

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

**HEADQUARTER VOLVO GROUP AUSTRIA
& TRUCK CENTER KOTTINGBRUNN**

Opening for the Future

Seite 60



INTERVIEW: VOLVO-CEO ROGER ALM

„Eine Korrektur wird kommen“

Zur Eröffnung der neuen Österreich-Zentrale der Volvo Gruppe bat wir CEO Roger Alm zum Interview.

Seite 62

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Konzession in Gefahr!

Vergangenen Monat traf der Europäische Gerichtshof eine Entscheidung (C-155/22), die verheerende Folgen für österreichische Transporteure hat.

Bei einer Unterwegskontrolle in Niederösterreich stellten Exekutivbeamte fest, dass mehrere Übertretungen gegen die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten begangen worden seien. Genauer gesagt wurden fehlende manuelle Nachträge über Ruhezeiten, Einträge des Ländersymbols und Lenkzeitüberschreitungen vorgeworfen. Neben dem Lenker wurde, wie gewohnt, auch ein Verfahren gegen das Unternehmen eingeleitet. Da eine grundsätzlich wirksame Bestellsurkunde vorlag, richtete sich die Strafe hierbei gegen die verantwortliche Beauftragte gemäß § 9 Abs. 2 VStG.

Wozu verantwortliche Beauftragte?

Eine Besonderheit des österreichischen Rechts ist die Möglichkeit der Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten. Gemäß § 9 Abs. 1 VStG haften bei Unter-

nehmen die zur Vertretung nach außen befugten Personen für Übertretungen der Verwaltungsbestimmungen. Wird daher beispielsweise eine Strafe gegen den Arbeitgeber verhängt, weil z.B. Lenkzeiten überschritten wurden, so richtet sich diese Strafe grundsätzlich gegen den oder die handelsrechtlichen Geschäftsführer. § 9 Abs. 2 VStG bietet jedoch die Möglichkeit, diese Verantwortlichkeit auf eine andere Person zu übertragen. In diesem Zusammenhang können Unternehmen eine oder mehrere Personen zu verantwortlichen Beauftragten bestellen, wodurch diese Person nun die Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften in einem definierten sachlichen und räumlichen Bereich trägt und daher für die Übertretung dieser gesetzlichen Bestimmungen einzustehen hat. Ist daher in einem Betrieb ein verantwortlicher Beauftragter für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten bestellt, sind Strafen wegen beispielsweise fehlender Eintragung eines Ländersymbols gegen den verantwortlichen Beauftragten – und nicht mehr gegen den handelsrechtlichen Geschäftsführer – zu richten.

Weißer Weste für Geschäftsführer

Die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten dient in erster Linie dazu, den handelsrechtlichen Geschäftsführer zu entlasten und dennoch die Einhaltung aller Vorschriften im Unternehmen zu gewährleisten. Beispielsweise ein Fuhrparkleiter, der ohnehin mit allen Fahrern

in Kontakt steht, kann dann die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften besser kontrollieren und die Fahrer entsprechend unterweisen.

Die Möglichkeit einer Bestellung zum verantwortlichen Beauftragten wurde von einigen Unternehmen jedoch auch genutzt, um das „Sündenregister“ eines Geschäftsführers sauber zu halten. Der Hintergrund liegt darin, dass der Geschäftsführer u.a. die verwaltungsstrafrechtliche Zuverlässigkeit nachweisen muss, um als Geschäftsführer agieren zu dürfen. Sammeln sich bei diesem Vorstrafen wegen Verletzung verwaltungsrechtlicher Bestimmungen an, kann die Zuverlässigkeit in Zweifel gezogen sowie in weiterer Folge aberkannt und das Gewerbe nicht mehr ausgeübt bzw. das Unternehmen nicht mehr geleitet werden. Die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten führte daher dazu, dass Vorstrafen über diesen und nicht über den Geschäftsführer verhängt werden. Die Vorstrafen eines Angestellten wurden bislang nämlich nicht bei der verwaltungsstrafrechtlichen Zuverlässigkeit geprüft und hängt die Konzession auch nicht an diesem.

