

TE Lvwg Erkenntnis 2019/3/20 LVwG-S-52/001-2019

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 20.03.2019

Entscheidungsdatum

20.03.2019

Norm

AZG §28

VStG 1991 §9

32009R1071 Kraftverkehrsunternehmer Art2 Z4

32009R1071 Kraftverkehrsunternehmer Art6 Abs1

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Gibisch als Einzelrichter über die Beschwerde der A, vertreten durch die B Rechtsanwälte OG, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld vom 4. Dezember 2018, ***, betreffend Bestrafungen nach dem Arbeitszeitgesetz (AZG), nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung samt mündlicher Verkündung zu Recht:

1. Der Beschwerde wird Folge gegeben, der angefochtene Bescheid aufgehoben und das Verwaltungsstrafverfahren eingestellt.
2. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision nicht zulässig.

Rechtsgrundlagen:

§ 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG

§ 45 Abs. 1 Z 2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG

§ 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG

Entscheidungsgründe:

1. Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:

Mit dem angefochtenen Straferkenntnis wurde über die Beschwerdeführerin deswegen, weil sie als gemäß § 9 Abs. 2 VStG verantwortlich Beauftragte betreffend der Einhaltung der Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes der Firma C GmbH mit Sitz in ***, ***, welche ihrerseits Arbeitgeber des Arbeitnehmers D, welcher das Sattelzugfahrzeug mit dem Kennz.: *** und den Sattelanhängen mit dem Kennz.: ***, mit einem mehr als 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht im innerstaatlichen Verkehr lenkte, folgende Verwaltungsübertretungen zu verantworten habe

„1. Sie haben die Arbeit des Fahrers nicht so eingeplant, dass dieser die entsprechenden Bestimmungen der VO (EG) Nr. 561/2006 einhalten kann, da ...

... dieser innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit die regelmäßige tägliche Ruhezeit in zwei Teilen genommen hat, aber der zweite Teil nicht einen ununterbrochenen Zeitraum von 9 Stunden umfasst hat, obwohl der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil nicht auf einem Fährschiff oder auf der Eisenbahn verbracht wurde und einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss.

? Beginn des 24-Stundenzeitraumes am 24.05.2018 um 05:25 Uhr. Die unzureichende aufgeteilte tägliche Ruhezeit von 3 Stunden + 9 Stunden betrug somit nur 3 Stunden + 6 Stunden und 40 Minuten.

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

... festgestellt wurde, dass der Fahrer nicht innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen Ruhezeit eine tägliche Ruhezeit von mindestens 9 zusammenhängenden Stunden eingehalten hat, wobei die zulässige 3-malige Verkürzung der Ruhezeit pro Woche auf jeweils 9 zusammenhängende Stunden berücksichtigt wurde.

? Beginn des 24-Stundenzeitraumes am 08.06.2018 um 03:55 Uhr. Die unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Stunden, bei der die reduzierte tägliche Ruhezeit gestattet ist, betrug somit 7 Stunden und 00 Minuten.

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

Zu Punkt 2. bis Punkt 5.:

Sie haben nicht gemäß Art. 10 Abs. 2 der EG-VO 561/2006 dafür gesorgt, dass der Lenker seine Verpflichtungen gemäß der EG-VO 165/2014 einhält.

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

2. Es wurde festgestellt, dass es der Fahrer unterlassen hat auf dem jeweiligen Schaublatt bei Beginn der Benutzung die in Artikel 34 Abs. 6 lit.a EU-VO 165/2014 festgelegten Angaben (Familiennamen und Vornamen) einzutragen, da folgende Eintragungen fehlten:

