jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2001/11/27 99/11/0180

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 27.11.2001

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3R E05205000;
E3R E07204010;
E3R E07204020;
E6J;
60/04 Arbeitsrecht allgemein;

Norm

31985R3820 Harmonisierung best Sozialvorschriften Strassenverkehr Art6 Abs1;
31985R3821 Kontrollgerät im Strassenverkehr;
61992CJ0116 Kevin Albert Charlton VORAB;
61992CJ0313 Van Swieten VORAB;
61999CJ0297 Skills Motor Coaches VORAB;
AZG §28 Abs1a Z4 idF 1997/I/046;
EURallg;

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):99/11/0181

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Waldner und die Hofräte Dr. Graf, Dr. Mizner, Dr. Gall und Dr. Schick als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Runge, über die Beschwerden 1. des R und

2. der M, beide in W, beide vertreten durch Dr. Rudolf Beck und Dr. Richard Krist, Rechtsanwälte in 2340 Mödling, Freiheitsplatz 8, gegen die Bescheide des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien vom 31. März 1999, 1. zu Zl. UVS-04/A/44/00110/98 (betreffend den Erstbeschwerdeführer), und 2. zu Zl. UVS-04/A/43/00109/98 (betreffend die Zweitbeschwerdeführerin), jeweils betreffend Bestrafung nach dem Arbeitszeitgesetz, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben dem Bund Aufwendungen in der Höhe von jeweils S 4.565,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit gleich lautenden Bescheiden des Magistrates der Stadt Wien vom 11. März 1998 wurden die Beschwerdeführer als handelsrechtliche Geschäftsführer und somit als zur Vertretung nach außen Berufene im Sinne des § 9 Abs. 1 VStG der I GmbH (diese ist alleinige Komplementärin der als Arbeitgeberin fungierenden J KG mit Sitz in 1120 Wien, S-Gasse) schuldig erkannt, sie hätten es zu verantworten, dass hinsichtlich namentlich genannter, im Güterbeförderungsbetrieb der J KG als Lenker eines Kraftfahrzeuges, das der Güterbeförderung diene und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen übersteige, beschäftigter Arbeitnehmer die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes und der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (im Folgenden: EG-VO 3820/85) nicht eingehalten worden seien. Die Beschwerdeführer hätten dadurch jeweils § 28 Abs. 1a Z. 6 des Arbeitszeitgesetzes iVm Art. 7 Abs. 1 EG-VO 3820/85 verletzt. Über sie wurden deshalb jeweils gemäß § 28 Abs. 1a des Arbeitszeitgesetzes zwei Geldstrafen zu je S 2.000,-- somit insgesamt S 4.000,-- (Ersatzfreiheitsstrafe: je 24 Stunden, zusammen 48 Stunden) verhängt. Als Verfahrenskostenbeitrag wurden ihnen jeweils insgesamt S 400,-- vorgeschrieben (Spruchpunkt A).

Hinsichtlich des Tatvorwurfes, sie hätten es auch zu verantworten, dass

1. a) LP am 17. Juni 1997 mit einer Tageslenkzeit von 10 Stunden 50 Minuten und am 19. Juni 1997 mit einer Tageslenkzeit von 10 Stunden 20 Minuten, b) LJ am 18. August 1997 mit einer Tageslenkzeit von 10 Stunden 30 Minuten beschäftigt worden seien, wodurch entgegen dem Art. 6 Abs. 1 der EG-VO 3820/85 in Verbindung mit dem Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe Österreichs die Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit von 9 Stunden bzw. an zwei Tagen pro Woche von 10 Stunden überschritten worden sei, und

2. MD die gemäß Art. 8 Abs. 1 EG-VO 3820/85 in Verbindung mit dem Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe Österreichs vorgeschriebenen Ruhezeiten, wonach innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden einzuhalten sei, und diese Ruhezeit (nur) bei entsprechendem Ausgleich verkürzt werden dürfe, und zwar auf nicht weniger als 9 Stunden, an folgenden Tagen nicht gewährt worden seien:

"Arbeitsbeginn

Arbeitsende

Ruhezeit innerhalb des 24 Stunden- Zeitraumes

14.7.1997, 6.40 Uhr

14.7.1997, 23.00 Uhr

7 Std. 40 Min.

23.7.1997, 6.30 Uhr

23.7.1997, 22.00 Uhr

8 Std. 30 Min.;"

wurde das Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 45 Abs. 1 Z. 2

VStG eingestellt (Spruchpunkt B).

