretung der Verwaltungsvorschriften kein Verschulden trifft. Er hat daher auch schuldhaft gehandelt.

VI. Zur Strafbemessung:römisch sechs. Zur Strafbemessung:

Gemäß § 19 Abs. 1 VStG iVm § 38 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz - VwGVG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Gemäß Paragraph 19, Absatz eins, VStG in Verbindung mit Paragraph 38, Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz - VwGVG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

Gemäß § 19 Abs. 2 VStG iVm § 38 VwGVG sind im ordentlichen Verfahren 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-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. Gemäß Paragraph 19, Absatz 2, VStG in Verbindung mit Paragraph 38, VwGVG sind im ordentlichen Verfahren 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-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Gemäß § 134 Abs. 1 KFG in der Fassung BGBl. I 134/2020, welche zum Tatzeitpunkt in Geltung stand, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu € 5000, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen, 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 VO (EG) Nr. 561/2006, der EU-VO 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. Auch die belangte

Behörde hat die Fassung des KFG, welche zum Tatzeitpunkt in Geltung stand, angewendet. Dies ist insbesondere deshalb wesentlich, weil sich in der heute geltenden Fassung der Strafraumen erhöht hat. Gemäß Paragraph 134, Absatz eins, KFG in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 134 aus 2020,, welche zum Tatzeitpunkt in Geltung stand, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu € 5000, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen, 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 VO (EG) Nr. 561 aus 2006,, der EU-VO 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. Auch die belangte Behörde hat die Fassung des KFG, welche zum Tatzeitpunkt in Geltung stand, angewendet. Dies ist insbesondere deshalb wesentlich, weil sich in der heute geltenden Fassung der Strafraumen erhöht hat.

Gemäß § 134 Abs. 1b KFG ist die Höhe der Geldstrafe nach der Schwere des Verstoßes zu bemessen und hat im Falle eines schweren Verstoßes nicht weniger als € 200,--, im Falle eines sehr schweren Verstoßes nicht weniger als € 300,-- und im Falle eines schwersten Verstoßes nicht weniger als € 400,-- zu betragen. Insgesamt kann gemäß § 134 Abs. 1 1. Satz KFG eine Geldstrafe bis zu € 5.000,-- und eine Ersatzfreiheitsstrafe bis sechs Wochen verhängt werden. Gemäß Paragraph 134, Absatz eins b, KFG ist die Höhe der Geldstrafe nach der Schwere des Verstoßes zu bemessen und hat im Falle eines schweren Verstoßes nicht weniger als € 200,--, im Falle eines sehr schweren Verstoßes nicht weniger als € 300,-- und im Falle eines schwersten Verstoßes nicht weniger als € 400,-- zu betragen. Insgesamt kann gemäß Paragraph 134, Absatz eins, 1. Satz KFG eine Geldstrafe bis zu € 5.000,-- und eine Ersatzfreiheitsstrafe bis sechs Wochen verhängt werden.

Die Strafbemessung hat innerhalb des gesetzlichen Strafraumens zu erfolgen. Ebenso sind bei der Strafbemessung Umstände der Spezial- und Generalprävention zu berücksichtigen.

Ziel der hier übertretenen Verordnung ist, die Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr sicherzustellen, und die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern, im Besonderen im Straßenverkehrsgewerbe, anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Ziel dieser Verordnung ist es ferner, zu einer besseren Kontrolle, Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beizutragen. Die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes (Schutz der Lenker und anderer Verkehrsteilnehmer) und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten sind daher nicht als gering zu werten

(vgl. VwGH 24.07.2019, Ra 2018/02/0195). Ziel der hier übertretenen Verordnung ist, die Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr sicherzustellen, und die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern, im Besonderen im Straßenverkehrsgewerbe, anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Ziel dieser Verordnung ist es ferner, zu einer besseren Kontrolle, Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beizutragen. Die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes (Schutz der Lenker und anderer Verkehrsteilnehmer) und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten sind daher nicht als gering zu werten, vergleiche VwGH 24.07.2019, Ra 2018/02/0195).

Als strafmildernd war die Unbescholtenheit zu beachten, als straferschwerend war nichts zu berücksichtigen. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse sind als durchschnittlich zu bewerten, da der Beschwerdeführer dazu keine Angaben gemacht hat.