Dorn im Auge

Diese von einzelnen Unternehmen in Anspruch genommene „Umgehungsmöglichkeit“, die im Vergleich zu anderen europäischen Ländern im österreichischen Recht einzigartig ist, war den Behörden und Gerichten ein Dorn im Auge. Ein niederösterreichisches Gericht nahm dies zum Anlassfall, um die Rechtslage vor dem europäischen Gerichtshof endgültig klären zu lassen.

Klare Vorgaben der EU

Um einheitliche Wettbewerbsbedingungen EU-weit zu erreichen und das Recht zu harmonisieren, hat die Europäische Union Vorschriften über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmer erlassen. Darin ist geregelt, dass Unternehmen Vorschriften zu erlassen haben, unter welchen Voraussetzungen ein Unternehmer das Transportgewerbe ausüben darf. In Österreich

umgesetzt wurde dies im Güterbeförderungsgesetz und ist u.a. zwingend der Nachweis einer Zuverlässigkeit notwendig. Dies bedeutet, dass nur zuverlässige Personen das Güterbeförderungsgewerbe ausüben dürfen. Die Zuverlässigkeit ist insbesondere dann nicht gegeben, wenn dem Unternehmer einzelne schwere oder eine Summe an mildereren Übertretungen anzulasten sind.

Ist der Unternehmer zwar zum Zeitpunkt der Konzessionserteilung zuverlässig, kommt es später jedoch zu derartigen Verstößen, so sind die Behörden auch nachträglich dazu verpflichtet, festzustellen, ob die Zuverlässigkeit noch gegeben ist oder aberkannt werden muss.

Da die EU somit klare Vorgaben für die Berufsausübung festgelegt hat, warf ein niederösterreichisches Gericht im gegenständlichen Fall die Frage auf, ob die in Österreich speziell vorgesehene Möglichkeit der Bestellung eines verantwortli-

chen Beauftragten nicht im Widerspruch zu diesen unionsrechtlichen Vorgaben steht. Insbesondere ging es daher um die Frage, ob der österreichische § 9 Abs. 2 VStG (verantwortlicher Beauftragter) mit dem EU-Recht vereinbar ist.

Letzte Lücke geschlossen

Der europäische Gerichtshof hat nun klargestellt, dass ein Transportunternehmer die Vorschriften über die Zuverlässigkeit nicht dadurch umgehen kann, dass ein verantwortlicher Beauftragter bestellt wird. Die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten ist zwar weiterhin zulässig, allerdings nur dann, wenn das nationale Recht die Möglichkeit vorsieht, die gegen den verantwortlichen Beauftragten verhängten Strafen bei der Zuverlässigkeit des Unternehmers mitzuberechnen. Das bedeutet, dass ein Transportunternehmer auch bei Bestellung eines verantwortlichen Beauftrag-

ten keine garantierte „weiße Weste“ mehr hat. Strafverfügungen können sich zwar weiterhin gegen den verantwortlichen Beauftragten richten und sind von diesem zu bezahlen; allerdings sind die Strafen bei der Zuverlässigkeitsprüfung und Risikoeinstufungen des Unternehmers auch zu berücksichtigen und zu berechnen, soweit das österreichische Recht dies vorsieht. Ist dies nicht der Fall, ist die Strafe gegen den Unternehmer, also den oder die handelsrechtlichen Geschäftsführer zu verhängen.

In der Praxis?

Bereits im Jahr 2021 hat der österreichische Verwaltungsgerichtshof (VwGH) in seiner Leitentscheidung (2020/11/0016) festgehalten, dass die Strafen eines verantwortlichen Beauftragten bei einem Konzessionsentzug gegen den Unternehmer mitzuberechnen sind. Der EuGH hat daher in seiner aktuellen Ent-



ZUM AUTOR

Dr. Dominik Schärmer

Managing Partner
Schärmer + Partner Rechtsanwälte GmbH
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.transportrecht.at

HIER HAT ALLES SYSTEM!