am 24.05.2018 fehlte der Vorname

am 25.05.2018 fehlte der Vorname

am 26.05.2018 fehlte der Vorname

am 27.05.2018 fehlte der Vorname

am 28.05.2018 fehlte der Vorname

am 29.05.2018 fehlte der Vorname

am 30.05.2018 fehlte der Vorname

am 31.05.2018 fehlte der Vorname

am 01.06.2018 fehlte der Vorname

am 02.06.2018 fehlte der Vorname

am 03.06.2018 fehlte der Vorname

am 04.06.2018 fehlte der Vorname

am 05.06.2018 fehlte der Vorname

am 06.06.2018 fehlte der Vorname

am 07.06.2018 fehlte der Vorname

am 08.06.2018 fehlte der Vorname

am 09.06.2018 fehlte der Vorname

am 10.06.2018 fehlte der Vorname

am 11.06.2018 fehlte der Vorname

am 12.06.2018 fehlte der Vorname

am 13.06.2018 fehlte der Vorname

am 14.06.2018 fehlte der Vorname

am 15.06.2018 fehlte der Vorname

am 16.06.2018 fehlte der Vorname

am 17.06.2018 fehlte der Vorname

am 18.06.2018 fehlte der Vorname

am 19.06.2018 fehlte der Vorname

am 20.06.2018 fehlte der Vorname

am 21.06.2018 fehlte der Vorname

3. Es wurde festgestellt, dass es der Fahrer unterlassen hat auf dem jeweiligen Schaublatt bei Beginn und am Ende der Benutzung die in Artikel 34 Abs. 6 lit.b EU-VO 165/2014 festgelegten Angaben (Zeitpunkt und Ort) einzutragen, da folgende Eintragungen fehlten:

am 31.05.2018 am Ende der Schaublattbenutzung kein Ort eingetragen

am 02.06.2018 am Ende der Schaublattbenutzung kein Ort eingetragen

am 31.05.2018 am Beginn der Schaublattbenutzung kein Ort eingetragen

am 02.06.2018 am Beginn der Schaublattbenutzung kein Ort eingetragen

4. Es wurde festgestellt, dass es der Fahrer unterlassen hat auf dem jeweiligen Schaublatt die in Artikel 34 Abs. 6 lit.d EU-VO 165/2014 festgelegten Angaben (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) einzutragen, da folgende Eintragungen fehlten:

am Schaublatt vom 31.05.2018 der Kilometerstand vor Beginn der ersten Fahrt

am Schaublatt vom 02.06.2018 der Kilometerstand vor Beginn der ersten Fahrt

am Schaublatt vom 06.06.2018 der Kilometerstand vor Beginn der ersten Fahrt

5. Es wurde festgestellt, dass der Fahrer Schaublätter über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet hat, da das Schaublatt über den 24 h Zeitraum hinaus verwendet wurde.

Ein Schaublatt wurde von 30.05.2018 um 06:30 Uhr bis 01.06.2018 um 12:25 Uhr verwendet.

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

6. Es wurde festgestellt, dass der Fahrer am 28.05.2018 um 05:00 Uhr bis 17:00 Uhr die Schaltvorrichtung des Kontrollgerätes nicht gemäß Art. 34 Abs. 5 EG-VO betätigt hat, so dass die Lenkzeiten, alle sonstigen Arbeitszeiten und die Bereitschaftszeiten nicht getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet wurden, da Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten nicht aufgezeichnet wurden.

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

jeweils gemäß § 28 Abs. 6 Z. 3 AZG wegen Übertretung

zu 1. des Art. 8 Abs. 1 und 2 EG-VO 561/2006 iVm § 28 Abs. 5 Z. 3 und Abs. 6 Arbeitszeitgesetz (AZG) eine Geldstrafe in der Höhe von € 1.100,-, (Ersatzfreiheitsstrafe von 103 Stunden),

zu 2. des Art. 34 Abs. 6 lit.a EU-VO 165/2014 iVm Art. 10 Abs. 2 EG-VO 561/2006 iVm § 28 Abs. 5 Z.6 iVm Abs. 6 Z.3 AZG eine Geldstrafe in der Höhe von € 3.450,-, (Ersatzfreiheitsstrafe von 322 Stunden)

zu 3. des Art. 34 Abs. 6 lit.b EU-VO 165/2014 iVm Art. 10 Abs. 2 EG-VO 561/2006 iVm § 28 Abs. 5 Z.6 iVm Abs. 6 Z.3 AZG eine Geldstrafe in der Höhe von € 950,-, (Ersatzfreiheitsstrafe von 89 Stunden)

zu 4. des Art. 34 Abs. 6 lit.d i EU-VO 165/2014 iVm Art. 10 Abs. 2 EG-VO 561/2006 iVm § 28 Abs. 5 Z.6 iVm Abs. 6 Z.3 AZG

eine Geldstrafe in der Höhe von € 850,-, (Ersatzfreiheitsstrafe von 79 Stunden)

zu 5. des Art. 34 Abs. 1 EU-VO 165/2014 iVm § 28 Abs. 5 Z.6 iVm§ 28 Abs. 6 AZG eine Geldstrafe in der Höhe von € 800,-, (Ersatzfreiheitsstrafe von 75 Stunden) und

zu 6. des Art. 34 Abs. 5 EU-VO 165/2014 iVm § 28 Abs. 5 Z.6 iVm§ 28 Abs. 6 AZG eine Geldstrafe in der Höhe von € 900,-, (Ersatzfreiheitsstrafe von 84 Stunden)

verhängt sowie gemäß § 64 Abs. 2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) ein Kostenbeitrag von insgesamt € 805,-, vorgeschrieben.

Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, dass der objektive Tatbestand erwiesen und die Verantwortung der Beschwerdeführerin gemäß § 9 Abs. 2 VStG durch die mit Stand vom 2. Juli 2012 vorgelegte Bestellung nachgewiesen sei. Das von der Beschwerdeführerin behauptete eigenmächtige Verhalten des Fahrers reiche mangels ausreichend nachgewiesenem Kontrollsystem nicht zur Schuldbefreiung aus. Diesem Vorbringen sei entgegen zu halten, dass die Beschwerdeführerin als Verantwortliche der C GmbH hinsichtlich des Lenkers D nicht dafür Sorge getragen habe, dass dieser seine Verpflichtungen gemäß der EG-VO 165/2014 sowie des Kapitels II der EG-VO 561/2006 einhält.

2. Zum Beschwerdevorbringen:

Die Beschwerdeführerin bringt im Wesentlichen wie im Verwaltungsstrafverfahren vor, dass ein wirksames Kontrollsystem bestehe. Im Rahmen des bestehenden Sanktionssystems sei das Dienstverhältnis des Lenkers aufgrund seiner Verstöße gegen die Anweisungen der Beschwerdeführerin und der Führungsebene der C GmbH am 10. Dezember 2018 aufgelöst worden. Aufgrund der Anzahl von 180 LKW sei die Anzahl von lediglich 19 einschlägigen Vorstrafen der Beschwerdeführerin als Milderungsgrund zu werten. Bei lebensnaher Betrachtung stelle die Vermeidung auch dieser wenigen Bestrafungen bei 180 LKW-Lenkern eine „Sisyphusarbeit“ dar. Die Geldstrafen seien überhöht.

3. Ermittlungsverfahren:

Mit Schreiben vom 5. März 2019 forderte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich die Beschwerdeführerin zur Bekanntgabe des Verkehrsleiters im Sinne des § 5a GütbefG sowie zur Beschreibung dessen Anordnungsbefugnis im Betrieb auf. Mit Antwortschreiben vom 8. März 2019 gab die Beschwerdeführerin bekannt, dass als Verkehrsleiter für die C GmbH E, geb. ***, sei und die Anordnungsbefugnisse im Betrieb „ungeachtet der Funktion des Verkehrsleiters gemäß § 5a GütbefG nach sachlicher Abstimmung im jeweiligen Einzelfall wahrgenommen“ würden. Ergänzend wurde mitgeteilt, dass anstelle der Beschwerdeführerin per 1. Februar 2019 Frau F gemäß § 9 Abs. 2 VStG bestellt worden sei.

Am 12. März 2019 führte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich eine öffentliche mündliche Verhandlung durch, in deren Zuge nach Vernehmung der Beschwerdeführerin und des tatgegenständlichen Lenkers als Zeuge die gegenständliche Entscheidung mündlich verkündet wurde.

Mit Schriftsatz vom 14. März 2019 beantragte das zuständige Arbeitsinspektorat eine schriftliche Vollauffertigung.

4. Feststellungen:

E, geb. ***, ist derzeit und war

1. seit 11. April 1994 selbständig vertretungsbefugter handelsrechtlicher Geschäftsführer der C GmbH,
2. seit 22. Juli 2004 gewerberechtlicher Geschäftsführer der C GmbH im Rahmen des konzessionierten Gewerbes des grenzüberschreitenden Güterverkehrs mit 180 Kraftfahrzeugen sowie
3. zumindest seit Beginn des Tatzeitraums Verkehrsleiter der C GmbH im Sinne des § 5a GütbefG.

Im Verkehrsunternehmensregister gemäß § 24a GütbefG scheint kein rechtlicher Vertreter des E im Sinne des Art. 16 Abs. 2 lit. c der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 auf.

Mit Schreiben vom 23. Juli 2012 informierte die C GmbH das zuständige Arbeitsinspektorat gemäß § 23 ArbIG über die mit Wirkung vom 2. Juli 2012 erfolgte Bestellung der Beschwerdeführerin zur verantwortlichen Beauftragten für die Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften für: „Lenkzeiten, Arbeitszeiten, Arbeitsruhegesetz, Verordnung 561/2006“ für den Unternehmensbereich „Güterbeförderung an der Standortadresse“. Seit diesem Zeitpunkt vertraute die Beschwerdeführerin darauf, dass die beiden Disponenten der C GmbH den Einsatz aller 180 Fahrer selbständig

