

Verkehrsleiter im Fadenkreuz?

Der Verwaltungsgerichtshof korrigiert die Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich zur Haftung des „Verkehrsleiters“ – und das ist auch gut so!

Die Reichweite der Haftung eines Verkehrsleiters wurde in letzter Zeit immer wieder diskutiert. In mehreren Verwaltungsstrafverfahren stellte ein Richter des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich (LVwG NÖ) den Verkehrsleiter ins Fadenkreuz. Nach Auffassung des Richters sei der Verkehrsleiter für die Verkehrsstrafen verantwortlich und wären demnach sämtliche Bestellungen von verantwortlichen Beauftragten gemäß § 9 VStG unwirksam. Diese (unrichtige) Rechtsansicht hätte fatale Folgen. Wird nämlich der handelsrechtliche Geschäftsführer, der meist auch Verkehrsleiter ist, zu oft bestraft, steht die Zuverlässigkeit des Unternehmers auf dem Spiel.

Entziehung der Konzession

Gerade das Land Niederösterreich ist sehr „fleißig“, wenn es um Verfahren zur Entziehung der Güterbeförderungskonzession geht. Das Risiko der Entziehung der Gewerbeberechtigung wird durch die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten gemäß § 9 VStG minimiert. Dies wird in der Praxis mittlerweile sehr häufig als Risikominimierung auch tatsächlich in Anspruch genommen. Diese

Möglichkeit soll jedoch laut Ansicht des LVwG NÖ nicht zulässig sein (LVwG-S-344/001-2019).

Besonders bemerkenswert ist, dass das LVwG NÖ diese (unrichtige) Ansicht auch weiterhin in einer aktuellen Entscheidung vertritt, obwohl zwischenzeitlich der Verwaltungsgerichtshof als Höchstgericht klargestellt hat, dass der Verkehrsleiter für die Verwaltungsstrafen eben nicht einzustehen hat (VwGH Ra 2019/11/0073).

Zum besseren Verständnis werden die unterschiedlichen Positionen im Folgenden näher beschrieben:

Handelsrechtlicher Geschäftsführer

Gemäß § 9 Abs. 1 VStG ist für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch juristische Personen verwaltungsstrafrechtlich verantwortlich, wer zur Vertretung nach außen berufen ist, sofern kein verantwortlicher Beauftragter bestellt ist. Bei dieser, zur Vertretung nach außen berufenen Person, handelt es sich um den handelsrechtlichen Geschäftsführer. Wurde somit keine Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten vorgenommen, so haftet der handelsrechtliche Geschäftsführer für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften. Eine solche Konstellation ist mit dem Risiko verbunden, da sich jede Verwaltungsübertretung negativ auf die Zuverlässigkeit des Geschäftsführers auswirken und in besonders schwerwiegenden Fällen bereits ein einziger Verstoß zum Entzug der Konzession führen kann.

ZUM AUTOR

**Rechtsanwalt
Dr. Dominik Schärmer,**
Transportrecht
Ungargasse 15/5, 1030 Wien
Tel.: +43 1 310 02 46
Fax: +43 1 310 02 46-18
E-Mail: kanzlei@schaermer.com
www.schaermer.com

Verantwortlicher Beauftragter

Das Verwaltungsstrafgesetz (VStG) räumt einem Unternehmer in § 9 Abs. 2 die Möglichkeit ein, die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung auf einen sogenannten verantwortlichen Beauftragten zu verlagern. So ist der Geschäftsführer berechtigt, eine oder mehrere Personen als verantwortliche Beauftragte zu bestellen, denen für das ganze Unternehmen oder für bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche des Unternehmens die Verantwortung für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften obliegt. Durch die Ernennung einer solchen Person, haftet diese allein für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften und wirken sich Verstöße nicht mehr negativ auf die Zuverlässigkeit des handelsrechtlichen Geschäftsführers bzw. Konzessionsinhabers aus, sondern ausschließlich auf den verantwortlichen Beauftragten.

Der verantwortliche Beauftragte kann in regelmäßigen Abständen ausgetauscht werden, damit eine nach § 9 bestellte Person nicht übermäßig mit Verwaltungsstrafen belastet wird. Eine Person, die zum verantwortlichen Beauftragten bestellt wird, darf nämlich keine große Anzahl an Vorstrafen im Verwaltungsstrafregister aufweisen. Darüber hinaus kann ein verantwortlicher Beauftragter für einen räumlich abgegrenzten Bereich bestellt werden, wie etwa eine Filiale, oder für einen sachlich abgegrenzten Bereich wie etwa die Einhaltung der Vorschriften des AZG. Zu beachten ist, dass für die wirksame Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten für gewisse Bereiche eine Anzeige an die zuständige Behörde notwendig ist (AZG, LSD-BG). Ohne vorherige Meldung an die Behörde wäre in diesen Fällen die Bestellung nicht wirksam.

