



**VERWALTUNGSGERICHT
WIEN**

1190 Wien, Muthgasse 62
Telefon: (+43 1) 4000 DW 38700
Telefax: (+43 1) 4000 99 38700
E-Mail: post@vgw.wien.gv.at
ERV-Anschriftcode: Z011300
ERsB: 9110019835300

GZ: VGW-041/002/8434/2024-41
A. B.

Wien, 15.09.2025
III

Geschäftsabteilung: VGW-M

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch den Richter Dr. Fegerl über die Beschwerde des Herrn A. B., vertreten durch Rechtsanwälte GmbH, gegen das Straferkenntnis des Magistrates der Stadt Wien, Magistratisches Bezirksamt für den 22. Bezirk, vom 14.05.2024, ZI. ..., wegen einer Übertretung des § 26 Abs. 1 Z 3 iVm § 21 Abs. 1 Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz (LSD-BG), nach durchgeföhrter öffentlicher mündlicher Verhandlung am 24.04.2025 und 26.05.2025 (Datum der mündlichen Verkündung des Erkenntnisses), zu Recht erkannt:

I. Gemäß § 50 VwGVG wird der Beschwerde in der Tat- und Schuldfrage keine Folge gegeben und das angefochtene Straferkenntnis insofern mit der Maßgabe bestätigt, dass im Spruch des Straferkenntnisses in der Tatumschreibung unter I. 1.) beim Arbeitnehmer C. D. der Arbeitsantritt: „15.03.2023“ lautet, die Punkte 2.) und 3.) betreffend die Arbeitnehmer E. und F. entfallen, die anschließenden vier Zeilen von „II.“ bis „Behördliche Genehmigung (§ 21 Abs 1 Z 3 LSD-BG)“ entfallen und die folgenden Absätze 4.) bis 7.) betreffend die Arbeitnehmer G. H., I. J., I. K. und I. L. die Nummerierungen 2.) bis 5.) erhalten. § 26 Abs. 1 Z 3 und § 21 Abs. 1 LSD-BG sind in der Fassung BGBI. I Nr. 174/2021 anzuwenden.

Die gemäß § 26 Abs. 1 LSD-BG idF BGBI. I Nr. 174/2021 verhängte Geldstrafe wird auf € 1.000,-- und die Ersatzfreiheitsstrafe wird auf 1 Tag herabgesetzt. Dementsprechend verringert sich der Beitrag zu den Kosten des Verfahrens der belangten Behörde auf € 100,--.

Die Haftung der M. s.r.o. gemäß § 9 Abs. 7 VStG bezieht sich auf die herabgesetzten Beträge.

II. Gemäß § 52 Abs. 8 VwGVG ist kein Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens zu leisten.

III. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig.

Entscheidungsgründe

1.1. Mit Straferkenntnis der belangten Behörde vom 14.05.2024 wurde der Beschwerdeführer (kurz: BF) schuldig erkannt, er habe als zur Vertretung nach außen Berufener (§ 9 Abs. 1 VStG) der Firma M. s.r.o. mit Sitz in N., O., Slowakische Republik, diese sei Arbeitgeberin mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat oder EWR-Staat oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft , zu verantworten, dass - wie bei einer Kontrolle des Amtes für Betrugbekämpfung, Finanzpolizei, Team ..., gemeinsam mit der Schifffahrtaufsicht Wien am 15.03.2023, um 12:45 Uhr, in 1220 Wien, Tankhafen Lobau, Schiff „P.“ festgestellt worden sei - die angeführten mobilen Arbeitnehmer im Transportbereich im Bundesgebiet beschäftigt worden seien und unten angeführte Unterlagen im Fahrzeug während des Entsendezeitraums nicht bereithalten und auch vor Ort nicht unmittelbar in elektronischer Form zugänglich gemacht worden seien, obwohl eine Verwaltungsübertretung begehe, wer die erforderlichen Unterlagen entgegen § 21 Abs. 1 nicht bereithalten oder dem Amt für Betrugbekämpfung oder der Bauarbeiter-Urlaubs- und Abfertigungskasse vor Ort nicht unmittelbar in elektronischer Form zugänglich mache.

Gem. § 21 Abs. 1 seien folgende Unterlagen bereitzuhalten:

1. Unterlagen über die Anmeldung des Arbeitnehmers zur Sozialversicherung (Sozialversicherungsdokument E 101 nach der Verordnung (EWG) Nr. 1408/71, oder Sozialversicherungsdokument A 1 nach der Verordnung (EG) Nr. 883/04 zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit), sofern für den entsandten Arbeitnehmer in Österreich keine Sozialversicherungspflicht bestehe; ...
3. die behördliche Genehmigung der Beschäftigung der entsandten Arbeitnehmer im Sitzstaat des Arbeitgebers gemäß § 19 Abs. 3 Z 11 oder Abs. 7 Z 8, sofern eine solche erforderlich sei.

„I.“

Folgende Unterlagen wurden für nachstehende Arbeitnehmer nicht im Fahrzeug im Inland bereithalten oder zugänglich gemacht:

- SV-Dokument E 101/A 1 (§ 21 Abs. 1 Z 1 LSD-BG)

1.)

Arbeitnehmer: C. D.

geb.: ...

Staatsangehörigkeit: Ungarn

Tätigkeit: 2. Kapitän

Arbeitsantritt: zumindest seit 02.03.2023

Arbeits(Einsatz)ort und Kontrollzeit: 1220 Wien, Tankhafen Lobau, Schiff „P.“,
am 15.03.2023, gegen 12:45 Uhr

2.)

Arbeitnehmer: E. R.

geb.: ...

Staatsangehörigkeit: Ungarn

Tätigkeit: Kapitän

Arbeitsantritt: 01.02.2023

Arbeits(Einsatz)ort und Kontrollzeit: 1220 Wien, Tankhafen Lobau, Schiff „P.“,
am 15.03.2023, gegen 12:45 Uhr

3.)

Arbeitnehmer: F. S.

geb.: ...

Staatsangehörigkeit: Ungarn

Tätigkeit: Kapitän

Arbeitsantritt: 01.02.2023

Arbeits(Einsatz)ort und Kontrollzeit: 1220 Wien, Tankhafen Lobau, Schiff „P.“,
am 15.03.2023, gegen 12:45 Uhr

II.

Folgende Unterlagen wurden für nachstehende Arbeitnehmer nicht im Fahrzeug
im Inland bereitgehalten oder zugänglich gemacht:

- SV-Dokument E 101/A 1 (§ 21 Abs. 1 Z 1 LSD-BG)
- Behördliche Genehmigung (§ 21 Abs. 1 Z 3 LSD-BG)

4.)

Arbeitnehmer: G. H.

geb.: ...

Staatsangehörigkeit: Serbien

Tätigkeit: Steuermann

Arbeitsantritt: 15.03.2023

Arbeits(Einsatz)ort und Kontrollzeit: 1220 Wien, Tankhafen Lobau, Schiff „P.“,
am 15.03.2023, gegen 12:45 Uhr

5.)

Arbeitnehmer: I. J.

geb.: ...

Staatsangehörigkeit: Serbien

Tätigkeit: 1. Kapitän

Arbeitsantritt: 15.03.2023, 13:00 Uhr

Arbeits(Einsatz)ort und Kontrollzeit: 1220 Wien, Tankhafen Lobau, Schiff „P.“,
am 15.03.2023, gegen 12:45 Uhr

6.)

Arbeitnehmer: I. K.

geb.: ...

Staatsangehörigkeit: Serbien

Tätigkeit: Matrose

Arbeitsantritt: 15.03.2023

Arbeits(Einsatz)ort und Kontrollzeit: 1220 Wien, Tankhafen Lobau, Schiff „P.“, am 15.03.2023, gegen 12:45 Uhr

7.)

Arbeitnehmer: I. L.

geb.: ...

Staatsangehörigkeit: Serbien

Tätigkeit: Matrose

Arbeitsantritt: 15.03.2023, 13:00 Uhr

Arbeits(Einsatz)ort und Kontrollzeit: 1220 Wien, Tankhafen Lobau, Schiff „P.“, am 15.03.2023, gegen 12:45 Uhr

Für die angeführten Arbeitnehmer besteht in Österreich keine Sozialversicherungspflicht.“

Wegen Übertretung des § 26 Abs. 1 Z 3 iVm § 21 Abs. 1 LSD-BG iVm § 9 Abs. 1 VStG verhängte die belangte Behörde gemäß § 26 Abs. 1 LSD-BG über den BF eine Geldstrafe von € 2.500,-- (Ersatzfreiheitsstrafe: 2 Tage und 10 Stunden) und schrieb gemäß § 64 VStG einen Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens in der Höhe von € 250,-- zur Zahlung vor. Die M. s.r.o. hafte gemäß § 9 Abs. 7 VStG über die verhängte Geldstrafe von € 2.500,-- und die Verfahrenskosten von € 250,-- zur ungeteilten Hand.

