

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZZ02042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. M. Umarm-Gasse 7, 1230 Wien



HOCHSTAFFL / WIELTON

Ein neues Kapitel

Seite 44



AKTUELLES INTERVIEW
Digitalisierung ist wichtig

Harald Winkler, Divisionsleiter
Automotive bei Würth, spricht
über aktuelle Branchentrends.

Seite 38

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Fahrer ohne 3G: Frachtabzug erlaubt?

In der Branche kursiert das Gerücht, dass Lkw-Fahrer grundsätzlich von der 3G-Pflicht ausgenommen sind. Das ist aber nur die halbe Wahrheit.

Lkw-Fahrer sind nur dann von der 3G-Pflicht ausgenommen, wenn sie physischen Kontakt mit täglich höchstens zwei Personen, im Freien, unter 15 Minuten haben. In der Praxis ergeben sich daraus massive Probleme vor allem dann, wenn der Frachtführer vertraglich zur Be- oder Entladung verpflichtet ist. Kann der Lkw-Fahrer nämlich seiner Verpflichtung zur Be- oder Entladung aufgrund eines fehlenden 3G-Nachweises nicht nachkommen, weil ihm etwa der Zugang zum Betriebsareal des Absenders oder Empfängers verwehrt wird, so rechtfertigt dies für den Absender unter Umständen eine Entgeltminderung.

3G am Arbeitsplatz

Die seit 1. November 2021 in Kraft getretene 3. COVID-19-Maßnahmenverordnung (3. COVID-19-MV; bei Drucklegung dieser Ausgabe aktuell) sieht vor, dass Arbeitnehmer, Inhaber und Betreiber

Arbeitsorte, an denen physische Kontakte zu anderen Personen nicht ausgeschlossen werden können, nur dann betreten dürfen, wenn sie über einen 3G-Nachweis verfügen. Nicht als Kontakte im Sinne dieser Vorschrift gelten höchstens zwei physische Kontakte pro Tag, die im Freien stattfinden und jeweils nicht länger als 15 Minuten andauern. Gemäß den in den Erläuterungen zur 3. COVID-19-MV angeführten Beispielen, unterliegen Lkw-Fahrer, die allein in ihrem Fahrzeug sitzen oder gelegentlich Kontakt mit anderen Personen haben, etwa wenn das Ladegut übergeben wird, nicht der 3G-Pflicht.

Problematik Be- und Entladung

Es mag in der Praxis zwar gelegentlich zutreffen, dass Lkw-Fahrer, die im internationalen Verkehr tätig sind, stundenlang allein im Fahrerhaus sitzen und bei der Be- und Entladung täglich tatsächlich Kontakt mit lediglich zwei Personen im Freien für weniger als 15 Minuten haben, über keinen 3G-Nachweis verfügen müssen. Viel häufiger kommt es jedoch vor, dass Lkw-Fahrer zur Be- und Entladung verpflichtet sind und diese Tätigkeiten in geschlossenen Räumen (Lagern) stattfinden. Darüber hinaus werden am Tag mehrere Be- und Entladestellen angefahren, bei denen Kontakte mit mehr als zwei Personen nicht vermieden werden können und diese meist länger als 15 Minuten dauern. In solch einem Fall greift auch für den Lkw-Fahrer die 3G-Pflicht, da die Ausnahme des § 9 Abs. 1 3. COVID-19-MV nicht mehr erfüllt werden kann.

ZUM AUTOR

**Rechtsanwalt
Dr. Dominik Schärmer**
TRANSPORT COMPETENCE CENTER
Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien
Tel.: +43 1 310 02 46
Fax: +43 1 310 02 46-18
E-Mail: kanzlei@schaermer.com
www.schaermer.com

Vereinbarungen zulässig?

Sind Vereinbarungen, wonach die Be- und Entladung dem Frachtführer obliegt, überhaupt zulässig? Nach Art 41 Abs 1 CMR sind Vereinbarungen nur insoweit nichtig und damit unwirksam, als sie von den Bestimmungen der CMR abweichen. In der CMR existiert keine Regelung, die bestimmt, wer das Verladen und Verstauen des Gutes vorzunehmen hat. Art 41 CMR steht daher einer Vereinbarung der Parteien darüber, wer die Ladetätigkeit vorzunehmen hat, nicht entgegen. Nur dann, wenn keine vertragliche Vereinbarung besteht bzw. getroffen wurde, ist die Verladung im Zweifel Sache des Verladers (Absenders) und die Entladung Sache des Empfängers.