HÜFFERMANN
Transportsysteme



Vielfältig wie die Aufgaben der Kreislauf- und Entsorgungswirtschaft: So funktionieren die Lösungen von Hüffermann Transportsysteme! Wir haben die moderne Wechselbehälterlogistik mitentwickelt. Nützen auch Sie das innovative System des Marktführers! hueffermann.de



Member of
SCHWARZMÜLLER
Group

scheidung im Wesentlichen die bereits vorhandene Ansicht des VwGH bestätigt. Nichtsdestotrotz hat die Entscheidung des EuGH verheerende Folgen, da hierdurch viele Behörden und Gerichte erst wachgerüttelt wurden und diese Ansicht nun in die Praxis umsetzen. Obwohl Behörden ausgehend von der erwähnten Rechtsprechung des VwGH schon bisher die Möglichkeit hatten, die Strafen des verantwortlich Beauftragten bei der Überprüfung der Konzession zu berück-

sichtigen, wurde hiervon kaum Gebrauch gemacht. In der Praxis wurde die Zuverlässigkeit bisher ausschließlich anhand der Strafen des Geschäftsführers ermittelt. In Unternehmen, in denen ein verantwortlicher Beauftragter bestellt war, hatte der Geschäftsführer somit meistens eine „weiße Weste“ und galt somit als zuverlässig. Da das neue EuGH-Urteil jedoch bereits Wellen

TIPP

Dr. Schärmer wird auf der Fachmesse „AutoZum“ in Salzburg am 20. Juni um 14.40 Uhr in Halle 7 in einem halbstündigen Vortrag das Thema „Muss ein Transportunternehmer auf die Freigabe des Versicherers bei der Lkw-Reparatur warten?“ beleuchten.

BESSER RECHT ALS SCHLECHT

Wenn der Empfänger die Annahme verweigert

ABLIEFERHINDERNIS In einer aktuellen Entscheidung beschäftigte sich das Amtsgericht Nettetal (17 C 29/22) mit der Frage, wer für einen Sendungsverlust auf dem Rückweg haftet, nachdem der Empfänger die Annahme der Ware verweigert hat.

Ausgangslage

Im gegenständlichen Fall wurde ein Frachtführer mit dem Transport eines E-Bikes beauftragt. Beim Transport zum Empfänger verlief alles ordnungsgemäß, allerdings wurde die Annahme des E-Bikes vom Empfänger verweigert, weshalb dieses wieder zurück zur Beladestelle transportiert werden sollte. Beim Rücktransport handelte es sich nicht um einen Direkttransport und so musste die Ware umgeschlagen werden. Hierbei kam es zum Verlust.

Gemäß Art. 17 CMR haftet der Frachtführer für Schäden und Verluste die sich in dessen Obhutszeitraum ereignen. Der Obhutszeitraum und somit die Haftung des Frachtführers beginnt mit der Übernahme des Gutes und endet mit der Ablieferung. Eine wirksame Ablieferung liegt dann vor, wenn die Ware dem berechtigten Empfänger übergeben wurde. In gewissen Szenarien, wie dem gegenständlichen, kommt es jedoch nicht zur Ablieferung an den Empfänger, da dieser die Annahme verweigert. Hier stellt sich dann die Frage, wann der Obhutszeitraum des Frachtführers enden soll?

Ablieferungshindernis?

Ein sogenanntes Ablieferungshindernis ist in Art. 15 CMR geregelt und liegt dann vor, wenn die Aushändigung des Trans-

portguts an den Empfänger aus irgendwelchen Gründen unmöglich wird. Ein beispielhaft in Art. 15 Abs. 1 CMR geregeltes Ablieferungshindernis ist die Annahmeverweigerung des Empfängers. Als im gegenständlichen Fall die Annahme des E-Bikes verweigert wurde, trat somit ein Ablieferungshindernis im Sinne der CMR ein.

Bei Vorliegen eines Ablieferungshindernisses ist der Frachtführer dazu verpflichtet, Weisungen des Absenders einzuholen. Der Frachtführer muss somit beim Absender nachfragen, wie mit dem Gut weiter zu verfahren ist und hat die Weisung zu befolgen, sofern dies zumutbar ist. Der Absender ist im Gegenzug gemäß Art. 12 CMR verpflichtet dem Frachtführer alle Kosten zu ersetzen, die durch Ausführung der Weisung entstehen.