Dagegen richtet sich die vorliegende, rechtzeitig eingebrachte Beschwerde, in der im Wesentlichen vorgebracht wird, die in § 21 Abs. 1 LSD-BG enthaltenen Verpflichtungen setzten zwingend eine Entsendung voraus. Hinzukomme, dass § 1 Abs. 8 Z 1 LSD-BG eine Ausnahmebestimmung für mobile Arbeitnehmer iSd § 1 Abs. 9 LSD-BG vorsehe, die § 21 Abs. 1 LSD-BG umfasse. Wann eine Entsendung vorliege, definiere das Gesetz jedoch nicht. Bei der Beurteilung, ob eine Entsendung vorliege, sei nach der Rechtsprechung darauf abzustellen, ob die fragliche Arbeitsleistung eine hinreichende Verbindung zum Hoheitsgebiet des jeweiligen Mitgliedstaates aufweise (Hinweis auf: VwGH Ra 2023/11/0034 und EuGH C-815/18). Diese setzte eine Gesamtwürdigung aller Gesichtspunkte voraus, welche die Tätigkeit des bestreffenden Arbeitnehmers kennzeichneten. Die auf der „P.“ angetroffenen Personen hätten mit dem Schiff im Rahmen eines grenzüberschreitenden Transports Güter transportiert und dabei lediglich Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes ausgeübt. Sie seien nur kurzzeitig in Österreich tätig gewesen und hätten das Schiff während der Arbeit nicht verlassen. Da Be- und Entladen sei nicht von der Besatzung, sondern vom Hafenpersonal erledigt worden. Es bestehe daher keine hinreichende Verbindung zu Österreich, weshalb es sich auch nicht um nach Österreich entsandte mobile Arbeitnehmer handle, wodurch die Verpflichtung des § 21 Abs. 1 LSD-BG nicht zum Tragen komme. Aber auch aufgrund der anzuwendenden Ausnahmebestimmung (§ 1 Abs. 8 Z 1 LSD-BG) finde § 21 Abs. 1 LSD-BG keine Anwendung.

1.2. Das Verwaltungsgericht Wien brachte der Amstpartei (Amt für Betrugsbekämpfung, Finanzpolizei Team ...) die Beschwerde zur Kenntnis und

gab ihr Gelegenheit zur Stellungnahme, von der diese mit Schreiben vom 12.08.2024 Gebrauch machte und auszugsweise Folgendes vorbrachte:

„... Entgegen dem Vorbringen in der Beschwerde handelt es sich im vorliegenden Fall nicht um einen grenzüberschreitenden Verkehr, sondern auf Grund der Feststellungen vor Ort eindeutig um eine Kabotagefahrt und somit um eine Entsendung.“

Hinsichtlich der neuerlich vorgebrachten Ausnahmebestimmung iSd § 1 Abs. 8 Z 1 bzw. § 1 Abs. 9 LSD-BG ist auf folgendes hinzuweisen: wie bereits im Strafantrag ausgeführt, handelt es sich bei den verfahrensgegenständlichen Tätigkeiten um Kabotagefahrten. Diese Kabotagetätigkeiten sind iSd Entsenderichtlinie (RL 96/71/EG) als Entsendungen zu beurteilen. Die vom Beschuldigten zitierte EuGH-Entscheidung C-815/18 bzw. Judikatur des VwGH Ra 2023/11/0034 betreffen Transporttätigkeiten, welche im Rahmen des Ziel- bzw. Quellverkehrs durchgeführt wurden. Hier war fraglich, ob der Ziel- und Quellverkehr überhaupt als Entsendung angesehen werden kann. Dazu wurde vom EuGH festgestellt, dass in diesen Fällen nur dann eine Entsendung vorliegt, wenn eine hinreichende Verbindung in den jeweiligen Mitgliedsstaat erkennbar ist. Bei Kabotagetätigkeiten ist hingegen der Nachweis einer hinreichenden Verbindung für das Vorliegen einer Entsendung unerheblich. Dies deshalb, weil Kabotagetätigkeiten im Einklang mit den europarechtlichen Bestimmungen einerseits, aber auch nach den nationalen Bestimmungen und der herrschenden Lehre sowie Judikatur andererseits, immer als Entsendungen anzusehen sind. Nachdem im gegenständlichen Fall aber nicht nur eine grenzüberschreitende Transporttätigkeit, sondern im Anschluss daran ebenfalls Kabotagefahrten durchgeführt wurden, sind diese Kabotagefahrten den Bestimmungen des LSD-BG unterlegen. ...“

1.3. Am 24.04.2025 und (fortgesetzt) am 26.05.2025 führte das Verwaltungsgericht Wien in der Beschwerdesache eine öffentliche mündliche Verhandlung durch. Am 24.04.2025 wurden der Beschwerdeführer als Partei sowie die Zeugen J. I., H. G. und S. F. einvernommen. Am 26.05.2025 wurden die Zeugen T. und U. (Kontrollorgane) sowie R. E. einvernommen und das Erkenntnis wurde mündlich verkündet.

Der rechtsfreundlichen Vertreter des BF brachte eingangs der Verhandlung am 24.04.2025 Folgendes vor:

„Vorgelegt werden die als Kooperationsvertrag bezeichneten Werkverträge der M. s.r.o. mit den gegenständlichen Besatzungsmitgliedern – ausgenommen K. I., wobei Herr C. unter der Einzelfirma V. aufscheint, deren Chef er ist. Die sieben Werkverträge haben jeweils eine deutsche Übersetzung im Anhang (werden verlesen und als Beilagen ./1 bis ./6 zum Akt genommen). Mit K. I. gab es keinen Werkvertrag weil dieser Angestellte von J. I. war und Herr J. I. dessen Arbeitseinätze gemeinsam mit seinen eigenen der M. s.r.o. verrechnet hat.“

Weiters wird auftragsgemäß das Bordbuch des Schiffs P. beginnend mit 05.05.2022 bis 03.04.2024 vorgelegt. Bezüglich des K. I. liegt dem Beschwerdeführer nur dessen Arbeitsvertrag mit J. I. in serbischer und englischer Sprache vor.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Besatzungsmitglieder keine Angestellten der M. s.r.o. sind. Sie melden sich üblicherweise bei der M. s.r.o. und geben die Zeiten ihrer Verfügbarkeit an und dann wird mit ihnen vereinbart, wann sie auf diesem Schiff tätig sind, was in der Regel ein Monat dauern soll. Die Hierarchie auf dem Schiff richtet sich nach der Funktionsaufteilung, die wiederum von der

Zusammensetzung der Besatzungsmitglieder abhängig ist und dann von der M. s.r.o. mit den Leuten vereinbart wird. Im Übrigen wird auf das bisherige Vorbringen verwiesen.“

Der Beschwerdeführer gab am 24.04.2025 – unter Beziehung einer Dolmetscherin für die slowakische Sprache – Folgendes an:

„Es entspricht der allgemeinen Übung, dass die Besatzungsmitglieder als Freiberufler und Selbstständige tätig werden. Im Schiffverkehr ist es in der Slowakei weiterhin möglich, dass die Besatzungsmitglieder als Selbstständige und nicht als Beschäftigte arbeiten. Auch die ehemals staatlichen Schifffahrtsunternehmen beschäftigen Selbstständige als Besatzungsmitglieder.“

Wir haben keine Verträge mit den Raffinerien, sondern wir bekommen die Aufträge von der Schweizer Spedition W., welche wiederum langfristige Verträge mit Raffinerien hat. Wie kurzfristig die Aufträge reinkommen, ist unterschiedlich. Wenn das Schiff also wie hier mit Ladung von Bratislava nach Linz fährt und dann leer nach Wien kommt, kann es sein, dass wir den Auftrag für Korneuburg erst kurzfristig bekommen. Es kann aber auch sein, dass wir es schon wissen, wenn das Schiff nach Linz fährt.