organisieren und kontrollieren. Es konnte nicht festgestellt werden, dass die Beschwerdeführerin die beiden Disponenten oder die 180 Fahrer in deren Tätigkeit anleitet oder kontrolliert oder eine allfällig von den beiden Disponenten vorgenommene Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten der Lenker tatsächlich überwacht. Es konnte nicht festgestellt werden, welchen genauen Umfang und Inhalt die mit dieser Bestellung vom 2. Juli 2012 allfällig verbundene Anordnungsbefugnis der Beschwerdeführerin hatte. Insbesondere konnte auch nicht festgestellt werden, welche Änderung diese allfällige Anordnungsbefugnis durch den Funktionsantritt des Verkehrsleiters E gemäß § 5a GütbefG erfuhr.

Der tatgegenständliche Lenker ist ausgebildeter Berufskraftfahrer und erhielt seit seinem Dienstantritt bei der C GmbH am 10. Juli 2017 unter anderem ein umfangreiches Fahrerhandbuch mit detaillierten Informationen über die arbeitszeitrechtlichen Vorschriften. Es konnte nicht festgestellt werden, dass dieses Fahrerhandbuch oder andere Informationen, die der Lenker zum Dienstantritt erhielt, eine Aufforderung zur Übergabe der Schaublätter an den Betrieb enthielt. Erstmals im mit 10. Oktober 2018 datierten „Handbuch Lenkzeiterfassung“ scheint (auf Seite 6) ein Hinweis auf die Pflicht des Unternehmens zur Aufbewahrung der „Tachoscheiben“ für mindestens 2 Jahre auf.

Der tatgegenständliche Lenker warf während seines gesamten Dienstverhältnisses zur C GmbH die Schaublätter des Tachografen nach 28 Tagen jeweils weg. Es konnte nicht festgestellt werden, dass er bis zum Ende des Tatzeitraums jemals von einem Vertreter der C GmbH zu einer anderen Vorgehensweise aufgefordert worden wäre. Er galt im Betrieb als schlampig. Von den gegenständlichen Tatvorwürfen erfuhr die Beschwerdeführerin erstmals durch die ihr am 4. September 2018 zugestellte Aufforderung zur Rechtfertigung. Das Dienstverhältnis des tatgegenständlichen Lenkers wurde am 10. Dezember 2018 einvernehmlich aufgelöst. Erstmals im Jänner 2019 wurde der Lenker von der C GmbH zur Übergabe von Schaublättern aufgefordert.

5. Beweiswürdigung:

Die Feststellungen beruhen auf dem unbestrittenen Akteninhalt, auf den von der Beschwerdeführerin im Beschwerdeverfahren vorgelegten Urkunden sowie auf den Angaben der mündlich vernommenen Beschwerdeführerin und des als Zeugen vernommenen Lenkers. Soweit die Beschwerdeführerin die Aussagen des Zeugen über das von der C GmbH (im Unterschied zu seinen vormaligen Arbeitgebern) stets unbeanstandet geduldete Wegwerfen der Schaublätter als unglaubwürdig bezeichnete, ist ihr entgegenzuhalten, dass sie bis zum Ende der mündlichen Verhandlung keinen Gegenbeweis – insbesondere nicht die naheliegende Vorlage sämtlicher aufbewahrter Schaublätter des Lenkers – anbot. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hatte daher keinen Anlass zum Zweifel an diesen Angaben des Lenkers.

6. Rechtslage:

§ 9 VStG lautet:

„Besondere Fälle der Verantwortlichkeit

§ 9. (1) Für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch juristische Personen oder eingetragene Personengesellschaften ist, sofern die Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmen und soweit nicht verantwortliche Beauftragte (Abs. 2) bestellt sind, strafrechtlich verantwortlich, wer zur Vertretung nach außen berufen ist.

(2) Die zur Vertretung nach außen Berufenen sind berechtigt und, soweit es sich zur Sicherstellung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit als erforderlich erweist, auf Verlangen der Behörde verpflichtet, aus ihrem Kreis 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. Für bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche des Unternehmens können aber auch andere Personen zu verantwortlichen Beauftragten bestellt werden.

(3) Eine natürliche Person, die Inhaber eines räumlich oder sachlich gegliederten Unternehmens ist, kann für bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche ihres Unternehmens einen verantwortlichen Beauftragten bestellen.

