

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 Gewerbeberechtigten 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. <

## 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.*

**D**a 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 Werks Gelände 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](mailto:m.patocka@irm-kotax.com)  
[www.irm-kotax.com](http://www.irm-kotax.com)