Dass es gelegentlich innerösterreichische Transportfahrten von Wien nach Korneuburg oder Linz gibt, ist eigentlich eine Folge der Russlandsanktionen. Davor sind wir nur international zwischen Budapest, Bratislava, Wien und Linz gefahren. Durch die Russlandsanktionen hat etwa die ungarische X. weniger Treibstoffe zur Verfügung und kauft bei der AA. und die Raffinerien schicken die Treibstoffe in ihre Tanklager, die X. also nach Korneuburg. Die Zahlung der Besatzungsmitglieder ist nach Tagen und von der Funktion abhängig, also damals waren es etwa für den Schiffsführer € 170,-- täglich. Die schicken eine Rechnung und die M. s.r.o. bezahlt das. Die Anweisungen, wann sie wohin fahren sollen, bekommen sie von der M. s.r.o. oder manchmal auch direkt vom Disponenten der W.. Wo die Mannschaft wechselt ist unterschiedlich, das wird jeweils telefonisch über mich ausgemacht. Es werden manches Mal auch nur einzelne Besatzungsmitglieder ausgetauscht, etwa, weil sie familiäre Probleme haben. Die Schiffsführer sprechen das untereinander ab, wann und wo die Mannschaft gewechselt wird. Die Mannschaften fahren meistens mit einem Taxikleinbus zum Wechselort. Das bezahlen sie selber und stellen der M. s.r.o. die Fahrt dann in Rechnung.

Wenn ein Besatzungsmitglied sagt, dass er keine Zeit hat, oder nicht arbeiten kann, dann muss ich einen Ersatz finden. Oder es kann auch sein, dass er einen Ersatz findet und mir vermittelt. Zur Not kann ich selbst als Kapitän fahren.

Die M. s.r.o. betreibt außer der P. noch ein zweites Schiff. Beim zweiten Schiff kommt die Besatzung über eine Personalagentur; dort ist die Besatzung aus Ukrainern bestehend. Die M. s.r.o. hat außer den Besatzungsmitgliedern und mir sowie meiner Frau als Büroangestellte kein Personal für Büro oder Technik. Ich bin zwar Geschäftsführer aber eigentlich schon Rentner. Der Mannschaftswechsel wird einige Tage vorher vereinbart. Es ist aber unterschiedlich und in der Regel soll die Mannschaft ein Monat am Schiff bleiben. Mehr oder weniger sind die Besatzungen im Kern gleichbleibend, weil der erste Kapitän meistens seine Männer hat oder mitbringt, denen er vertraut.“

Bei der Be- und Entladung des Schiffes bleibt die Besatzung an Bord und fährt auf Anweisung des Landpersonals zur Stelle, wo gelöscht oder beladen werden soll. Den Rest macht das Landpersonal und das Schiffspersonal öffnet oder schließt nur die Ventile bzw. Schieber etc. am Bord des Schiffes.“

Der Zeuge J. I. sagte – unter Beziehung einer Dolmetscherin für die serbische Sprache – am 24.04.2025 Folgendes aus:

„Es ist richtig, dass ich am 15.03.2023 im Tankhafen Lobau gerade mit einer neuen Besatzung auf das Tankschiff P. gegangen bin. Ich war der erste Kapitän der neuen Besatzung. Ich kann mich nicht mehr genau erinnern, wo wir dann hingefahren sind, aber das Schiff war kurz zuvor in der Lobau frisch beladen worden. Wo wir mit der Ladung hingefahren sind, muss sich dem Bordbuch entnehmen lassen. Davor war ich 30 Tage nicht an Bord dieses Schiffes. Wir sind organisiert mit einem Taxi von Serbien zu dem Mannschaftswechsel nach Wien gekommen. Ich habe das nach Absprache mit meinen Mannschaftskollegen organisiert. Dass ich dort nach Wien kommen sollte, weiß ich vom Beschwerdeführer, mit dem das telefonisch abgesprochen war. Das Personal an Bord wird vom Beschwerdeführer bezahlt. Die anderen beiden I. sind meine beiden Söhne. Einer meiner Söhne hat selbst eine Firma, so wie ich, und ein Sohn arbeitet bei ihm in der Firma.“

Über Vorhalt Beilage ./7 gebe ich an, dass mein Sohn K. damals bei mir in der Firma gearbeitet hat. Jeder rechnet selber gegenüber der M. s.r.o. seinen Arbeitseinsatz ab, damals habe ich aber den K. mit mir mitabgerechnet. Das Schiff ist damals sehr oft in der Lobau geladen worden. Es ist ein oder zweimal vorgekommen, dass diese Ladung dann auch wieder in Österreich am Zielort gelöscht wurde, ohne dass eine Grenzüberschreitung der Fahrt stattgefunden hat. Die Hauptstrecke war aber von oder nach Budapest. Ich erinnere mich, dass wir damals am 15.03.2023 gegen 13:00 Uhr aufs Schiff gekommen sind und die Kontrolle noch ca. 2 Stunden gedauert hat. Die Kontrollorgane wollten die Reisepässe sehen und haben nach Arbeitsverträgen und Sozialversicherung gefragt. Wir wurden nach der Bezahlung befragt. Wir waren in Serbien sozialversichert. Ich war genauso wie L. als Selbstständiger in Serbien sozialversichert und K. als Beschäftigter in meiner Firma. Bei der M. s.r.o. waren wir nicht beschäftigt und nicht in der Slowakei sozialversichert.“

Wenn ich gefragt werde, wie ich meine Arbeitseinsätze bzw. Arbeitszeiträume in den nächsten 6 Monaten einteile, so gebe ich an, dass das schon grundsätzlich der Beschwerdeführer bestimmt, aber dass wir uns etwa monatlich abwechseln. Wir machen das alles mündlich aus. Ich kann es aber schon sagen, wenn ich zu gewissen Zeiten nicht kann und dann mache ich eine Vertretung für mich aus. Wir können uns untereinander auch eine Vertretung ausmachen, sind aber immer in Verbindung mit dem Chef, also dem Beschwerdeführer. Üblicherweise weiß man drei vier Tage vorher, wo die nächsten Touren hingehen. Ich bekomme zwei bis vier Touren und kann dann die Fahrten und die Dauer planen.

Ich arbeite seit Dezember 2020 für die M. s.r.o.. Ich habe dazwischen bzw. nach einem Monat meiner Tätigkeit bei der M. s.r.o. auch kurzzeitig einige Tage bei einer anderen Firma ausgeholfen. Ich habe bei verschiedenen Firmen für einzelne Fahrten ausgeholfen. Ich bin immer als erster Kapitän tätig und führe die Schiffspapiere. Es kann nicht sein, dass ich als Steuermann eingesetzt werde.“

Auch bei den anderen Firmen, bei denen ich gelegentlich aushelfe, stelle eine Rechnung für meine Arbeit aus.“

Der Zeuge H. G. sagte – unter Beziehung einer Dolmetscherin für die serbische Sprache – Folgendes aus:

„Ich kann mich an die Kontrolle am 15.03.2023 im Tankhafen Lobau auf der P. noch erinnern. Der Kapitän J. I. hat mich angerufen und mich gefragt, ob ich mit ihm arbeiten möchte. Die Vereinbarungen hat J. I. mit dem Beschwerdeführer getroffen. Nachdem ich eine eigene Einzelfirma hatte, habe ich dann einen Vertrag gemacht mit der M. s.r.o. Als Entlohnung habe ich € 130,-- pro Tag von der M. s.r.o. bekommen. Ich kann mich erinnern, dass das Schiff damals am 15.03.2023 vor dem Mannschaftswechsel frisch beladen worden ist und wir mit der Ladung dann nach Korneuburg gefahren sind, wo die Ladung dann gelöscht wurde. Solche innerösterreichischen Fahrten, bei denen ohne Grenzüberschreitung in Österreich beladen und entladen wurde, hat es etwa ein bis zweimal pro Monat gegeben.“

Für meine Arbeitsleistung stelle ich der M. s.r.o. eine Rechnung aus, und zwar für die Zeit vom Tag, an dem ich an Board gehe bis zum Auschecken. Zusätzlich wird die An- und Abreise vom Schiff und das Essen verrechnet und bezahlt. Das Essengeld in Höhe von € 1.500,-- für ein Monat und fünf Personen haben wir im Voraus bekommen. Die An- und Abreisekosten werden in Rechnung gestellt.