(4) Verantwortlicher Beauftragter kann nur eine Person mit Hauptwohnsitz im Inland sein, die strafrechtlich verfolgt werden kann, ihrer Bestellung nachweislich zugestimmt hat und der für den ihrer Verantwortung unterliegenden klar

abzugrenzenden Bereich eine entsprechende Anordnungsbefugnis zugewiesen ist. Das Erfordernis des Hauptwohnsitzes im Inland gilt nicht für Staatsangehörige von EWR-Vertragsstaaten, falls Zustellungen im Verwaltungsstrafverfahren durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes des verantwortlichen Beauftragten oder auf andere Weise sichergestellt sind.

(5) Verletzt der verantwortliche Beauftragte auf Grund einer besonderen Weisung des Auftraggebers eine Verwaltungsvorschrift, so ist er dann nicht verantwortlich, wenn er glaubhaft zu machen vermag, daß ihm die Einhaltung dieser Verwaltungsvorschrift unzumutbar war.

(6) Die zur Vertretung nach außen berufenen Personen im Sinne des Abs. 1 sowie Personen im Sinne des Abs. 3 bleiben trotz Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten – unbeschadet der Fälle des § 7 – strafrechtlich verantwortlich, wenn sie die Tat vorsätzlich nicht verhindert haben.

(7) Juristische Personen und eingetragene Personengesellschaften sowie die in Abs. 3 genannten natürlichen Personen haften für die über die zur Vertretung nach außen Berufenen oder über einen verantwortlichen Beauftragten verhängten Geldstrafen, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand.“

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates – im Folgenden kurz: Verordnung – lautet:

„DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION — gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1, auf Vorschlag der Kommission, nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (1), nach Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten (2), nach Anhörung des Ausschusses der Regionen, gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags (3), in Erwägung nachstehender Gründe:

(1)

Zur Verwirklichung des Kraftverkehrsbinnenmarkts unter lauterer Wettbewerbsbedingungen ist die einheitliche Anwendung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers („Beruf des Kraftverkehrsunternehmers“) erforderlich. Diese gemeinsamen Regeln können zu einer besseren Berufsqualifikation der Kraftverkehrsunternehmer, zur Rationalisierung des Marktes, zur qualitativen Verbesserung der Dienstleistungen im Interesse der Kraftverkehrsunternehmer, ihrer Kunden und der gesamten Wirtschaft sowie zur größeren Sicherheit im Straßenverkehr beitragen. Durch sie wird ferner die tatsächliche Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der Kraftverkehrsunternehmer gefördert.

(2)

In der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (4) sind die Mindestbedingungen für den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers sowie die gegenseitige Anerkennung der hierfür erforderlichen Dokumente festgelegt. Wie die Erfahrung, eine Folgenabschätzung und verschiedene Studien zeigen, wird diese Richtlinie jedoch von den Mitgliedstaaten sehr uneinheitlich angewandt. Diese Unterschiede haben verschiedene negative Auswirkungen, insbesondere Wettbewerbsverfälschung und fehlende Markttransparenz und ein unterschiedliches Maß an Kontrollen sowie die Gefahr, dass Unternehmen, die Mitarbeiter mit geringer fachlicher Eignung beschäftigen, nachlässig sind im Hinblick auf die Vorschriften zur Sicherheit im Straßenverkehr und zum Sozialschutz oder diese weniger genau einhalten, was dem Bild der gesamten Branche abträglich sein kann.

(3)

Diese Auswirkungen sind umso negativer, als sie das reibungslose Funktionieren des Kraftverkehrsbinnenmarkts beeinträchtigen können, da der Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und zu bestimmten Kabotagetätigkeiten Unternehmen aus der gesamten Gemeinschaft zugänglich ist. Einzige Bedingung für diese Unternehmen ist der Besitz einer Gemeinschaftslizenz, die sie erhalten können, wenn sie die Bedingungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen

Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (5) und der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt (6) erfüllen.

(4)

Daher ist es erforderlich, die geltenden Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu modernisieren, um deren einheitlichere und wirksamere Anwendung zu gewährleisten. Da die Einhaltung dieser Vorschriften die wichtigste Voraussetzung für den Zugang zum Gemeinschaftsmarkt ist und auf diesem Gebiet das Gemeinschaftsinstrument der Verordnung Anwendung findet, ist eine Verordnung das geeignetste Instrument für die Regelung des Zugangs zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers.

(5)

Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, die Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers in den in Artikel 299 Absatz 2 des Vertrags genannten Gebieten in äußerster Randlage aufgrund der besonderen Merkmale von und der Zwänge in diesen Gebieten anzupassen. Jedoch sollten die in diesen Gebieten niedergelassenen Unternehmen, die die Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers nur aufgrund dieser Anpassung erfüllen, keine Gemeinschaftslizenz erhalten können. Die Anpassung der Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers sollte nicht bedeuten, dass Unternehmen, die unter Einhaltung aller in dieser Verordnung genannten allgemeinen Voraussetzungen zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen worden wären, daran gehindert werden, Beförderungen in den Gebieten äußerster Randlage durchzuführen.