Das Arbeitsinspektorat für den 4. Aufsichtsbezirk erhob gegen die Einstellung des Strafverfahrens (Spruchpunkt B) Berufung und führte in dieser im Wesentlichen aus, Art. 2 Z. 1 EG-VO 3820/85 gelte für alle innergemeinschaftlichen Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne von deren Art. 1 Z. 1, wonach Straßenverkehr jede Fortbewegung eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeuges auf Straßen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang habe, bedeute. Da das "Nachhausefahren" eines Lenkers auch eine Fortbewegung eines Fahrzeuges auf einer Straße sei, seien die in Frage stehenden Zeiten als Lenkzeit zu werten.

Mit gleich lautenden Bescheiden vom 31. März 1999 gab der Unabhängige Verwaltungssenat Wien der Berufung Folge, behob die Erstbescheide betreffend Spruchpunkt B und sprach aus, die Beschwerdeführer hätten es zu verantworten, dass

1. a) LP am 17. Juni 1997 mit einer Tageslenkzeit von 10 Stunden 50 Minuten und am 19. Juni 1997 mit einer

Tageslenkzeit von 10 Stunden 20 Minuten, b) LJ am 18. August 1997 mit einer Tageslenkzeit von 10 Stunden 30 Minuten, beschäftigt worden seien, wodurch entgegen dem Art. 6 Abs. 1 EG-VO 3820/85 in Verbindung mit dem Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe Österreichs die Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit von 9 Stunden bzw. an zwei Tagen pro Woche von 10 Stunden überschritten worden sei, und

2. MD die gemäß Art. 8 Abs. 1 EG-VO 3820/85 in Verbindung mit dem Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe Österreichs vorgeschriebenen Ruhezeiten, wonach innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden einzuhalten sei, und diese Ruhezeit (nur) bei entsprechendem Ausgleich verkürzt werden dürfe, und zwar auf nicht weniger als 9 Stunden, an folgenden Tagen nicht gewährt worden seien:

"Arbeitsbeginn

Arbeitsende

Ruhezeit innerhalb des 24 Stunden- Zeitraumes

14.7.1997, 6.40 Uhr

14.7.1997, 23.00 Uhr

7 Std. 40 Min.

23.7.1997, 6.30 Uhr

23.7.1997, 22.00 Uhr

8 Std. 30 Min.;"

Der UVS Wien bestrafte die Beschwerdeführer zu 1. gemäß § 28 Abs. 1a Z. 4 des Arbeitszeitgesetzes iVm Art. 6 Abs. 1 EG-VO 3820/85 und zu 2. gemäß § 28 Abs. 1a Z. 2 des Arbeitszeitgesetzes iVm Art. 8 Abs.1 EG-VO 3820/85. Von der Verhängung einer Geldstrafe wurde gemäß § 21 VStG abgesehen und über die Beschwerdeführer eine Ermahnung ausgesprochen.

Begründend führte der UVS Wien im Wesentlichen aus, "die Tatbestände" seien "in objektiver Hinsicht verwirklicht". Aus der EG-VO 3820/85 sei zwar nicht klar ersichtlich, was genau unter dem Begriff "Lenkzeit" zu verstehen sei, insbesondere ob auch "Privatfahrten zum Dienstantritt oder unmittelbar nach Dienstschluss" darunter fielen. Gemäß Art. 2 Abs. 1 EG-VO 3820/85 gelte diese EG-VO für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne des Art. 1 Z. 1 und bedeute gemäß Art. 1 Z. 1 der Begriff "Straßenverkehr" jede Fortbewegung eines zur Personen- und Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf Straßen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang habe. Aus diesen Artikeln der EG-VO 3820/85 sei für den UVS Wien "keine eindeutige Determination zu erkennen". Im Sinne einer "klärenden Interpretation" habe der UVS Wien eine eigene Auslegung des verfahrensgegenständlichen Rechtsproblems zu wählen und er gehe hiebei von einer Sinninterpretation der anzuwendenden Rechtsvorschrift aus. Der "Gesetzgeber" wolle "offensichtlich" sowohl die Lenker von Fahrzeugen als auch andere am Straßenverkehr teilnehmende Personen vor der Beeinträchtigung durch Gefahren, herbeigerufen durch fahruntaugliche bzw. übermüdete Fahrzeuglenker, schützen. Der Schutzzweck der übertretenen Norm bestehe darin, Teilnehmer am Straßenverkehr und Lenker von bestimmten Fahrzeugen insofern zu schützen, als Eigengefährdung sowie die Gefährdung Dritter durch Kraftfahrzeuge, welche ein Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen aufwiesen, hintanzuhalten seien. Letztlich sei dem Vorbringen des Arbeitsinspektorates für den