Ich glaube, dass ich seit 2021 für die M. s.r.o. arbeite. Für andere Firmen arbeite ich nicht.“

Der Zeuge S. F. sagte – unter Beziehung einer Dolmetscherin für die ungarische Sprache – Folgendes aus:

„Es ist richtig, dass ich am 15.03.2023 kurz vor 13.00 Uhr noch auf der P. war als erster Kapitän. Ich war dabei das Schiff zu verlassen und es ist gerade die neue Mannschaft gekommen. Das Schiff war in Wien frisch beladen worden und sollte dann mit der Ladung nach Korneuburg fahren. Wir hatten den Lade-Ponton verlassen und warteten auf die Papiere, als die neue Mannschaft gekommen ist. Das Monat davor war ich auf dem Schiff tätig gewesen. Ich arbeite seit 2019 für die M. s.r.o.. Innerösterreichische Transportfahrten, bei denen ohne Grenzübertritt in Österreich beladen und in Österreich wieder entladen wurde, hat es damals vielleicht zwei Mal bis max. drei Mal pro Monat gegeben. Die Touren habe ich von Herrn Y., dem Chef oder Disponenten der W. bekommen. Wir bekamen die Aufträge mit einem Messengerdienst von ihm und nicht vom Beschwerdeführer. Ich bespreche einiges auch mit dem Beschwerdeführer. Die Bezahlung erfolgt durch den Beschwerdeführer. Die beiden Mannschaften kommunizieren miteinander und wird der Wechsel wenige Tage vorher ausgemacht. Es wird ungefähr nach einem Monat gewechselt. Das machen sich die Mannschaften untereinander aus. Mich hat meine Frau zum letzten Mannschaftswechsel mit dem Auto hingefahren. Ich habe nur für die Firma M. s.r.o. gearbeitet damals und nicht auch für andere Firmen. Ich war damals als Selbstständiger in Ungarn sozialversichert. Ich habe die Beiträge selber bezahlt.“

Zwei Mannschaftskollegen sind mit dem Zug zum Wechsel angereist und andere wurden von Verwandte hingefahren. Für meine Arbeitsleistungen stelle ich eine Rechnung aus und bekomme dann das Geld. Der Betrag hängt davon ab, wieviel Tage ich auf dem Schiff tätig war. Dementsprechend variiert der Betrag.

Die beiden Mannschaften bleiben fast immer gleich. Es gibt kaum Änderungen. Wenn ich plötzlich krank werde oder etwa einen Notfall in der Familie hätte, dann würde ich mit dem anderen Kapitän besprechen, ob er mich vertreten kann.

„Es wird so gemacht, dass wir uns untereinander um die Vertretung kümmern. Bei der anderen Besatzung gab es am Anfang meiner Tätigkeit für die M. s.r.o. auch noch einen anderen Kapitän.“

Der Zeuge T. sagte Folgendes aus:

„Den Strafantrag bzw. die Strafanträge in den gegenständlichen Fällen habe ich verfasst. Ich war bei der Kontrolle am 15.03.2023 im Tankhafen Lobau der Einsatzleiter. Wir haben damals einmal pro Monat Schiffskontrollen gemacht gemeinsam mit der Schifffahrtsaufsicht Wien. Es gab keinen besonderen Anlass und wir haben u.a. das im Tankhafen Lobau liegende Schiff P. kontrolliert. Am Beginn der Kontrolle befanden sich zwei Besatzungsmitglieder an Bord des Schiffes, und zwar Herr F. und der Herr E.. Von denen wollten wir die Unterlagen und zwar das Bordbuch, Schifferdienstausweise, Schiffszulassung. Herr F. hat angegeben, dass die übrigen drei Besatzungsmitglieder bereits von Bord gegangen seien, weil sogleich die neue 5-köpfige Besatzung an Bord kommen werde, also der Crewwechsel anstehe.“

Wir haben dann die Frachtpapiere abverlangt und auch die Fahrtroute erfragt. Dabei haben wir festgestellt, dass das Schiff mit Ladung von der Slowakei kommend nach Linz gefahren war, dort entladen hatte und leer nach Wien Lobau gefahren war. In Wien Lobau war gerade eine Treibstoffladung fertig geladen worden und sollte das Schiff nunmehr nach dem Crewwechsel die Treibstoffladung nach Korneuburg bringen und dort entladen. Im Zuge dieser Befragungen und Feststellungen kam die neue Besatzung an Bord, die wir dann ebenfalls überprüft haben. Also wir haben von ihnen die Schifferausweise kontrolliert und wir haben von allen 7 Besatzungsmitgliedern Personenblätter ausfüllen lassen. Nachdem wir bereits festgestellt hatten, dass aus unserer Sicht eine Kabotagefahrt von Wien nach Korneuburg durchgeführt wird haben wir auch die Entsendemeldungen und Sozialversicherungsdokumente verlangt und Muster solcher Entsendemeldungen und A1-Dokumente vorgezeigt. Die Besatzungsmitglieder kannten diese Dokumente nicht.“

Wenn ich gefragt werde, ob wir auch nach Arbeitsverträgen gefragt haben, so gebe ich an, dass wir sicher die Leute nach Arbeitsverträgen gefragt haben und diese keine vorlegen konnten. Zur genaueren Abklärung wurde dann eine Mail-Korrespondenz mit dem Beschwerdeführer geführt, weil Herr J. I. angab, selbständig zu arbeiten und Beschäftigte zu haben und weil Herr C. angab, bei einer anderen Firma – „V.“ - als der M. S.R.O. zu arbeiten; also das haben sie auf die Personenblätter geschrieben. Wir haben dann noch alles dokumentiert, fotografiert und eingescannt, also die ganzen Beilagen zu den Strafanträgen. Das hat sicher mehr als eine Stunde gedauert. Nach 30 bis 40 Minuten sind die Herren E. und F. gegangen, nachdem wir alles von ihnen dokumentiert hatten.“

Mit dem Beschwerdeführer gab es dann einen Mailkontakt im Juli 2023 und er hat dann unsere Fragen zum Sachverhalt beantwortet. Wir haben keine weiteren Nachforschungen bezüglich früherer Kabotagefahrten und damit Entsendungen nach Österreich vor dem Kontrolltag angestellt, weil mit jeder Grenzüberschreitung nach der Kabotagefahrt die Entsendung rechtlich beendet ist. Vergangene Entsendungen können wir aus rechtlichen Gründen nicht überprüfen.

Die sprachliche Verständigung mit den Besatzungsmitgliedern war mit einfachen Formulierungen in Deutsch im Großen und Ganzen möglich. Sie konnten ein bisschen Deutsch und die Schiffskapitäne sollten ohnehin Deutsch können. Im Übrigen sind die Personenblätter, die sie ausgefüllt haben, mehrsprachig in der jeweiligen Muttersprache des Kontrollierten verfasst.

Aus juristischer Sicht hat die Akten Herr Mag. Z. dann weiterbetreut und er ist zur Ansicht gekommen, dass in den Tätigkeiten der Besatzungsmitglieder keine selbständige Tätigkeit zu erblicken ist, auch wenn vereinzelt solche Angaben auf den Personenblättern gemacht wurden. Weitere Erhebungen als die, welche den Strafanträgen beigelegt wurden und die aktenkundig sind, wurden seitens der Finanzpolizei nicht angestellt.“

Der Zeuge R. E. sagte – unter Beiziehung einer Dolmetscherin für die ungarische Sprache – Folgendes aus:

„Ich kann mich an die Kontrolle am 15.03.2023 im Tankhafen Lobau auf dem Schiff P. noch erinnern. Wir hatten gerade Dienstwechsel und wurden von der Kontrolle überrascht. Also es hat gerade die 5-köpfige Besatzung gewechselt. Ein solcher Crewwechsel findet ca. einmal im Monat statt und dabei gibt es auch eine Besprechung. Es ist abhängig, wo das Schiff sich gerade befindet und wo es günstig ist. Ich war der 2. Kapitän der alten Besatzung.“

Ich kann mich heute nicht so genau erinnern, von wo wir vor der Kontrolle gekommen waren und wo das Schiff hinfahren sollte und wo wir geladen hatten.

Wenn aus dem Bordbuch entnommen werden kann, dass wir innerösterreichische Fahrten ohne Grenzüberschreitung durchgeführt haben, so wird das stimmen, jedoch kann ich mich im Einzelnen an den Februar oder März 2023 nicht erinnern. Wenn es im Bordbuch steht, dann wird es stimmen. Wir haben die Aufträge per Telefon oder so bekommen, wo wir hinfahren sollen.

Wir verbringen im Wesentlichen während des Einsatzmonats 24 Stunden auf dem Schiff, ausgenommen kleinere Einkäufe am Land, wenn wir irgendwo liegen.

Bezahlt wurde ich vom anwesenden Beschwerdeführer. Wir haben jeweils eine Rechnung gestellt und per E-Mail an den Beschwerdeführer geschickt und der Beschwerdeführer hat uns das Geld dann aufs Konto überwiesen. Abgerechnet wurde nach Tagen auf dem Schiff, also nach Arbeitstagen. Es waren etwa 220 Euro pro Tag mit Regie bzw. Nachtdiensten. Nach Vorhalt des von mir ausgefüllten Personenblattes vom 15.03.2023 muss ich korrigieren, dass es damals 150 Euro pro Tag waren. Ich habe vorhin den aktuellen Lohn genannt, den ich seit etwa einem Jahr bekomme. Ich arbeite noch immer auf dem Schiff P., das noch immer von der M. s.r.o. betrieben wird.