PRAXISTIPPS

- seit 1. November 2021 (und zu Drucklegung dieser Ausgabe) gilt am Arbeitsplatz die 3G-Pflicht
- als Arbeitsplatz gelten nicht nur Büroräumlichkeiten, sondern grob gesagt jeder Ort, an dem gearbeitet wird
- auch das Lager eines Kunden, bei dem Waren be- oder entladen werden, ist somit als Arbeitsort zu qualifizieren
- von der 3G-Pflicht ausgenommen, sind unter anderem jene Personen, die Kontakt mit höchstens zwei Personen, unter 15 Minuten im Freien haben
- diese Ausnahme trifft jedoch in der Praxis auf die meisten Lkw-Fahrer nicht zu
- wurde vertraglich vereinbart, dass der Lkw-Fahrer die Be- und Entladung durchzuführen hat, und wurde dies aufgrund eines fehlenden 3G-Nachweises unterlassen, so ist der Auftraggeber zu einer Entgeltminderung berechtigt



3G-NACHWEIS

Auch das Lager eines Kunden, bei dem Waren be- oder entladen werden, ist als Arbeitsort des Lkw-Fahrers zu qualifizieren.

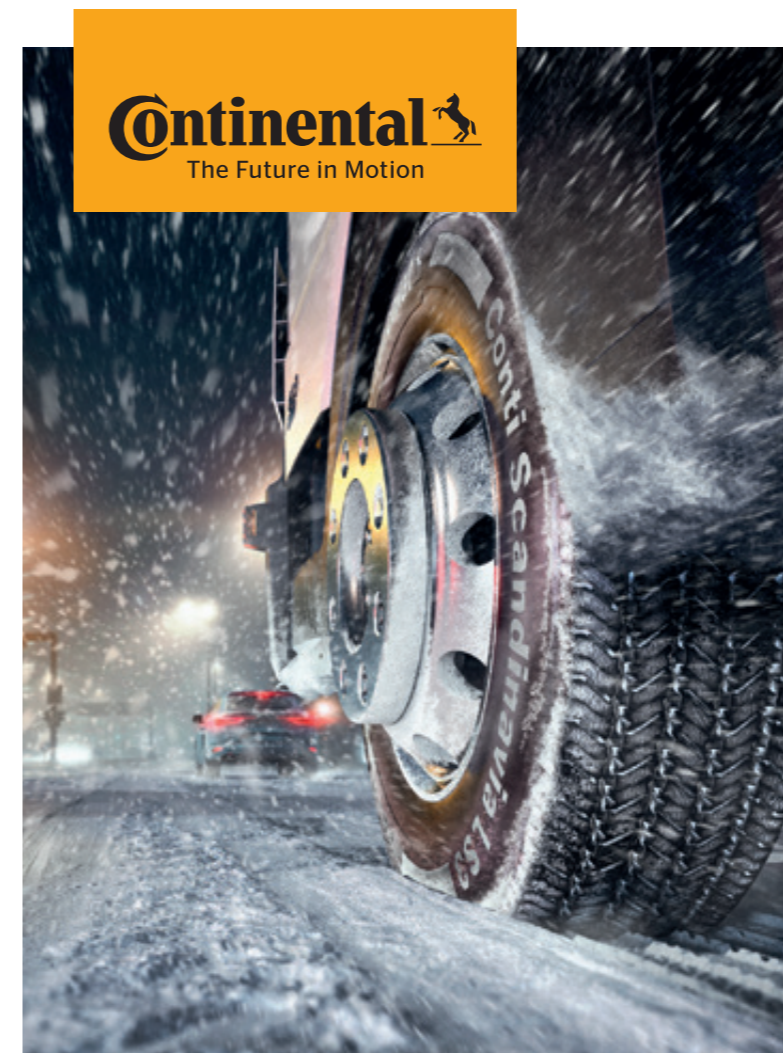
Kundenlager als Arbeitsort?

Durch die Verbindung des § 9 Abs. 1 und 2 und den Verweis auf das ASchG (§ 2 Abs. 3) ist der Begriff des Arbeitsorts sehr weit zu verstehen. Auswärtige Arbeitsstellen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind alle Orte außerhalb von Arbeitsstätten, an denen andere Arbeiten als Bauarbeiten durchgeführt werden, insbesondere auch die Stellen in Verkehrsmitteln, auf denen Arbeiten ausgeführt werden. Nach den Erläuterungen des Gesundheitsministeriums kann man daher davon ausgehen, dass ein Arbeitsort eigentlich jeder Ort ist, wo gearbeitet wird.

Sofern der Lkw-Fahrer daher zur Be- oder Entladung vertraglich verpflichtet



feelingimage / Mätern



Den Winter sicher bewältigen. Der Conti Scandinavia.