(6)

Im Hinblick auf einen lautereren Wettbewerb sollten die gemeinsamen Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers so weit wie möglich für alle Unternehmen gelten. Es ist jedoch nicht erforderlich, in den Anwendungsbereich dieser Verordnung Unternehmen einzubeziehen, deren Verkehrstätigkeit sich nur in geringem Maße auf den Verkehrsmarkt auswirkt.

(7)

Es sollte dem Niederlassungsmitgliedstaat obliegen, die dauerhafte Einhaltung der Vorschriften in dieser Verordnung durch ein Unternehmen zu überwachen, damit die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats gegebenenfalls entscheiden können, die dem Unternehmen erteilten Zulassungen für Tätigkeiten auf dem Markt auszusetzen oder zu entziehen. Für die Einhaltung und zuverlässige Kontrolle der Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ist eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung des Unternehmens erforderlich.

(8)

Die natürlichen Personen, die die geforderte Zuverlässigkeit und fachliche Eignung besitzen, sollten klar bestimmt und den zuständigen Behörden benannt werden. Diese Personen („Verkehrsleiter“) sollten ihren ständigen Aufenthalt in einem Mitgliedstaat haben und die Verkehrstätigkeiten der Kraftverkehrsunternehmen tatsächlich und dauerhaft leiten. Es sollte deshalb klargestellt werden, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine Person die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet.

(9)

Hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters gilt die Anforderung, dass er nicht wegen schwerwiegender Straftaten verurteilt worden sein darf und gegen ihn keine Sanktionen verhängt worden sein dürfen wegen eines schwerwiegenden Verstoßes, insbesondere gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Kraftverkehrs. Eine Verurteilung eines Verkehrsleiters oder eines Kraftverkehrsunternehmens in einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder gegen sie verhängte Sanktionen aufgrund schwerster Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften sollten zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen, sofern die zuständige Behörde sich vergewissert hat, dass vor ihrer endgültigen Entscheidung ein ordnungsgemäß abgeschlossenes und dokumentiertes Ermittlungsverfahren, in dem die wesentlichen Verfahrensrechte eingeräumt waren, stattgefunden hat und angemessene Rechte zur Einlegung von Rechtsbehelfen gewährleistet waren.

(10)

Es ist notwendig, dass ein Kraftverkehrsunternehmen über ein Mindestmaß an finanzieller Leistungsfähigkeit verfügt, um die ordnungsgemäße Gründung und Führung des Unternehmens gewährleisten zu können. Eine Bankbürgschaft oder eine Berufshaftpflichtversicherung könnte für die Unternehmen ein einfaches und kostengünstiges Verfahren darstellen, um die finanzielle Leistungsfähigkeit nachzuweisen.

(11)

Durch eine hohe Berufsqualifikation kann die gesamtwirtschaftliche Effizienz des Kraftverkehrssektors erhöht werden. Daher sollten Personen, die die Funktion eines Verkehrsleiters ausüben wollen, qualitativ hochwertige berufliche Kenntnisse besitzen. Um eine größere Einheitlichkeit der Prüfungen zu gewährleisten und eine hohe Ausbildungsqualität zu fördern, sollte vorgesehen werden, dass die Mitgliedstaaten nach von ihnen festzulegenden Kriterien Prüfungs- und Ausbildungseinrichtungen zulassen können. Die Verkehrsleiter sollten die nötigen Kenntnisse haben, um sowohl innerstaatliche wie grenzüberschreitende Verkehre zu leiten. Der Umfang der Kenntnisse, die für den Erhalt der Bescheinigung der fachlichen Eignung nachzuweisen sind, und die Prüfungsmodalitäten dürften sich mit dem technischen Fortschritt weiterentwickeln, so dass Vorkehrungen getroffen werden sollten, um sie auf den neuesten Stand zu bringen. Es sollte den Mitgliedstaaten möglich sein, Personen, die eine durchgehende Erfahrung auf dem Gebiet der Verkehrsleitung nachweisen können, von der Prüfung zu befreien.