Es ist richtig, dass ich keinen Arbeitsvertrag mit der M. s.r.o. hatte und habe, sondern dass ich als selbständige Person fungiere und Rechnungen an die M. s.r.o. stelle. Ich zahle meine Sozialversicherung und die Steuer selber als Einzelunternehmer, also als Einpersonenfirma in Ungarn. Wenn ich für andere Firmen als die M. s.r.o. gearbeitet habe, so waren das lediglich kurzfristige Aushilfe für einige Tage.

Die Transportaufträge haben wir vom Disponenten der W. AG bekommen. Das war im Sinne der Anweisungen des Beschwerdeführers, der uns auch angewiesen hat und uns gesagt hat, dass wir die Aufträge, die wir vom Disponenten der W. AG bekommen, durchführen sollen.

Es war sehr verschieden, wie lange wir im Voraus die Aufträge bekommen haben. Manchmal waren es 5 Tage, manchmal nur einer. Es war bei diesen Aufträgen festgelegt, von wo nach wo es wann transportiert werden musste.

Das Bordbuch wurde zwar vom 1. Kapitän geführt, aber ich weiß wie das geht und es muss täglich eingetragen werden, wo das Schiff gefahren ist oder wo es sich befindet.

In welchem Monat ich arbeite oder nicht, richtet sich nach der Absprache oder wie wir es ausmachen. Ich bespreche das mit Herrn F., dem 1. Kapitän, mit dem ich Kontakt halte. Ich nehme an, dass er es dem Beschwerdeführer weiterleitet bzw. diesen informiert. Der Kontakt mit der anderen Besatzung beschränkt sich auf den Crewwechsel.

Wenn ich verhindert bin und ein Monat nicht arbeiten kann oder will, so kann ich das natürlich sagen. Wenn es technische Probleme oder Schäden gibt dann berichten wir das dem Disponenten der W. und dem Beschwerdeführer.

Wenn einer gesundheitliche Probleme hatte oder ausgefallen ist, dann haben wir eine Lösung gefunden also, dass wir ihn medizinisch behandeln lassen haben oder die Betriebsart des Schiffes gewechselt haben, sodass wir weniger Besatzung gebraucht haben.

Dass ein Ersatz für mich oder ein anderes erkranktes Besatzungsmitglied gefunden werden musste, ist meiner Erinnerung nach, nicht vorgekommen.“

Der Zeuge U. gab an, seine Aufgabe bei der Kontrolle des Tankschiffs sei gewesen, von allen angetroffenen Besatzungsmitgliedern mehrsprachige Personenblätter ausfüllen zu lassen und die Dokumente zu fotografieren. Das Ausfüllen der Personenblattformulare habe gut funktioniert, er habe nur Hinweise erteilt, z.B. wenn etwas gefehlt habe. Wo das Schiff vor der Kontrolle gefahren sei und wo es am Kontrolltag hinfahren habe sollen, wisse er nicht mehr.

Die Parteienvertreter und der BF verwiesen ausgangs der Verhandlung jeweils auf ihr bisheriges Vorbringen. Das Erkenntnis wurde am 26.05.2025 mündlich verkündet. Mit E-Mail vom 04.06.2025 stellte der Vertreter des BF fristgerecht den Antrag auf (ungekürzte) schriftliche Ausfertigung des Erkenntnisses.

2.0. Das Verwaltungsgericht Wien hat erwogen:

2.1. Das gegenständliche Strafverfahren geht auf einen Strafantrag der Amtspartei vom 27.11.2023 zurück, welcher aufgrund der Ergebnisse einer am 15.03.2023 gegen 12:45 Uhr auf dem Schiff „P.“ im Tankhafen Lobau (1220 Wien) Kontrolle und einer schriftlichen Fragenbeantwortung (durch den BF) vom 27.07.2023 erstattet wurde. Neben der Korrespondenz mit dem BF enthalten die Beilagen zum Strafantrag Fotodokumentationen der Schifferdienstbücher, des Bordbuches und weiterer Schiffsdocumente, des Beförderungspapiers zur Schiffsladung vom 15.03.2023 sowie Lichtbilder der verfahrensgegenständlichen Besatzungsmitglieder und von ihnen ausgefüllte Personenblätter.

2.2. Gemäß § 1 Abs. 4 LSD-BG idF BGBl. I Nr. 174/2021 gilt dieses Bundesgesetz unbeschadet des auf das Arbeitsverhältnis sonst anzuwendenden Rechts auch für aus der Europäischen Union (EU), dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR), der schweizerischen Eidgenossenschaft oder aus einem sonstigen Drittstaat zur Erbringung einer Arbeitsleistung nach Österreich entsandte Arbeitnehmer oder grenzüberschreitend überlassene Arbeitskräfte im Sinne des § 3 Abs. 4 AÜG.

Gemäß § 1 Abs. 8 (Z 1) LSD-BG idF BGBl. I Nr. 111/2022 findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung auf (1.) die Tätigkeit als mobiler Arbeitnehmer im Sinne des Abs. 9 in der grenzüberschreitenden Güter- und Personenbeförderung (Transportbereich), sofern die Arbeitsleistung ausschließlich im Rahmen des Transitverkehrs erbracht wird und nicht der gewöhnliche Arbeitsort in Österreich liegt; bei mobilen Arbeitnehmern im Straßenverkehr finden jedoch § 21a und § 26a Abs. 1 Z 3 und Abs. 2 Anwendung.

Gemäß § 1 Abs. 9 leg. cit. sind mobile Arbeitnehmer im Sinne dieses Bundesgesetzes Personen, die als Fahrer oder als Begleitpersonal in der Personen- und Güterbeförderung tätig sind, sowie Arbeitnehmer eines Arbeitgebers, der in einer anderen Branche als der Personen- und Güterbeförderung tätig ist, der aber die Arbeitnehmer in Österreich vorwiegend in der Personen- und Güterbeförderung einsetzt.

Gemäß § 2 Abs. 1 LSD-BG idF BGBl. I Nr. 174/2021 ist für die Beurteilung, ob ein Arbeitsverhältnis, eine grenzüberschreitende Entsendung oder Überlassung im Sinne dieses Bundesgesetzes vorliegt, der wahre wirtschaftliche Gehalt und nicht die äußere Erscheinungsform des Sachverhalts maßgebend.

Gemäß § 21 Abs. 1 LSD-BG idF BGBl. I Nr. 174/2021 haben Arbeitgeber mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat oder EWR Staat oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft folgende Unterlagen am Arbeits(Einsatz)ort im Inland während des Entsendezeitraums bereitzuhalten oder diese dem Amt für Betriebsbekämpfung oder der Bauarbeiter-Urlaubs- und Abfertigungskasse unmittelbar vor Ort und im Zeitpunkt der Erhebung in elektronischer Form zugänglich zu machen:

, 1. Unterlagen über die Anmeldung des Arbeitnehmers zur Sozialversicherung (Sozialversicherungsdokument E 101 nach der Verordnung (EWG) Nr. 1408/71, oder Sozialversicherungsdokument A 1 nach der Verordnung (EG) Nr. 883/04 zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit), sofern für den entsandten Arbeitnehmer in Österreich keine Sozialversicherungspflicht besteht; kann der Arbeitgeber zum Zeitpunkt der Erhebung durch Nachweise in deutscher oder

englischer Sprache belegen, dass ihm die Erwirkung der Ausstellung dieser Dokumente durch den zuständigen Sozialversicherungsträger vor der Entsendung nicht möglich war, sind gleichwertige Unterlagen in deutscher oder englischer Sprache (Antrag auf Ausstellung des Sozialversicherungsdokuments E 101 oder A 1 und Dokumente, aus denen sich ergibt, dass der Arbeitnehmer für die Dauer der Entsendung der ausländischen Sozialversicherung unterliegt) bereitzuhalten;

2. die Meldung gemäß § 19;

3. die behördliche Genehmigung der Beschäftigung der entsandten Arbeitnehmer im Sitzstaat des Arbeitgebers gemäß § 19 Abs. 3 Z 11 oder Abs. 7 Z 8, sofern eine solche erforderlich ist.