Rückbeförderung an Beladestelle

Erhält der Frachtführer die Weisung, die Ware zur Beladestelle zurückzuführen, so hat er diese Weisung zu befolgen und endet der Haftungszeitraum erst mit Ablieferung an der Beladestelle. Sofern der Frachtführer in einem angemessenen Zeitraum keine Weisung des Absenders erhält, darf er selbst entscheiden, wie weiter mit der Ware zu verfahren ist. Hierbei muss der Frachtführer jedoch sorgfältig und im Interesse des Verfügungsberechtigten handeln. Zulässige Möglichkeiten sind zum Beispiel die Verbringung in ein anderes geeignetes Lager oder die Rückführung an die Beladestelle. Niemals ist aber der Obhutszeitraum des Frachtführers automatisch mit der Annahmeverweigerung beendet. Sofern

die Ware in ein anderes Lager verbracht wird, so haftet der Frachtführer weiterhin bis zur Ablieferung in das Zwischenlager. Sofern die Ware rückgeführt werden soll, haftet der Frachtführer bis zur Ablieferung an der Beladestelle.

Fazit

Da der Verlust im gegenständlichen Fall beim Rücktransport eingetreten ist und dieser somit nach wie vor im Obhutszeitraum des Frachtführers liegt, haftet der Frachtführer für den eingetretenen Schaden. Kann der Frachtführer ferner nicht einmal ansatzweise nachweisen, wie es zu dem Verlust gekommen ist oder wo der Verlust genau eingetreten ist, ist sogar von einem groben Verschulden auszugehen, wodurch der Frachtführer unbegrenzt haftet.

In der Praxis sollte bei jeglichen Transport- oder Ablieferungshindernissen stets die Weisung des Auftraggebers eingeholt und diese schriftlich dokumentiert werden. Darüber hinaus sollte dem Auftraggeber eine Frist gesetzt werden, binnen welcher die Weisung zu erteilen ist. Hierdurch ist gewährleistet, dass in einem potentiellen Gerichtsverfahren nachgewiesen werden kann, ab wann der Frachtführer eigenmächtig handeln durfte.



KOMMENTAR

Von **Mag. Alexej Miskovez**, Managing Associate, Schärmer + Partner Rechtsanwälte GmbH

geschlagen hat, soll sich auch die Behördenpraxis ändern und mit neuen Mitteln schärfer bei Konzessionsentzug vorgegangen werden.

Strafen bekämpfen, überleben

Da es nun gleichgültig ist, ob die Strafe gegen den verantwortlichen Beauftragten oder den Unternehmer verhängt wird, bleibt als einziges Schutzmittel nur mehr die Bekämpfung und Beseitigung von Strafen. Aus unserer Praxis ist bekannt, dass viele Strafen zwar auf den ersten Blick berechtigt erscheinen, die Formulierung des Übertretungsvorwurfes bei genauem Hinsehen jedoch oft an formellen Fehlern leidet, die zu einer Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens führen können. Genau aus diesem Grund ist es besonders wichtig jede Strafe von einschlägigen Experten überprüfen zu lassen.

Aufgrund der neuen Rechtslage haben wir eine spezielle Straf-Hotline (Tel. 01-3100246) eingerichtet, bei der wir eine kostenlose Erstberatung bzw. Prüfung von Strafen anbieten. Bevor daher im Zweifel eine Strafverfügung bezahlt wird, die unter Umständen mit formellen Fehlern belastet ist, empfehlen wir diese kostenlos überprüfen zu lassen.