(12)

Ein lauterer Wettbewerb und ein in vollem Umfang vorschriftsmäßiger Kraftverkehr erfordern ein einheitliches Niveau der Überwachung in den Mitgliedstaaten. Den einzelstaatlichen Behörden, die mit der Überwachung der Unternehmen und der Gültigkeit ihrer Zulassungen betraut sind, kommt in dieser Hinsicht eine entscheidende Rolle zu, und es sollte sichergestellt werden, dass sie erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen ergreifen, insbesondere indem sie in den schwerwiegendsten Fällen Zulassungen aussetzen oder entziehen, oder Verkehrsleiter, die wiederholt fahrlässig oder vorsätzlich Fehlhandlungen begehen, für ungeeignet erklären. Dem muss eine ordnungsgemäße Prüfung der Maßnahme im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vorausgehen. Vor der Ergreifung solcher Sanktionen sollte das betreffende Unternehmen jedoch verwarnet werden, und es sollte ihm eine angemessene Frist eingeräumt werden, um Abhilfe zu schaffen.

(13)

Eine besser organisierte Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten würde die Wirksamkeit der Überwachung der Unternehmen, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind, erhöhen und wäre geeignet, die Verwaltungskosten in Zukunft zu verringern. Gemeinschaftsweit vernetzte elektronische Unternehmensregister, die den gemeinschaftlichen Regeln für den Schutz personenbezogener Daten Rechnung tragen, sind geeignet, diese Zusammenarbeit zu erleichtern und die mit Kontrollen verbundenen Kosten sowohl für die Unternehmen als auch die Verwaltungen zu verringern. Einzelstaatliche Register bestehen bereits in mehreren Mitgliedstaaten. Infrastrukturen zur Vernetzung zwischen Mitgliedstaaten bestehen ebenfalls bereits. Der systematischere Rückgriff auf elektronische Register könnte daher wesentlich dazu beitragen, die Verwaltungskosten von Kontrollen bei gleichzeitig höherer Wirksamkeit zu senken.

(14)

Bestimmte in einzelstaatlichen elektronischen Registern enthaltene Daten über Verstöße und Sanktionen sind personenbezogen. Die Mitgliedstaaten sollten daher die erforderlichen Maßnahmen treffen, damit die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (7) eingehalten wird, insbesondere in Bezug auf die Kontrolle der Verarbeitung dieser personenbezogenen Daten durch Behörden, das Informationsrecht der betroffenen Personen, ihr Auskunftsrecht und ihr Widerspruchsrecht. Für die Zwecke dieser Verordnung erscheint es notwendig, Daten dieser Art mindestens zwei Jahre lang zu speichern, um zu verhindern, dass disqualifizierte Unternehmen sich in anderen Mitgliedstaaten niederlassen.

(15)

Um die Transparenz zu verbessern und es den Kunden eines Kraftverkehrsunternehmens zu ermöglichen, zu prüfen, ob dieses Unternehmen im Besitz der entsprechenden Zulassung ist, sollten bestimmte Daten des einzelstaatlichen

elektronischen Registers öffentlich zugänglich gemacht werden, sofern die einschlägigen Datenschutzbestimmungen eingehalten werden.

(16)

Die stufenweise Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register ist wesentliche Voraussetzung für einen schnellen und effizienten Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten und um zu verhindern, dass die Kraftverkehrsunternehmer versucht sind, schwerwiegende Verstöße in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat ihrer Niederlassung zu begehen oder zu riskieren. Für diese Vernetzung ist die genaue Festlegung eines gemeinsamen Formats der auszutauschenden Daten sowie der technischen Verfahren des Austauschs erforderlich.

(17)

Für einen wirksamen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten sollten einzelstaatliche Kontaktstellen benannt und bestimmte gemeinsame Verfahren zumindest hinsichtlich der Frist und der Art der zu übermittelnden Informationen festgelegt werden.

(18)

Zur Erleichterung der Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit sollte die Vorlage entsprechender Unterlagen, die von einer zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsleiter zuvor seinen Wohnsitz hatte, ausgestellt wurden, als ausreichender Nachweis der Zuverlässigkeit für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers im Niederlassungsmitgliedstaat zugelassen werden, sofern die betreffenden Personen in anderen Mitgliedstaaten nicht für ungeeignet zur Ausübung dieses Berufs erklärt wurden.

(19)

Hinsichtlich der fachlichen Eignung sollte eine Bescheinigung nach einem einheitlichen Muster, die gemäß dieser Verordnung erteilt wird, als ausreichender Nachweis durch den Niederlassungsmitgliedstaat anerkannt werden, um die Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit zu erleichtern.

(20)

Eine strengere Kontrolle der Durchführung der Bestimmungen dieser Verordnung ist auf Ebene der Gemeinschaft erforderlich. Dies setzt die Übermittlung regelmäßiger, anhand der einzelstaatlichen Register erstellter Berichte an die Kommission über die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung der Unternehmer des Kraftverkehrssektors voraus.