Bei innerhalb eines Arbeitstages wechselnden Arbeits(Einsatz)orten sind die erforderlichen Unterlagen am ersten Arbeits(Einsatz)ort bereitzuhalten oder in elektronischer Form zugänglich zu machen. Bei mobilen Arbeitnehmern im Transportbereich sind die vorgenannten Unterlagen bereits ab Einreise in das Bundesgebiet im Fahrzeug bereitzuhalten oder in elektronischer Form zugänglich zu machen. Ein Beschäftiger, der einen Arbeitnehmer zu einer Arbeitsleistung nach Österreich entsendet, gilt in Bezug auf die Verpflichtung nach dieser Bestimmung als Arbeitgeber.“

Gemäß § 26 Abs. 1 (Z 3) leg. cit. begeht unabhängig von der Anzahl der von der Verwaltungsübertretung betroffenen Arbeitnehmer eine einzige Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe bis zu 20 000 Euro zu bestrafen, wer als Arbeitgeber oder Überlasser im Sinne des § 19 Abs. 1 ...

3. die erforderlichen Unterlagen entgegen § 21 Abs. 1 oder Abs. 2 nicht bereithält oder dem Amt für Betriebsbekämpfung oder der Bauarbeiter-Urlaubs- und Abfertigungskasse vor Ort nicht unmittelbar in elektronischer Form zugänglich macht.

2.3. Aufgrund des durchgeföhrten Beweisverfahrens, insbesondere der Aussagen in der mündlichen Verhandlung und der vorgelegten Unterlagen iVm den Akteninhalten, wird folgender Sachverhalt als erwiesen festgestellt:

Das Tankmotorschiff P. wurde vom slowakischen Unternehmen M. s.r.o., dessen handelsrechtlicher Geschäftsführer der Beschwerdeführer (BF) war, betrieben und transportierte auf der Donau (im Auftrag der auch in Österreich tätigen Schweizer W. AG als Dienstleistungsempfänger) Treibstoffe in der Regel zwischen Budapest – Bratislava – Wien – Korneuburg – Linz. Als Besatzungsmitglieder auf diesem Schiff wurden von der M. S.R.O. zwei aus ungarischen und serbischen Staatsangehörigen bestehende Besetzungen (zu je 5 Mann: 1. Kapitän, 2. Kapitän, Steuermann, 2 Matrosen) eingesetzt, die einander nach rund einmonatiger Tätigkeit auf dem Schiff abwechselten. Diese Feststellungen beziehen sich auf die Monate Februar 2023 und März 2023.

Ab 02.02.2023 arbeitete die von den Kapitänen F. und E. (beide ungarische Staatsangehörige) geführte Besatzung an Bord des Tankmotorschiffs P. und es führten die Fahrten ab 05.02.2023 (von Budapest, Bratislava/Palenisko) nach Österreich (Wien, Korneuburg und Linz) und retour. Nachdem das Schiff vom 11.03.2023 bis 13.03.2023 mit Ladung von Bratislava nach Linz gefahren und dort entladen worden war, fuhr es am 14.03.2023 (bis zum Morgen des 15.03.2023) leer zum Tankhafen Lobau (Wien), wo es am Vormittag des 15.03.2023 mit 1.297 Tonnen Dieseltreibstoff beladen wurde, der für Korneuburg (X.-Tanklager) bestimmt war.

Am 15.03.2023, gegen 12.45 Uhr, begann die Kontrolle durch Organe der Finanzpolizei, wobei das Schiff gerade frisch beladen worden war, und der Besatzungswechsel bevorstand. Von der fünfköpfigen (alten) Besatzung befanden sich noch die beiden Kapitäne F. und E. an Bord. Während der Kontrolle ging die neue Besatzung (Kapitän I. J., C. D., G. H., I. L. und I. K.) an Bord, die nach der Kontrolle die Transportfahrt nach Korneuburg durchführte. Am 16.03.2023 fuhr das Schiff von Korneuburg nach Wien (Lobau) zurück und verließ danach Österreich Richtung Budapest.

Bei der Kontrolle am 15.03.2023 konnten auf Verlangen der Kontrollorgane der Amtspartei keine Sozialversicherungsdokumente, keine Entsendemeldungen und keine Arbeitsverträge bzw. Dienstzettel vorgelegt werden.

Das Tankmotorschiff P. wurde von der slowakischen M. s.r.o. betrieben, welche mit diesem Schiff Transportaufträge der Schweizer W. AG für Mineralölfirmen bzw. Raffinerien (wie AA. oder X.) auf der Donau durchführte. Die Kosten für den Betrieb des Schiffes bzw. für die Durchführung der Transportaufträge (Treibstoff, Versicherung etc.) wurden von der M. s.r.o. getragen (vgl. das Antwortschreiben des BF vom 27.07.2023).

Das Schiffspersonal wurde vom Beschwerdeführer aufgrund seiner persönlichen Kontakte, über bereits länger auf dem Schiff arbeitende Besatzungsmitglieder oder anderweitige Vermittlung rekrutiert, jedoch von der (vom BF vertretenen) M. s.r.o. nicht mittels Arbeitsverträgen angestellt und nicht (in der Slowakei) zur Sozialversicherung angemeldet, sondern aufgrund sogenannter Kooperationsverträge, die von der M. s.r.o. („Auftraggeber“) mit den einzelnen „Dienstleistern“ (den einzelnen Besatzungsmitgliedern bzw. deren Einzelfirmen) abgeschlossen wurden, eingesetzt. „Gegenstand“ dieser Verträge war jeweils „die

Verpflichtung des Dienstleisters, dem Auftraggeber Dienstleistungen auf dem Tankmotorschiff P. und AB. zu erbringen.“ Ein abgrenzbares Werk oder ein näherer Gegenstand (als die Arbeitsverpflichtung auf den Schiffen) ist in diesen Verträgen ebensowenig umschrieben wie eine Haftung der „Dienstleister“. Mit I. K. gab es keinen solchen „Kooperationsvertrag“, dieser wurde über Vermittlung seines Vaters I. J. eingesetzt, wobei ein „Work Contract“ zwischen dem Vater und dem Sohn bestand. Der vorgelegte „Kooperationsvertrag“ (der M. s.r.o.) mit I. L. (dem zweiten Sohn des I. J.) datiert erst mit 12.07.2023 (also nach der gegenständlichen Tatzeit).

Die Besatzungsmitglieder wurden von der M. s.r.o. bezahlt und erhielten nach Rechnungslegung pro Tag ihrer Tätigkeit auf dem Schiff zwischen € 100,-- und € 170,--; zusätzlich erhielten sie Essengeld für ein Monat im Voraus und es konnten An- und Abfahrtskosten zu und von den Häfen, in denen die Mannschaftswechsel erfolgten, verrechnet werden.

Die Arbeitsanweisungen und Aufträge (wann sie von wo, womit, wohin fahren sollten) bekam die Mannschaft vom BF bzw. der M. s.r.o. oder direkt vom Disponenten der W. AG. Mannschaftswechsel wurden telefonisch mit bzw. über den BF und unter den Schiffsführern (Kapitänen) ausgemacht und abgesprochen. Im Falle einer (tatsächlich kaum eingetretenen) Verhinderung oder eines Ausfalles wurde vom BF oder von den Besatzungsmitgliedern in Absprache mit dem BF ein Ersatz oder eine andere Lösung (mit weniger Besatzungsmitgliedern) gefunden. Die Besatzungsmitglieder arbeiteten nur oder fast ausschließlich – abgesehen von kurzeitigen Aushilfen für einige Tage oder einzelne Fahrten für andere Schiffsbetreiber- für die vom BF vertretene M. s.r.o. . Sie befanden sich im Wesentlichen während ihres Einsatzmonats rund um die Uhr – ausgenommen kleinere Einkäufe an Land – auf dem Schiff und wickelten die Transportaufträge ab, zu denen sie vom Disponenten der W. AG oder vom BF (der sie generell angewiesen hatte, die Aufträge des Disponenten der W. AG durchzuführen) angewiesen wurden.

Diese Feststellungen gründen sich auf die Angaben des BF in seinem Antwortschreiben an die Amtspartei vom 27.07.2023 und in der Verhandlung sowie auf die - hinsichtlich der faktischen Umstände der Tätigkeiten der Schiffsbesatzungsmitglieder - im Wesentlichen weitgehend übereinstimmenden Zeugenaussagen (insb. jene der einvernommenen Besatzungsmitglieder) und die

vorgelegten sowie die aktenkundigen (dem Strafantrag beiliegenden) Urkunden (insb. das Bordbuch und das Beförderungspapier).