Verkehrsleiter

Der Verkehrsleiter ist eine vom Unternehmer beschäftigte natürliche Person, die tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten dieses Unternehmens leitet. Sie ist von Kraftverkehrsunternehmen zwingend zu bestellen! Der Begriff des Verkehrsleiters ist in der EU-Verord-

nung 1071/2009 definiert und nicht im nationalen Recht geregelt.

Die Verordnung stellt zahlreiche Anforderungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters und definiert seine Aufgaben, wie insbesondere die Leitung der Verkehrstätigkeit des Unternehmens. Es bestehen jedoch keine Vorschriften über die Haftung des Verkehrsleiters und so ist der Verkehrsleiter einem handelsrechtlichen Geschäftsführer bzw. einem verantwortlichen Beauftragten nicht gleichzusetzen, da diesen, mangels einer Strafnorm, keine Haftung für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften in einem Unternehmen trifft.

Vorschieben?

Trotz Klarstellung des VwGH (siehe VwGH Ra 2019/11/0073) vertritt das LVwG NÖ in einer aktuellen Entscheidung die unrichtige Rechtsauffassung (LVwG-S-344/001-2019), dass das „Vorschieben“ eines verantwortlichen Beauftragten mit dem Ziel der Vermeidung einer Haftung des handelsrechtlichen Geschäftsführers unwirksam sei und soll der Verkehrsleiter ebenfalls für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften haften. Diese „Ausreißer-Entscheidung“ des LVwG NÖ sorgt aktuell erneut für Aufsehen, insbesondere zumal sie der Rechtsprechung des Höchstgerichtes widerspricht.

AUF EINEN BLICK

- Gemäß § 9 Abs. 1 VStG ist für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch juristische Personen verwaltungsstrafrechtlich verantwortlich, wer zur Vertretung nach außen berufen ist, sofern kein verantwortlicher Beauftragter bestellt ist. Hierbei handelt es sich grundsätzlich um den handelsrechtlichen Geschäftsführer des Unternehmens.
- Das VStG räumt einem Unternehmer in § 9 Abs. 2 jedoch die Möglichkeit ein, die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung auf einen sogenannten verantwortlichen Beauftragten zu verlagern.
- Die Ernennung eines verantwortlichen Beauftragten bewirkt einen Übergang der Verantwortung für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften auf diesen und ist die Konzession weniger gefährdet.
- Der Verkehrsleiter ist eine vom Unternehmer beschäftigte natürliche Person, die tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten dieses Unternehmens leitet und ist von Kraftverkehrsunternehmen zwingend zu bestellen.
- Den Verkehrsleiter trifft zwar eine funktionelle Rolle als „Überwacher“ jedoch bestehen keine Sanktionsnormen, die die Haftung des Verkehrsleiters vorsehen. Der Verkehrsleiter haftet daher nicht für die Verwaltungsübertretungen.
- Der Verwaltungsgerichtshof hat daher klargestellt, dass der Verkehrsleiter nicht für die Verwaltungsstrafen haftet. Daraus ergibt sich, dass – entgegen der Ansicht des LVwG NÖ – weiterhin ein verantwortlicher Beauftragter gemäß § 9 VStG wirksam bestellt werden kann (siehe dazu: VwGH Ra 2019/11/0073).



CAREYE® SAFETY ANGLE –
Der intelligente Abbiegeassistent
für Ihren LKW, der Leben retten kann

Investieren Sie jetzt in die Sicherheit Ihres Fuhrparks und aller Verkehrsteilnehmer: der neue intelligente Abbiegeassistent aus Österreich

- Einfacher Einbau
- Förderungsfähig!
- Entwickelt nach den kommenden EU-Vorschriften (Pflicht ab 2022)
- Als Nachrüstset und für Neufahrzeuge geeignet
- Warnt nur dann, wenn eine tatsächliche Kollision bevorsteht!
- Kontakt: sales@abbiegeassistent.at
- AB € 2.497,- (exkl. MWSt.)