Um sich in weiterer Folge jedoch gegen ungerechtfertigte Strafen zur Wehr setzen zu können, ist eine spezielle Rechtsschutzversicherung unerlässlich. Denn anders als im Zivilverfahren bekommt man auch bei einer Aufhebung der Strafe die Vertretungskosten im Verwaltungsstrafverfahren nicht ersetzt. Um daher Strafen effektiv ohne Kostenrisiko bekämpfen zu können, benötigt ein Transportunternehmer einen maßgeschneiderten Transporteur-Rechtsschutz. Hierbei kommt es insbesondere auf den Deckungsumfang, niedrige Bagatellgrenzen und die professionelle Abwicklung durch einen Experten an. Gerne stehen wir bei der Auswahl eines geeigneten Versicherungsproduktes beratend zur Seite.

Trotz der aktuellen Entscheidung wird die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten aus strategischen Gründen weiterhin empfohlen. Hierzu wollen wir jedoch nicht zu viel aus dem „Nähkästchen plaudern“.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass sich die gegenständliche Entscheidung des europäischen Gerichtshofs ausschließlich mit Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten befasst, diese Ansicht jedoch aller Voraussicht nach in Zukunft auch auf andere Strafen aus dem Verkehrsbereich angewendet wird. <

TRENDS AM VERSICHERUNGSMARKT

TIPP
transporteur

Drei teure Buchstaben

Environmental Social Governance, kurz ESG: Warum diese drei Buchstaben u.a. auch Auswirkungen auf Lkw-Versicherungen haben werden.

Was ursprünglich als Kriterium der Anlagestrategie für „green level“-Finanzprodukte gedacht war und Standard für nachhaltige Investitionen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung erforderte, ist mittlerweile nicht mehr nur auf das Thema Klima beschränkt. Wofür steht ESG also? Neben dem Einsatz erneuerbarer Energien und der Ressourcenschonung geht es auch um die Nachhaltigkeit in der Lieferkette, den Arbeiterschutz, arbeitsrechtliche Bestimmung aber auch um Datenschutz oder auch Themen wie z.B. Korruptions- sowie Geldwäschevorbeugung.

Höhere Prämien

Wenn wir uns die Versicherungslandschaft ansehen, erkennen wir, dass bereits erste Versicherungskonzerne keine Kapazitäten mehr für jene Unternehmen zur Verfügung stellen, welche sich mit der Herstellung oder dem Handel fossiler Energien beschäftigen. Im Klartext: Kein Versicherungsschutz für Erdöl-Unternehmen (bzw. nur im begrenzten Ausmaß)!

Auch im Bereich Fuhrpark befasst sich die Branche bereits mit dem Thema und sind erste Konzepte hinsichtlich nachhaltiger Versicherungsprodukte für E-betriebene Fahrzeuge im Angebot. Was jedenfalls kommen wird, ist die Anhebung der Tarifprämien bei fossil-betriebenen Fahrzeugen. Auch hier im

Klartext: Diesel-Lkw müssen in Zukunft in der Haftpflicht- und Kasko Versicherung mit höheren Prämien rechnen! Wie das der Markt rechtfertigen wird, ist mir noch nicht ganz klar, denn nur mit dem Argument der Nachhaltigkeit wird es nicht gehen. Auch in anderen Bereichen, wie Gebäudeversicherung, Betriebshaftpflicht usw., wird daran gedacht, die Tariflandschaft auf Nachhaltigkeit zu trimmen. Je mehr und besser der Kunde seine Infrastruktur auf ESG-Basis umgestellt hat, umso günstiger die zu kalkulierenden Tarife.

Elektronische Polizze

Im Gegenzug bereiten sich die Versicherer auf die elektronische Polizze vor, gedruckte Verträge sollen der Vergangenheit angehören und sämtliche Arbeitsschritte wie Beratung, Antrag, Polizze und Schadenverarbeitung völlig papierlos erfolgen. Hier ist Nachhaltigkeit jedenfalls gegeben und gut fürs Klima.

Konzessionsentzug verhindern!

Abschließend möchte ich – wie schon in der letzten Ausgabe an dieser Stelle – auf den gemeinsam mit der WKO schon 2015 entwickelten Spezial-Rechtsschutz hinweisen. Die Auswirkungen des von Dr. Schärmer auf den vorigen Seiten beschriebenen EuGH-Urteils schreit förmlich danach!



ZUM AUTOR

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