Bei strengen Winterbedingungen benötigen Sie Reifen, denen Sie vertrauen können. Conti Scandinavia-Winterreifen sind die sichere Wahl bei winterlichen Straßenverhältnissen. Maximale Haftung, Traktion und Lenkstabilität, kombiniert mit einer hohen Laufleistung auf Eis und Schnee, machen diese Reifen zu einer Klasse für sich.



Informationen finden Sie unter:
www.continental-lkw-reifen.de



AUF DER SICHEREN SEITE

Im Netz ohne Netz?

Sie haben in den letzten Wochen sicher über den weiteren Anstieg der Cyber Kriminalität gelesen – Fachleute befürchten auch heuer wieder einen massiven Anstieg.

Cyber-Risiken haben weitreichende Folgen – jetzt und in Zukunft umso mehr! Unternehmensleiter stehen heute zunehmend unter Druck. Rückläufige Umsätze, knappe Budgets und der anhaltende Transformationsdruck führen zu einer Aufholjagd in puncto Cybersicherheit. Der Balanceakt zwischen Risiko und Chance stellt Unternehmen permanent vor die Frage: Wie schaffen wir es, eine fundierte Entscheidung zur Höhe unseres Cyberbudgets zu treffen und gleichzeitig unsere Mitarbeiter, Kunden, Partner und unsere Bilanz zu schützen?

men für Zugangs- und Zugriffsmanagement im kritischen Bereich.

Was also tun?

- Folgende vier abzusichernde Bereiche sollten Sie prüfen:
- 1. Netzwerksicherheit, Anwendungssicherheit und Telearbeit
- 2. Physische Sicherheit und externe Einflussfaktoren
- 3. Zugangskontrolle, Endgerät und Systemsicherheit, Ausfallsicherheit
- 4. Datensicherheit

Letzteres steht in Verbindung zur DSGVO und der damit verbundenen Haftungen und Risiken. Für Angestellte in leitenden Positionen kommt dazu noch das Thema der D&O-Versicherung, der Haftpflicht-Versicherung für leitende Angestellte – welche zum jetzigen Zeitpunkt kaum mehr ohne eine bestehende Cyber-Insurance angeboten wird bzw. bei Neuabschluss einer D&O die Cyber-Insurance verpflichtend eingebunden werden muss.

Mein Tipp

Beschäftigen Sie sich mit diesem Thema ernsthaft, damit im Falle eines Security-Angriffs kein bleibender Schaden für Ihr Unternehmen entsteht. Wenn Sie mehr zu diesem Thema erfahren wollen, senden wir Ihnen gerne unser Risk Manual zum Thema Cyber-Versicherung zu.



ZUM AUTOR

Michael Patocka
IRM Versicherungsmakler und -beratungs GmbH
Börsegasse 9, 1010 Wien
E-Mail m.patocka@irm-broker.com
www.irm-broker.com

ist, erfolgen solche Arbeiten meist in einem Lager bzw. in einer Vorkühlzone. Auch der physische Kontakt zu Personen, die Informationen bei der Be- und Entladung erteilen bzw. bei dieser mithelfen, ist in der Praxis selten vermeidbar. Zusammengefasst muss daher auch ein Lkw-Fahrer in solch einem Szenario einen 3G-Nachweis erbringen, da dieser andernfalls die Be- oder Entladung nicht vornehmen kann.

Entgeltabzug gerechtfertigt?

Da es sich bei einem Transportvertrag um einen Werkvertrag handelt, besteht der geschuldete Erfolg des Frachtführers in der Verbringung von Gütern von einem bestimmten Platz zu einem anderen. Dieser Beförderungsvorgang stellt die Hauptleistungspflicht des Frachtführers dar. Somit hat der Frachtführer Anspruch auf den Frachtlohn, sobald dieser seiner Hauptleistungspflicht vollumfänglich

ANZEIGE

nachgekommen ist und das Gut schadenfrei, vollständig und fristgerecht abgeliefert hat. Ist jedoch ausdrücklich vertraglich vereinbart worden, dass der Lkw-Fahrer die Be- und Entladung durchführen muss, so gehört auch diese Tätigkeit zur vertraglich geschuldeten Leistung.

Fazit

Vor dem Hintergrund kann der Fahrer ohne 3G-Nachweis für diese erweiterte Be- und Entladetätigkeit nicht eingesetzt werden. Dies führt zu einer Minderleistung im Vergleich zu den vertraglich festgelegten Pflichten, sodass das Entgelt entsprechend gekürzt werden kann. Eine Berufung auf höhere Gewalt greift hier nicht ein, da es dem Frachtführer bei derartigen Verträgen zumutbar ist, Lkw-Fahrer einzusetzen, die den 3G-Nachweis erfüllen.