(21)

Die Mitgliedstaaten sollten Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung vorsehen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

(22)

Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Modernisierung der Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, um eine einheitlichere und besser vergleichbare Anwendung in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

(23)

Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (8) erlassen werden.

(24)

Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, eine Liste der Verstöße nach Kategorie, Art und Schweregrad aufzustellen, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen; ferner

sollte sie ermächtigt werden, die Anhänge I, II und III dieser Verordnung betreffend die Kenntnisse, die bei der Anerkennung der fachlichen Eignung durch die Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind sowie das Muster der Bescheinigung der fachlichen Eignung an den technischen Fortschritt anzupassen; sie sollte weiter die Befugnis erhalten, eine Liste der Verstöße festzulegen, die zusätzlich zu den in Anhang IV dieser Verordnung aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Verordnung, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.

(25)

Die Richtlinie 96/26/EG sollte aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und dessen Ausübung.

(2) Diese Verordnung gilt für alle in der Gemeinschaft niedergelassenen Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben. Sie gilt ferner für Unternehmen, die beabsichtigen, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auszuüben. Bezugnahmen auf Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben, gelten gegebenenfalls auch als Bezugnahmen auf Unternehmen, die beabsichtigen, diesen Beruf auszuüben.

(3) Was die in Artikel 299 Absatz 2 des Vertrags genannten Gebiete anbelangt, so können die betreffenden Mitgliedstaaten die Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers insoweit anpassen, als die betreffenden Tätigkeiten vollständig in diesen Gebieten von dort niedergelassenen Unternehmen durchgeführt werden.

(4) Abweichend von Absatz 2 gilt diese Verordnung — sofern im innerstaatlichen Recht nichts anderes bestimmt ist — nicht für

a)

Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet. Die Mitgliedstaaten können diese Schwelle jedoch für alle oder einige Kraftverkehrskategorien herabsetzen;

b)

Unternehmen, die Beförderungen von Reisenden mit Kraftfahrzeugen ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken durchführen oder deren Haupttätigkeit nicht die Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers ist;

c)

Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h ausüben.

(5) Die Mitgliedstaaten können Kraftverkehrsunternehmer, die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen durchführen, nur dann ganz oder teilweise von den Bestimmungen dieser Verordnung ausnehmen, wenn sich diese Beförderungen nur geringfügig auf den Kraftverkehrsmarkt auswirken aufgrund

a)

der Art der beförderten Ware oder

b)

der geringen Entfernungen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1.

„Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers“ die Tätigkeit jedes Unternehmens, das im gewerblichen Verkehr die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen oder mit Fahrzeugkombinationen ausführt;

2.

„Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers“ die Tätigkeit jedes Unternehmens, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Entgelt der beförderten Person oder des Veranstalters der Beförderung ausführt, und zwar mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, einschließlich des Fahrers mehr als neun Personen zu befördern;

3.

„Beruf des Kraftverkehrsunternehmers“ den Beruf des Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmers;

4.

„Unternehmen“ entweder jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluss von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede amtliche Stelle — unabhängig davon, ob diese über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt —, die bzw. der die Beförderung von Personen durchführt, oder jede natürliche oder juristische Person, die die Beförderung von Gütern zu gewerblichen Zwecken durchführt;

5.

„Verkehrsleiter“ eine von einem Unternehmen beschäftigte natürliche Person oder, falls es sich bei diesem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, diese Person selbst oder gegebenenfalls eine von diesem Unternehmen vertraglich beauftragte andere natürliche Person, die tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten dieses Unternehmens leitet;

6.

„Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers“ eine Verwaltungsentscheidung, durch die einem Unternehmen, das die in dieser Verordnung geregelten Voraussetzungen erfüllt, gestattet wird, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auszuüben;

7.

„zuständige Behörde“ eine einzelstaatliche, regionale oder kommunale Behörde in einem Mitgliedstaat, die zum Zwecke der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers prüft, ob ein Unternehmen die in dieser Verordnung geregelten Voraussetzungen erfüllt, und die befugt ist, eine Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu erteilen, auszusetzen oder zu entziehen;

8.

„Niederlassungsmitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, in dem ein Unternehmen niedergelassen ist, ungeachtet des Umstandes, ob der Verkehrsleiter aus einem anderen Land stammt.

Artikel 3

Anforderungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers

(1) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben, müssen:

a)

über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in einem Mitgliedstaat verfügen;

b)

zuverlässig sein;

Quelle: Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwg Niederösterreich, <http://www.lvwg.noe.gv.at>

© 2025 JUSLINE

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