4. Aufsichtsbezirk als Berufungswerber zu folgen, dass in Anwendung des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 20. September 1985, Zl. 84/11/0139, die Fahrten zum Antritt der Arbeit und zur Rückkehr zur Wohnung der täglichen Lenkzeit zuzurechnen seien. Im zitierten Erkenntnis habe der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen, dass "Schwarzfahrten", welche vom Lenker eines Fahrzeuges während der Tagesarbeitszeit ohne Wissen des Dienstgebers durchgeführt werden, der Einsatzzeit zuzurechnen seien. In analoger Anwendung dieses Erkenntnisses sei nunmehr davon auszugehen, dass auch die Fahrten zum Dienstantritt bzw. zur Rückkehr zur Wohnung unter diese Einsatzzeit fielen und somit Lenkzeit im Sinne der genannten EG-VO seien. Gemäß § 21 VStG sei von der Verhängung einer Geldstrafe abzusehen und eine Ermahnung auszusprechen gewesen, da die Rechtsansicht der Beschwerdeführer eine "vertretbare Rechtsansicht" darstelle und es "offensichtlich" der Interpretation durch die Berufungsbehörde bedurft

habe, die Rechtsansicht "eindeutig klar zu stellen". Auch sei die mit der Übertretung verbundene Schädigung und das daraus resultierende Verschulden gering, da es "offensichtlich im Interesse des Dienstnehmers gelegen sei, mit seinem Fahrzeug nach Hause zu fahren".

Gegen diese Bescheide richten sich die vorliegenden Beschwerden.

Die belangte Behörde legte jeweils die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete jeweils eine Gegenschrift, in der sie die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde als unbegründet beantragt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerden - nach Verbindung zur gemeinsamen Beratung und Beschlussfassung auf Grund ihres rechtlichen, persönlichen und sachlichen Zusammenhanges - in einem gemäß § 12 Abs. 3 VwGG gebildeten Senat erwogen:

1. Die im Beschwerdefall maßgeblichen Rechtsvorschriften lauten (auszugsweise):

1.1 § 28 des Arbeitszeitgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 46/1997

"(1a) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

...

4. Lenker über die gemäß Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 oder Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zulässige Lenkzeit hinaus einsetzen;

...

sind, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften einer strengeren Strafe unterliegt, von der Bezirksverwaltungsbehörde, soweit es sich um Betriebe handelt, die der bergbehördlichen Aufsicht unterstehen, von der Berghauptmannschaft mit einer Geldstrafe von 1 000 S bis 25 000 S zu bestrafen. "

1.2 EG-VO 3820/85

"Artikel 1

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

1. "Straßenverkehr": jede Fortbewegung eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf Strassen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat;

...

Artikel 2

(1) Diese Verordnung gilt für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne von Artikel 1 Nummer 1.

...

Artikel 4

Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen mit

1. Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen nicht übersteigt;

...

12. Fahrzeugen, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung für private Zwecke verwendet werden;

...