**Jetzt Förderung
abholen!**
(bis max. 10 LKWs)

Mehr Details unter:
www.abbiegeassistent.at

Sanktionsmaßnahmen

Das LVwG NÖ begründet die Entscheidung damit, dass die (europäische Verordnung) VO 1071/2009 selbst keine Sanktionsmaßnahmen enthält, jedoch den Mitgliedstaaten vorgibt, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit die Regelungen u.a. über den Entzug der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrs-

unternehmers wirksam, verhältnismäßig und abschreckend vorgesehen werden. Zu diesen Maßnahmen gehöre unter anderem der Konzessionsentzug. Die EU würde somit ihren Mitgliedstaaten vorgeben, Regelungen über den Entzug der Konzession selbst zu treffen.

Als Anknüpfungspunkt eines solchen Konzessionsentzuges nennt die Verord-

nung u.a. die zweifelhafte Zuverlässigkeit einer „bestimmten maßgeblichen Person“ im Unternehmen. In anderen Worten bedeutet dies, dass zwar vorgegeben wird, dass ein Konzessionsentzug durchzuführen sei, wenn die Zuverlässigkeit einer „bestimmten maßgeblichen Person“ im Unternehmen zweifelhaft sei, die Definition der „bestimmten maßgeb-

lichen Person“ jedoch dem nationalen Gesetzgeber überlassen wird.

Maßgebliche Person?

Das LVwG NÖ knüpft hinsichtlich der Definition der „bestimmten maßgeblichen Person“ an § 5 Güterbeförderungsgesetz an und betrachtet somit den Gewerbetreibenden und den Verkehrsleiter als solche „maßgeblichen Personen“ im Sinne der EU-Verordnung. Da der verantwortliche Beauftragte in der entsprechenden Vorschrift des Güterbeförderungsgesetzes nicht angeführt wird, vertritt das LVwG NÖ die Meinung, dass der verantwortliche Beauftragte gemäß § 9 Abs. 2 VStG nicht als „bestimmte maßgebliche Person“ im Sinne der Verordnung anzusehen sei.

Fazit

Zusammenfassend kommt das LVwG NÖ daher zum Ergebnis, dass die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten zur Überwachung und Haftung für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten unzulässig sei und anstelle des verantwortlichen Beauftragten der Verkehrsleiter und der handelsrechtliche Geschäftsführer haften würden. Dies würde bedeuten, dass die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten den Konzessionsinhaber nicht mehr vor Bestrafungen und letztendlich vor dem Entzug der Gewerbeberechtigung schützen würde.

Der Verwaltungsgerichtshof als Höchstgericht hat diese Rechtsansicht des LVwG NÖ in einer aktuellen Entscheidung als unrichtig und nicht nachvollziehbar beurteilt (siehe VwGH Ra 2019/11/0073):

Der VwGH stellte klar, dass dem Verkehrsleiter in der EU-Verordnung keine verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit zugewiesen wird und diesen mangels Sanktionsnorm im nationalen Recht, keine verwaltungsstrafrechtliche Haftung trifft. Der VwGH vertritt somit die Ansicht, dass weiterhin der verantwortliche Beauftragte für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften haftet und bei wirksamer Bestellung, den handelsrechtlichen Geschäftsführer keine Haftung trifft. Das „Theater“ um den Verkehrsleiter bleibt weiterhin spannend, da das LVwG NÖ auch nach der ergangenen Höchstgerichts-Entscheidung offenbar weiterhin die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten in bestimmten Fällen für unwirksam hält. <

verantwortlicher Beauftragter tätig war.

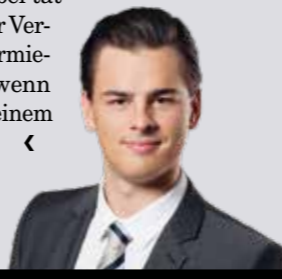
Auch viele weitere Informationen, wie zum Beispiel der Ort, Tag, die Uhrzeit und die Umstände der vorgeworfenen Tat spielen eine wichtige Rolle und sind oft nicht ausreichend konkretisiert. So kam es bereits vor, dass der Tatort nicht ausreichend konkretisiert wurde, da keine Hausnummer angeführt wurde oder die Tatumschreibung mit einem Konkretisierungsmangel behaftet ist, da bei der Zwillingsbereifung nicht angeführt wird, welcher der beiden Reifen konkret beschädigt wurde.