COVID
Der physische Kontakt zu Personen, die Informationen bei der Be- und Entladung erteilen bzw. bei dieser mithelfen, ist in der Praxis selten vermeidbar.

VERKEHRUNTERNEHMENSREGISTER

„Sündenliste“ im Auge behalten!

Rufen Sie regelmäßig die Risikoeinstufung Ihres Unternehmens im Verkehrsunternehmensregister (VUR) ab und kontrollieren hierbei die Richtigkeit der eingetragenen Kontrollen? Warum dies so wichtig ist und weshalb bereits kleine Nachlässigkeiten konzessionsgefährdend sein können, erkläre ich Ihnen gerne: Einfach erklärt ist das Risikoeinstufungssystem im VUR eine Art Sündenliste für Transportunternehmen. Im VUR werden gewisse rechtskräftige Verwaltungsübertretungen gegen Lenker und Unternehmer eingetragen. Hierbei wird zwischen „schwerwiegenden“, „sehr schwerwiegenden“ und „schwersten“ Verstößen unterschieden. Die Risikoeinstufung erfolgt automatisch nach einem vorgegebenen Berechnungsalgorithmus auf Basis der rechtskräftigen Bestrafungen und Anzahl der durchgeführten Kontrollen. Für die Risikoeinstufung sind daher

- die Anzahl der Verstöße,
- Schwere der Verstöße,
- Anzahl der Kontrollen
- und der Zeitfaktor relevant. Der Betrachtungszeitraum liegt bei drei Jahren.

Prozent können bereits beim ersten Mal zum Verlust der Gewerbeberechtigung führen. Ein weiteres Problem ist, dass bei der Risikoeinstufung nicht auf die Größe des Unternehmens Rücksicht genommen wird.

Positivkontrollen wichtig!

Die Risikoeinstufung errechnet sich schließlich durch das Dividieren, des aus sämtlichen Verstößen errechneten Wertes durch die Anzahl der Kontrollen. Genau aus diesem Grund sind die Behörden dazu verpflichtet, auch sogenannte Positivkontrollen (bei denen kein Mangel festgestellt wurde), im VUR einzutragen. Umso mehr positive Kontrollen stattgefunden haben, desto besser fällt die Risikoeinstufung des Unternehmens aus.

Besonders hier ist daher die gute Kommunikation mit dem Fahrpersonal gefragt. Jeder Lenker erhält bei der Kontrolle eine Bestätigung. Wenn jeder Lenker seinen Vorgesetzten in weiterer Folge von dieser Kontrolle informiert und die Bestätigung abgibt, kann der Unternehmer überprüfen, ob die Kontrolle auch tatsächlich im VUR eingetragen wurde.

Eintragungen managen

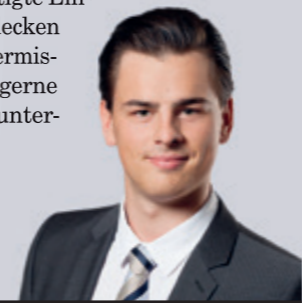
Immer wieder kommt es vor, dass unsere Mandanten unrichtige Eintragungen im VUR feststellen müssen. Hierbei wird etwa die Übertretung eines Lenkers eingetragen, der gar nicht beim Unternehmen beschäftigt ist oder etwa eine Strafe, die ein fremdes Fahrzeug betrifft. Da sich solche Eintragungen sehr negativ auf die Risikoeinstufung des Unternehmens aus-

wirken und schnell zu vermehrten Kontrollen führen können, muss die Richtigkeit dieser Eintragungen stets überprüft und die Löschung falscher Einträge beantragt werden.

Das VUR wird zwar vom Bundesministerium betrieben, allerdings werden die einzelnen Einträge und Löschungen durch die jeweiligen Behörden selbst vorgenommen. Der Antrag auf Löschung einer Falscheintragung bzw. Eintrag einer Positivkontrolle ist daher direkt bei der Behörde zu stellen.

Fazit

Sofern Sie in der Vergangenheit nichts von der Risikoeinstufung im VUR wussten bzw. diese nur unregelmäßig abriefen, empfehlen wir Ihnen dies zukünftig in regelmäßigen Abständen und sorgfältig vorzunehmen. Stets geprüft werden muss, ob sämtliche Eintragungen gerechtfertigt sind oder positive Kontrollen fehlen. Unumgänglich ist hierbei die lückenlose Kommunikation mit den Fahrern. Sollten Sie jedoch ungerechtfertigte Eintragungen im VUR entdecken bzw. Positivkontrollen vermissen, stehen wir Ihnen gerne bei der Berichtigung unterstützend zur Seite.



KOMMENTAR

Von **Mag. Alexej Miskovez**,
Rechtsanwaltskanzlei Dr. Schärmer