Artikel 6

(1) Die nachstehend "Tageslenkzeit" genannte Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit darf 9 Stunden nicht überschreiten. Sie darf zweimal pro Woche auf 10 Stunden verlängert werden. Der Fahrer muss nach höchstens sechs Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 einlegen. Die wöchentliche Ruhezeit kann bis zum Ende des sechsten Tages verschoben werden, falls die Gesamtlenkzeit während der sechs Tage nicht die Höchstdauer übersteigt, die sechs Tageslenkzeiten entspricht. Im

grenzüberschreitenden Personenverkehr, außer dem Linienverkehr, werden die in den Unterabsätzen 2 und 3 genannten Zahlenangaben »sechs" und »sechsten" durch »zwölf" und »zwölften" ersetzt. Jedem Mitgliedstaat steht es frei zu beschließen, dass der vorstehende Unterabsatz auch auf den innerstaatlichen Personenverkehr, außer dem Linienverkehr, in seinem Hoheitsgebiet Anwendung findet.

(2) Die Gesamtlenkzeit darf innerhalb eines Zeitraums von zwei aufeinander folgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.

...

Artikel 15

(1) Das Unternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, dass sie die entsprechenden Bestimmungen dieser Verordnung sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einhalten können.

(2) Das Unternehmen überprüft regelmäßig, ob diese beiden Verordnungen eingehalten worden sind. Bei Zuwiderhandlungen ergreift es die erforderlichen Maßnahmen, damit sie sich nicht wiederholen."

2. Vorauszuschicken ist zunächst, dass sich die Beschwerden erkennbar nur auf die von der belangten Behörde angenommenen Übertretungen des Art. 6 Abs. 1 EG-VO 3820/85 beziehen. Auf die mit den angefochtenen Bescheiden ebenfalls erfolgten Bestrafungen nach § 28 Abs. 1a Z. 2 des Arbeitszeitgesetzes (Übertretung des Art. 8 EG-VO 3820/85) kommen die Beschwerden mit keinem Wort mehr zu sprechen.

Unbestritten bleiben in den Beschwerden die von der belangten Behörde festgestellten Zeiträume, während derer die in Rede stehenden Arbeitnehmer die Lkw gelenkt hatten.

Die Beschwerdeführer wenden sich mit ihrem Vorbringen, das sie im Wesentlichen bereits während des Verwaltungsstrafverfahrens erstattet haben, gegen die rechtliche Qualifikation des gesamten Lenkzeitraumes als maßgebliche "Lenkzeit" im Verständnis des Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 EG-VO 3820/85. Die belangte Behörde habe zu Unrecht auch diejenigen Fahrtzeiten in die "Lenkzeit" einbezogen, in denen die Arbeitnehmer - auf Grund eines Entgegenkommens des Arbeitgebers - mit dem Lkw (von ihrem Wohnort) "zum Dienstantritt" bzw. "nach Dienstschluss" (zu ihrem Wohnort) unterwegs waren (in ihren Rechtfertigungen im erstinstanzlichen Verfahren hatten die Beschwerdeführer angegeben, es sei den Arbeitnehmern erlaubt, mit den Lkw nach Beendigung der Tagesarbeitszeit nach Hause zu fahren und in der Früh zum Dienstbeginn wiederum mit den Lkw zum Arbeitsort anzufahren).

Dieses Vorbringen zeigt keine Rechtswidrigkeit der angefochtenen Bescheide auf.

Der Verwaltungsgerichtshof hegt zunächst keinen Zweifel daran, dass es sich auch bei den in Rede stehenden Fahrten (vom Wohnort der Lenker zum Arbeitsort bzw. vom Arbeitsort zurück zum Wohnort) um "Straßenverkehr" im Sinne des Art. 1 Nr. 1 EG-VO 3820/85 handelt. Ebenso wenig bestehen Zweifel daran, dass auf solche Fahrten die EG-VO 3820/85 anwendbar ist, gilt sie gemäß ihrem Art. 2 Abs. 1 doch für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne des Art. 1 Nr. 1.

Wie weiters die in Art. 4 EG-VO 3820/85 umschriebenen Ausnahmen vom Geltungsbereich zeigen, handelt es sich dabei um auf bestimmte Arten von Fahrzeugen, nicht hingegen um auf bestimmte Arten von Fahrten bezogene Ausnahmen. Da die zu den in Rede stehenden Fahrten verwendeten Lkw aber unbestritten der EG-VO 3820/85 unterliegen, kann entgegen der Rechtsauffassung der Beschwerdeführer nicht davon gesprochen werden, es handle sich hier um den Gebrauch von Fahrzeugen, die im Sinn des Art. 4 Nr. 12 EG-VO 3820/85 zur nichtgewerblichen Güterbeförderung für private Zwecke verwendet werden.