Fazit

Ebenso wie Transportunternehmen bei ihrer Tätigkeit äußerst genau sein müssen, wird auch von Behörden im Rahmen ihrer Tätigkeit Präzision verlangt. Wenn aus dem Spruch des Straferkenntnisses nicht eindeutig ableitbar ist, welches Verhalten zur Verletzung der Verwaltungsvorschrift geführt hat, so liegt ein Konkretisierungsmangel vor und ist das Straferkenntnis aufzuheben. Der deutsche Aphoristiker Peter Rudl sagte einst „Nichts muss besser kontrolliert werden als die Kontrolle“ – deshalb empfiehlt es sich, Straferkenntnisse stets von einem Rechtsanwalt prüfen zu lassen, da negative Folgen, selbst bei tatsächlichen Vorliegen der Verwaltungsübertretung vermieden werden können, wenn das Straferkenntnis an einem Formmangel leidet. <

KOMMENTAR

Von **Alexej Miskovez**,
Rechtsanwaltskanzlei Schärmer



ALLES WAS RECHT IST

Behörden auf dem Prüfstand

Nicht nur Transportunternehmen müssen sich an zahlreiche Gesetze und Vorschriften halten, sondern auch Behörden unterliegen strengen Verfahrensvorschriften. Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, im Rahmen von Verwaltungsstrafverfahren die Hausaufgaben der Behörde genauestens zu kontrollieren. Auffallend ist dabei, dass die Strafbehörden ihren gesetzlichen Verpflichtungen oftmals nicht nachkommen.

Ein Meer an Vorschriften

Die enorme Anzahl an Rechtsvorschriften im Bereich des Straßengüterverkehrs erschwert den Alltag eines Transportunternehmers. Immer mehr Anforderungen an die technischen Gegebenheiten des Fahrzeugs, mitzuführenden Dokumente, Lenk- und Ruhezeiten, etc. erfordern höchste Genauigkeit beim Fuhrparkmanagement. Schon der kleinste Mangel, wie zum Beispiel ein Sprung in der Blinkleuchtenabdeckung oder ein „Zahlendreher“ im Beförderungspapier, führen zu hohen Geldstrafen und negativen Auswirkungen auf das Risikoeinstufungssystem und auch auf die Beurteilung der Zuverlässigkeit des Unternehmers. Dort wo Vorschriften für Transportunternehmen gelten, bestehen umgekehrt jedoch auch zahlreiche Verfahrensvorschriften für die Behörden. Kontrolliert und gestraft darf nur dann werden, wenn die Behörde sich an die „Spielregeln“ hält. In der Praxis sieht dies jedoch zunehmend anders aus, da immer öfters Verletzungen der Verfahrensvorschriften von uns aufgegriffen werden.

Konkretisierungsgebot

Wird im Zuge eines Verwaltungsstrafverfahrens ein Straferkenntnis erlassen, so hat der Spruch gemäß §44a Abs 1 Z 1

VStG, wenn er nicht auf Einstellung lautet, u.a. die als erwiesen angenommene Tat zu enthalten. Dieser Anforderung ist dann entsprochen, wenn im Spruch des Straferkenntnisses dem Beschuldigten die Tat in so konkretisierter Umschreibung vorgeworfen ist, dass die exakte Zuordnung des Tatverhaltens zur Vorschrift, die durch die Tat verletzt wurde, ermöglicht wird. Der Beschuldigte muss somit aus dem Spruch ableiten können, welche Tat ihm genau vorgeworfen wird.

Kommt die Behörde dieser Konkretisierungspflicht nicht nach, so ist das Straferkenntnis mit einem Mangel behaftet und aufzuheben. Vor allem bei technischen Details tut sich die Behörde oft schwer.

Schon der kleinste Fehler kann reichen

Erst kürzlich konnten wir für einen unserer Mandanten die Einstellung eines weiteren Verwaltungsstrafverfahrens vor dem NÖ-Landesverwaltungsgericht aufgrund dreier Konkretisierungsfehler im Spruch erreichen. So wurde im Spruch zwar angeführt, dass gefährliche Güter transportiert wurden, jedoch enthielt der Spruch keine genaue Aufzählung der einzelnen gefährlichen Güter mit den dazugehörigen UN-Nummern. Der Spruch entsprach somit nicht dem Konkretisierungsgebot, da der Beschuldigte nicht ableiten konnte, welche gefährlichen Güter tatsächlich befördert wurden. Weiters war nicht angeführt, ob der Beschuldigte als handelsrechtlicher Geschäftsführer, verantwortlicher Beauftragter oder Fahrer belangt wird und schließlich wurde der Beschuldigte fälschlicherweise als Beförderer bezeichnet, obwohl der Beschuldigte nur als

AUF DER SICHEREN SEITE



Mehr als eine Pflicht

Der Kfz-Haftpflicht-Versicherung wird in der Regel wenig Beachtung geschenkt. Zu Unrecht, wie die Praxis zeigt.