Wenn der Beschwerdeführer die Anwendung des § 20 VStG begehrt, so ist Voraussetzung dafür, dass ein beträchtliches Überwiegen der Milderungsgründe gegenüber den Erschwerungsgründen vorliegt. Als Milderungsgrund kann aber lediglich die Unbescholtenheit angeführt werden. Bei der vorliegenden Übertretung kann dem alleinigen Milderungsgrund der verwaltungsstrafrechtlichen Unbescholtenheit kein solches Gewicht beigemessen werden, dass deshalb - auch bei Fehlen von Erschwerungsgründen - § 20 VStG anzuwenden wäre, weil keine Rede davon sein kann, dass die Milderungsgründe die Erschwerungsgründe beträchtlich überwiegen würden. Es kann daher § 20 VStG nicht zum Zuge kommen

(VwGH 27.06.2019, Ra 2018/02/0096). Wenn der Beschwerdeführer die Anwendung des Paragraph 20, VStG begehrt, so

ist Voraussetzung dafür, dass ein beträchtliches Überwiegen der Milderungsgründe gegenüber den Erschwerungsgründen vorliegt. Als Milderungsgrund kann aber lediglich die Unbescholtenheit angeführt werden. Bei der vorliegenden Übertretung kann dem alleinigen Milderungsgrund der verwaltungsstrafrechtlichen Unbescholtenheit kein solches Gewicht beigemessen werden, dass deshalb - auch bei Fehlen von Erschwerungsgründen - Paragraph 20, VStG anzuwenden wäre, weil keine Rede davon sein kann, dass die Milderungsgründe die Erschwerungsgründe beträchtlich überwiegen würden. Es kann daher Paragraph 20, VStG nicht zum Zuge kommen, (VwGH 27.06.2019, Ra 2018/02/0096).

Auch § 33a VStG kann nicht herangezogen werden, da weder die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes noch die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat noch das Verschulden des Beschwerdeführers gering sind. Dabei ist insbesondere bei Spruchpunkt 4. die Vielzahl der wenn auch geringfügigen Verstöße ausschlaggebend, dass ein Vorgehen nach § 33a VStG nicht möglich ist. Auch Paragraph 33 a, VStG kann nicht herangezogen werden, da weder die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes noch die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat noch das Verschulden des Beschwerdeführers gering sind. Dabei ist insbesondere bei Spruchpunkt 4. die Vielzahl der wenn auch geringfügigen Verstöße ausschlaggebend, dass ein Vorgehen nach Paragraph 33 a, VStG nicht möglich ist.

Gleiches ist auch zur Anwendung des § 45 Abs. 1 Z 4 VStG auszuführen; auch diese Bestimmung kann nicht angewendet werden, weil die Bedeutung des strafrechtlichen geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschwerdeführers nicht gering sind. Gleiches ist auch zur Anwendung des Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 4, VStG auszuführen; auch diese Bestimmung kann nicht angewendet werden, weil die Bedeutung des strafrechtlichen geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschwerdeführers nicht gering sind.

Die Verstöße sind nach dem Anhang II der Richtlinie 2006/22/EG nach ihrem Schweregrad einzuteilen. Zu beachten war, dass sehr schwerwiegende Verstöße mit einer Mindeststrafe von 300 Euro zu bestrafen sind und schwerwiegende Verstöße mit einer Mindeststrafe von 200 Euro. Die Verstöße sind nach dem Anhang römisch zwei der Richtlinie 2006/22/EG nach ihrem Schweregrad einzuteilen. Zu beachten war, dass sehr schwerwiegende Verstöße mit einer Mindeststrafe von 300 Euro zu bestrafen sind und schwerwiegende Verstöße mit einer Mindeststrafe von 200 Euro.

Bei Spruchpunkt 1 liegen ein sehr schwerwiegender und drei schwerwiegende Verstöße vor, daher erscheint die verhängte Geldstrafe als angemessen. Bei Spruchpunkt 2 liegt ein sehr schwerwiegender Verstoß vor und wurde die Mindeststrafe verhängt. Bei Spruchpunkt 3 liegen fünf sehr schwerwiegende Verstöße vor, weshalb die verhängte Geldstrafe als angemessen erscheint. Bei Spruchpunkt 4 liegen nur geringfügige Übertretungen vor, allerdings 12 an der Zahl, weshalb auch hier die verhängte Geldstrafe als angemessen erscheint.

Da die einzelnen angelasteten Übertretungen in den verschiedenen Spruchpunkten in einem engen zeitlichen Konnex stehen, ist von einem einheitlichen Gesamtplan nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (12.09.2006, 2002/03/0034) auszugehen und war daher nicht jede Übertretung in den einzelnen Spruchpunkten gesondert zu bestrafen, sondern - wie von der belangten Behörde vorgenommen - eine Gesamtstrafe pro Tatbestand zu verhängen.

Die Kostenentscheidung ist eine Folge der getroffenen Entscheidung und stützt sich auf die im Spruch angeführten Bestimmungen.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

VII. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision: römisch sieben. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz - 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

(vgl. § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 - VwGG, BGBl. 10/1985 idF BGBl. I 88/2023). Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des, Artikel 133, Absatz 4, Bundes-Verfassungsgesetz - 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, vergleiche Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG, Bundesgesetzblatt 10 aus 1985, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 88 aus 2023,).

Schlagworte

Kraftfahrrecht, LKW, Höchstmaße, Lenkdauer, Ruhezeit

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGKA:2024:KLVwG.378.381.9.2024

Zuletzt aktualisiert am

21.07.2026

Quelle: Landesverwaltungsgericht Kärnten LVwg Kärnten, <http://www.lvwg.ktn.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at