Auslegungsbedürftig bleibt damit der in Art. 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 EG-VO 3820/85 verwendete Begriff "Gesamtlenkzeit", der in dieser Verordnung auch als "Tageslenkzeit" verstanden wird. Auf diesen gemeinschaftsrechtlichen Begriff verweist die im vorliegenden Zusammenhang maßgebliche Strafnorm des § 28 Abs. 1a Z. 4 des Arbeitszeitgesetzes.

Die EG-VO 3820/85 enthält selbst keine Definition des Begriffs "Gesamtlenkzeit" bzw. des Synonyms "Tageslenkzeit". Nach Auffassung des Verwaltungsgerichtshofes besteht kein Grund zur Annahme, dass der Begriff "Gesamtlenkzeit" (den § 28 Abs. 1a Z. 4 des Arbeitszeitgesetzes als "Lenkzeit" übernimmt) abweichend vom Sprachgebrauch dahingehend zu verstehen wäre, dass bestimmte Zeiten, in denen der EG-VO 3820/85 (sowie auch der EG-VO 3821/85) unterliegende Lkw von ihren Fahrern im Straßenverkehr bewegt werden, davon nicht umfasst wären. Ein solches

reduziertes Verständnis wäre mit den aus den Erwägungsgründen der EG-VO 3820/85 ersichtlichen wesentlichen Zielen, zu denen nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften ua. die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr gehört (vgl. z.B. die Urteile vom 15. Dezember 1993, Kevin Albert Charlton u.a., Rs C-116/92, Rz 8; vom 2. Juni 1994, Van Swieten, Rs C-313/92, Rz 16; vom 18. Jänner 2001, Skills Motor Coaches Ltd., Rs C- 297/99, Rz 18), schwer vereinbar. Wegen des Gefahrenpotentials, das Fahrten mit Lkw, die der EG-VO 3820/85 unterliegen, innewohnt, kann nicht angenommen werden, dass diese EG-VO nicht jegliches Lenken solcher Lkw durch dieselbe Person (im Hinblick auf die aus deren Ermüdung erwachsenden Gefahren) als Teil der Gesamtlenkzeit erfasst.

Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass sich aus dem sowohl von der belangten Behörde als auch von den Beschwerdeführern erwähnten hg. Erkenntnis vom 20. September 1985, Zl. 84/11/0139, für die Beantwortung der in den Beschwerdefällen relevanten Rechtsfrage schon deswegen nichts gewinnen lässt, weil dieses Erkenntnis allein auf die Rechtslage nach dem Arbeitszeitgesetz vor der hier maßgeblichen Fassung abstellt und für die Auslegung der verwiesenen gemeinschaftsrechtlichen Begriffe nichts hergibt.

Soweit die Beschwerdeführer die Unterlassung der Einvernahme der betroffenen Arbeitnehmer rügen, ist ihnen zu antworten, dass vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage nicht ersichtlich ist, wie die belangte Behörde bei Vermeidung dieser behaupteten Verfahrensmängel zu anderen Bescheiden hätte gelangen können.

Da sich nach den bisherigen Darlegungen die von der belangten Behörde ihren Bescheiden zu Grunde gelegte Rechtsansicht im Ergebnis als zutreffend erweist, waren die Beschwerden gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

3. Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich jeweils auf die §§ 47 ff VwGG iVm der Verordnung BGBl. Nr. 416/1994.

Wien, am 27. November 2001

Gerichtsentscheidung

EuGH 61992J0116 Kevin Albert Charlton VORAB
EuGH 61992J0313 Van Swieten VORAB
EuGH 61999J0297 Skills Motor Coaches VORAB

Schlagworte

Gemeinschaftsrecht Verordnung Strafverfahren EURallg5/2Gemeinschaftsrecht Terminologie Definition von Begriffen EURallg8

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2001:1999110180.X00

Im RIS seit

19.06.2002

Zuletzt aktualisiert am

15.11.2011

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, http://www.vwgh.gv.at

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