2.4. Soweit seitens des BF sinngemäß ins Treffen geführt wird, es habe sich bei den gegenständlichen Besatzungsmitgliedern um keine (nach Österreich entsandten) Arbeitnehmer der M. s.r.o., sondern um selbständig tätige Dienstleister gehandelt, sei zunächst auf Art. 1 und 2 der Entsenderichtlinie 96/71/EG hingewiesen, insbesondere darauf, dass gemäß Art. 2 Abs. 2 dieser (mit dem LSD-BG umgesetzten) Richtlinie der Begriff des Arbeitnehmers in dem Sinne verwendet wird, in dem er im Recht des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet der Arbeitnehmer entsandt wird, gebraucht wird. Wie auch sonst im österreichischen Arbeitsmarkt- und Sozialversicherungsrecht ist für die Beurteilung, ob ein Arbeitsverhältnis vorliegt, der wahre wirtschaftliche Gehalt und nicht die äußere Erscheinungsform des Sachverhalts maßgebend (vgl. § 2 Abs. 1 und 2 LSD-BG). Wie im Bereich des Ausländerbeschäftigungsrechts oder des Sozialversicherungsrechts ist die Unterscheidung zwischen unselbständiger Beschäftigung und selbständiger bzw. unternehmerischer Tätigkeit nach den Merkmalen der persönlichen und wirtschaftlichen Abhängigkeit abzugrenzen, wobei die faktische Umsetzung und nicht die vertraglich Vereinbarung (oder die Anmeldung eines Gewerbes oder die Anmeldung zur Sozialversicherung) entscheidend ist.

Dass die für die M. s.r.o. auf dem Tankschiff tätigen Besatzungsmitglieder über eine (für Selbständige typische) unternehmerische Infrastruktur oder eigene Betriebsmittel verfügt hätten und für eine beliebige Anzahl sonstiger Auftraggeber tätig geworden wären, wurde weder behauptet, noch ist derartiges im Beweisverfahren hervorgekommen. Die Besatzungsmitglieder haben der M. s.r.o. lediglich ihre eigene Arbeitskraft zur Verfügung gestellt, sich zu nicht näher eingegrenzten „Dienstleistungen auf dem Tankschiff P.“ verpflichtet. Ein abgrenzbares Werk bzw. ein geschuldeter Erfolg ist (auch aus den sogenannten „Kooperationsverträgen“) nicht zu erkennen, eine Haftung der „Dienstleister“ weder geregelt noch vorstellbar. Das Wann und Wie ihrer Arbeitsleistungen konnten sich die Besatzungsmitglieder im Wesentlichen nicht einteilen, sondern war durch die Aufträge bzw. Anweisungen, die sie von der M. s.r.o. bzw. vom BF oder direkt vom Disponenten der Auftraggeberin der M. s.r.o. erhielten, determiniert. Sie waren in die Betriebsabläufe der M. s.r.o. zur Abwicklung der

von dieser übernommenen Transportaufträge und in die Weisungskette auf dem Schiff eingebunden, wo sie von Besatzungswechsel zu Besatzungswechsel täglich ihren Dienst zu verrichten hatten. Die Kosten für den Betrieb des Schiffes und die dafür bzw. für die Durchführung der Transporte notwendigen Betriebsmittel wurden von der M. s.r.o. getragen. Die Besatzungsmitglieder wurden von der M. s.r.o. nach Arbeitstagen auf dem Schiff entlohnt.

Nach diesen wesentlichen und überwiegenden Merkmalen bzw. tatsächlichen Umständen ihrer Tätigkeit für die M. s.r.o. besteht kein Zweifel, dass sie von der slowakischen M. s.r.o. arbeitnehmertypisch (in einem Verhältnis persönlicher und wirtschaftlicher Abhängigkeit) verwendet, also als Arbeitnehmer beschäftigt wurden. Daran vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass seitens der M. s.r.o. sogenannte Kooperationsverträge mit den Besatzungsmitgliedern bzw. deren Einzelfirmen abgeschlossen wurden und der eine oder andere Sohn des J. I. einen Arbeitsvertrag mit seinem Vater hatte.

Es ist nicht zu erkennen, dass die zwei im Kern gleichbleibenden, jeweils fünfköpfigen Mannschaften, die einander nach mehr oder weniger einem Monat Dienst auf dem Schiff abwechselten, einen gewissen Grad an Selbstorganisation aufwiesen, doch liegt dies in der schifffahrtsrechtlich vorgegebenen Funktionsaufteilung und hierarchischen Struktur einer Schiffsbesatzung und in der seit längerer Zeit unveränderten Zusammensetzung der Besatzung(en) begründet. Dass die Schiffsführer in Absprache untereinander und mit dem BF an der Festlegung und Organisation der Besatzungswechsel oder der vereinzelten Vermittlung von Ersatzkräften beteiligt waren, stellt in Abwägung mit den übrigen Merkmalen ihrer Tätigkeit kein gewichtiges Indiz für das Vorliegen einer selbständigen Tätigkeit dar. Nach dem maßgeblichen Beurteilungsmaßstab des wahren wirtschaftlichen Gehalts (vgl. etwa § 2 Abs. 1 LSD-BG, § 2 Abs. 4 AusIBG) handelte es sich nach den dargestellten Merkmalen um Arbeitsverhältnisse (unselbständige Beschäftigungen) der Besatzungsmitglieder zur (durch die) M. s.r.o..

2.5. Gemäß Art. 2 Abs. 2 der Entsenderichtlinie (96/71/EG) wird – wie bereits oben gesagt – der Begriff des Arbeitnehmers in dem Sinne verwendet, in dem er im Recht des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet der Arbeitnehmer entsandt wird, gebraucht wird. Schiffsbesatzungen von Unternehmen der Binnenschifffahrt sind (anders als Schiffsbesatzungen von Unternehmen der Handelsmarine) nicht

von der genannten Richtlinie ausgenommen. Die Ausnahmebestimmung des § 1 Abs. 8 Z 1 iVm § 1 Abs. 9 LSD-BG ist gegenständlich nicht anwendbar, weil die Arbeitsleistung nicht ausschließlich im Transitverkehr erbracht wurde. Vielmehr waren die Besatzungsmitglieder bezüglich der Transportfahrt von Wien-TH Lobau nach Korneuburg am 15.03.2023 weder im Transitverkehr noch im grenzüberschreitenden Ziel- und Quellverkehr tätig, sondern führten eine Kabotagebeförderung (gewerblicher innerösterreichischer Verkehr) durch.

Der Umstand, dass die Kabotagebeförderung vollständig in Österreich stattfand (Be- und Entladeort jeweils in Österreich, keine Grenzüberschreitung) lässt die Annahme zu, dass die Arbeitsleistung der Schiffsbesatzung im Rahmen einer derartigen Güterbeförderung eine hinreichende Verbindung zum österreichischen Hoheitsgebiet aufweist, ohne dass es dabei auf die Dauer einer solchen Beförderung ankommt (vgl. sinngemäß Rn. 62-65 des Urteils des EuGH C-815/18 vom 01.12.2020). Anders gesagt, bedarf es im Fall des Vorliegens einer innerösterreichischen Kabotagefahrt keiner weiteren Gesamtwürdigung aller Gesichtspunkte der Tätigkeit der betreffenden mobilen Arbeitnehmer, um eine hinreichende Verbindung zum österreichischen Hoheitsgebiet (und damit eine Entsendung iSd Entsenderichtlinie) anzunehmen. Durch die innerösterreichische Kabotagebeförderung am 15.03.2023 vom Beladehafen Wien-Lobau zum Entladehafen Korneuburg, die von der Besatzung durchgeführt wurde, die während der Kontrolle am 15.03.2023 ihren Dienst auf dem in Wien-Lobau liegenden Tankschiff antrat, ist eine hinreichende Verbindung zum österreichischen Hoheitsgebiet gegeben. Die Besatzungsmitglieder, die eine solche Beförderung durchführen, sind iSd Art. 2 Abs. 1 der Entsenderichtlinie als nach Österreich entsandt anzusehen. Dies ergibt sich nicht nur aus den Ausführungen des EuGH zur Frage 2.c, Rn. 58-65, im Urteil C-815/18, sondern zeigt sich auch an den detaillierteren bzw. expliziten Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor (vgl. z.B. den letzte Halbsatz des § 1a Abs. 4 LSD-BG sowie Art. 1 Abs. 3 dritter Unterabsatz der Richtlinie 2020/1057/EU). Ausnahmen vom Entsendebegriff stehen stets unter dem Vorbehalt, dass die beförderten Waren nicht in demselben Mitgliedstaat beladen und entladen werden. Auch dem in der Beschwerde verwiesenen Beschluss des VwGH vom 09.11.2023, ZI. Ra 2023/11/0034, ist nichts Gegenteiliges zu entnehmen, handelte es sich doch bei dem dort zugrundeliegenden Sachverhalt um den Transport einer in Deutschland geladenen Fracht, die an zwei Orten in

Österreich einladen worden war, wobei (ausdrücklich) nicht festgestellt werden konnte, dass Kabotagefahrten durchgeführt worden wären.