Da es sich in Österreich bekanntlich um eine Pflichtversicherung handelt, werden die rechtlichen Rahmenbedingungen weitgehendstes ignoriert. Doch werfen wir zum Beispiel ein Auge auf die Situation, wenn ein Kraftfahrzeug behördlich abgemeldet wird.

Ohne Kennzeichen

Wird ein Kfz abgemeldet, wird die Abmeldebestätigung an den Kfz-Haftpflichtversicherer weitergeleitet, in der Regel mit dem Ersuchen, diesen Vertrag zu stornieren. Dies ist zwar die Regel, entspricht jedoch nicht den rechtlichen Erfordernissen. Für die Kfz-Haftpflicht-Versicherungen gelten – wie für alle anderen Schadensversicherungen auch – vorgegebene Stornogründe. Diese Versicherung kann nur zum Ende einer vereinbarten Laufzeit gekündigt werden, eine außerordentliche Kündigung ist somit nicht für den Verkäufer, sondern für den Erwerber nach § 70 Abs. 2 VersVG möglich. Somit endet der Vertrag nicht automatisch, wenn das Kfz abgemeldet und in die Garage gestellt wird.

Dieses Thema hat dann Bedeutung, wenn die Frage aufkommt, ob nach dem Abmelden des Fahrzeugs automatisch der Versicherungsschutz erlischt. Und dies ist mit einem klaren Nein zu beantworten! Nirgends steht in den Kfz-Haftpflichtbedingungen, das ein versichertes Kraftfahrzeug behördlich angemeldet sein muss oder dass ein Schaden mit dem nicht angemeldeten Fahrzeug einem Regress unterliegt. Das hätte im behördlichen Bereich Konsequenzen und kann eine Verwaltungsstrafe nach sich ziehen, auf die Versicherungsdeckung hat dies keinen Einfluss. Für Unternehmen daher auch eine klare Regelung, welche auf dem Werksge- lände mit Fahrzeugen ohne behördlichem Kennzeichen unterwegs sind und oftmals

über eine öffentliche Bundesstrasse von einer Werksfläche auf die andere übersetzen müssen.

Ortsgebundene Kraftquelle

In der Transportbranche sorgt das Thema „Ortsgebundene Kraftquelle“ immer wieder für Diskussionen: Deshalb nicht unwesentlich, da damit die Entscheidung zu treffen ist, ob im Schadensfall die Kfz-Haftpflicht oder die Betriebshaftpflicht zum Tragen kommt. Hier die Erklärung: Damit ein Kraftfahrzeug zur Ortsgebundenen Kraftquelle wird, müssen zwei Voraussetzungen kumulativ gegeben sein: erstens muss das Fahrzeug in seiner Fortbewegung blockiert sein und zweitens muss das Fahrzeug eine artfremde Tätigkeit ausüben. Bei ersterem – dem sogenannten Aufbocken – wird kaum ein Zweifel bestehen, während über „artfremd“ diskutiert werden könnte.

Hier eine Regel der Versicherungen: Immer dann, wenn ein behördlich zugelassenes Fahrzeug im aufgebockten Zustand einen Unfall verursacht, soll dies der allgemeinen Haftpflichtversicherung zugeordnet werden. Deshalb wichtig für Sie zu wissen, da bei Unfällen mit Ortsgebundenen Kraftquellen das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, kurz EKHG, nicht zur Anwendung kommt, sondern nur tatsächliches Verschulden zur Haftung führt. Auch Sozialversicherungsträger gehen meist leer aus, weil bei Arbeitsunfällen der Arbeitgeber in der Regel das „Arbeitgeberprivileg“ in Anspruch nehmen kann, wenn am Ereignis kein Kfz beteiligt ist. <

ZUM AUTOR

Michael Patocka
IRM-KOTAX Versicherungssysteme
Börsegasse 9, 1010 Wien
Tel. +43 1 503 62 33
E-Mail m.patocka@irm-kotax.com
www.irm-kotax.com