Angemerkt sei, dass seitens des BF (in der Verhandlung vom 24.04.2025) zugestanden wurde, dass es gelegentlich innerösterreichische Transportfahrten von Wien nach Korneuburg oder Linz gebe und dass nach den Angaben der (am 24.04.2025 einvernommenen) Besatzungsmitglieder solche innerösterreichischen Transportfahrten (bei denen ohne Grenzübertritt in Österreich beladen und entladen wurde) ein bis zwei Mal pro Monat vorgekommen sind. Dies erscheint auch nach den Aufzeichnungen im Bordbuch zutreffend [so dürfte es zuletzt vor dem gegenständlichen Vorfall vom 15.03.2023 im Zeitraum 13.2.-16.02.2023 zu Transportfahrten zwischen Wien-Lobau und Linz sowie Wien-Lobau und Korneuburg gekommen sein]. Der Umstand, dass die innerösterreichischen Kabotagefahrten im Gesamtkontext aller im Laufe eines Monats durchgeführten (überwiegend grenzüberschreitenden) Transportfahrten nur gelegentlich bzw. vereinzelt vorgekommen sind, ändert nichts daran, dass bei bzw. während der Durchführung der Kabotagebeförderung in Österreich (bis der mobile Arbeitnehmer im Rahmen einer grenzüberschreitenden Güterbeförderung Österreich wieder verlässt) eine Entsendung vorliegt.

2.6. Aus den dargelegten Erwägungen folgt, dass die mobilen Arbeitnehmer, die als Fahrer oder Begleitpersonal in der Güterbeförderung eine Kabotagebeförderung in Österreich durchführen, als nach Österreich entsandt anzusehen sind. Dies trifft im vorliegenden Fall auf jene Besatzungsmitglieder des Tankmotorschiffs P. zu, die am 15.03.2023 gegen Mittag ihren Dienst auf dem Schiff in Wien angetreten und im Anschluss an die finanzpolizeiliche Kontrolle die Transportfahrt des kurz zuvor geladenen Dieselkraftstoffs nach Korneuburg durchgeführt haben. Auf die beiden Kapitäne der alten Mannschaft (E. und F.), die noch während der Beladung des Schiffs am Vormittag des 15.03.2023 und beim Eintreffen der Kontrolle an Bord waren, aber nach dem Eintreffen der neuen Mannschaft ihren Dienst beendeten, trifft dies nicht zu, da sie an der Transportfahrt nach Korneuburg nicht beteiligt waren.

Die Melde- und Bereithaltungspflichten des Arbeitgebers (M. s.r.o.) hinsichtlich Entsendemeldungen, Sozialversicherungsdokumente, Arbeitsverträge oder Dienstzettel wären somit hinsichtlich der unter I. 1.) sowie 4.) bis 7.) im

Straferkenntnis angeführten Besatzungsmitglieder einzuhalten gewesen. Die genannten Unterlagen wurden jedoch am 15.03.2023 nicht bereitgehalten und den Kontrollorganen nicht zugänglich gemacht; eine Entsendemeldung war nicht erstattet worden.

Der BF hat als Verantwortlicher der M. S.R.O. das Tatbild der Übertretung des § 21 Abs. 1 Z 1 LSD-BG (keine Sozialversicherungsdokumente bereitgehalten bzw. unmittelbar vor Ort zugänglich gemacht) hinsichtlich der für die Kabotagebeförderung am 15.03.2023 eingesetzten Besatzungsmitglieder verwirklicht. Die nur noch bei der Beladung (nicht aber bei der nachfolgenden Beförderung) an Bord befindlichen Kapitäne der alten Besatzung (E. und F.) waren aus der Tatanlastung auszuscheiden. Dementsprechend waren die Nummerierungen der Spruchgliederung anzupassen und der Zwischengliederungspunkt II. samt Einleitungszeilen als überflüssig zu streichen, letzteres auch deshalb, weil im Hinblick auf § 21 Abs. 1 Z 3 LSD-BG nicht beurteilbar war, ob eine Genehmigung der Beschäftigung der serbischen Besatzungsmitglieder in der Slowakei erforderlich gewesen wäre.

Ein mangelndes Verschulden wurde seitens des BF nicht glaubhaft gemacht; er hätte sich ab Übernahme (auch nur vereinzelter) Aufträge für innerösterreichische Kabotagebeförderungsfahrten durch das von ihm vertretene Unternehmen mit den einschlägigen unionsrechtlichen und österreichischen Vorschriften betreffend die Entsendung und den Arbeitnehmerbegriff vertraut zu machen gehabt und bei Unklarheiten nötigenfalls Informationen bei den zuständigen Behörden einholen müssen. Bei Anwendung der gebotenen und ihm zumutbaren Aufmerksamkeit und Sorgfalt wäre es dem BF nicht entgangen, dass es sich bei der Verwendung des Schiffspersonals zur Durchführung innerösterreichische Transportfahrten um Entsendungen mobiler Arbeitnehmer handelt und somit die Bereithaltungs- und Meldepflichten des LSD-BG einzuhalten sind. Es war daher auch von der Verwirklichung der subjektiven Tatseite in Form zumindest fahrlässigen Unterlassens auszugehen.

2.7. Zur Strafbemessung ist auszuführen:

Im Hinblick auf die gegenständliche, relativ kurze Transportfahrt (von Wien nach Korneuburg) und den oben bereits angesprochenen Umstand, dass es sich im

Gesamtkontext der Tätigkeiten um eine der vereinzelten (vom Entsendebegriff umfassten) Kabotagefahrten handelte, erscheint der Unrechtsgehalt zwar nicht atypisch gering, aber auch noch nicht als gravierend, wenngleich das gesetzlich geschützten Interesse der Kontrolle (der Sozialversicherung und Beschäftigung) von nach Österreich entsandten (hier scheinselbständigen) Arbeitnehmern nicht unerheblich geschädigt wurde. Auch das Verschulden (fahrlässiges Unterlassen) erscheint zwar nicht als geringfügig, kann im Gesamtkontext aber als unterdurchschnittlich eingestuft werden. Dem BF kommt der besondere Milderungsgrund der verwaltungsstrafrechtlichen Unbescholtenheit zugute, was von der belangten Behörde zutreffend erkannt und gewürdigt wurde. Die Zahl der betroffenen Arbeitnehmer ist im Rahmen des anzuwendenden Strafsatzes zu berücksichtigen. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse des BF wurden mangels diesbezüglicher Angabe des BF als durchschnittlich berücksichtigt.

In Anbetracht der vorzunehmenden Reduktion des Tatvorwurfs, des nicht gerade gravierenden Unrechts- und Schuldgehalts der Tat (im Hinblick auf die relativ kurze Dauer der Kabotagebeförderung und die ansonsten überwiegend grenzüberschreitende Tätigkeit der mobilen Arbeitnehmer) sowie der Unbescholtenheit des BF und (überdies) im Hinblick auf seinen Beitrag zur Wahrheitsfindung und die relativ lange Verfahrensdauer, war die Strafe spruchgemäß in den untersten Bereich des bis zu € 20.000,-- reichenden Strafsatzes herabzusetzen. Eine weitere Herabsetzung kam in Hinblick auf die Anzahl der immerhin noch fünf verbliebenen (betroffenen) Arbeitnehmer sowie aus spezial- und generalpräventiven Gründen nicht in Betracht.

Die Ersatzfreiheitsstrafe war nach den Strafzumessungsgründen zur Beibehaltung einer gewissen Verhältnismäßigkeit zwischen Geldstrafe und Ersatzfreiheitsstrafe (in Relation zur jeweiligen Höchststrafdrohung, vgl. § 16 Abs. 2 VStG) ebenfalls spruchgemäß zu reduzieren.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 64 Abs. 2 VStG und § 52 Abs. 8 VwGVG. Infolge der Herabsetzung der Strafe war kein Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens aufzuerlegen.

3. Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen

Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Auch sonst liegen keine Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor, zumal im Wesentlichen einzelfallbezogene Fragen des Vorliegens einer Entsendung von Arbeitnehmern zu beurteilen waren, die aus den gesetzlichen Bestimmungen sowie den unionsrechtlichen Vorschriften (vor dem Hintergrund der Judikatur des EuGH und VwGH) klar lösbar sind.

B e l e h r u n g

Gegen dieses Erkenntnis besteht die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Die Beschwerde bzw. Revision ist innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung der Entscheidung durch eine bevollmächtigte Rechtsanwältin bzw. einen bevollmächtigten Rechtsanwalt abzufassen und ist die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Verwaltungsgericht Wien einzubringen. Für die Beschwerde bzw. die Revision ist eine Eingabengebühr von je EUR 340,-- beim Finanzamt Österreich, Dienststelle Sonderzuständigkeiten zu entrichten, sofern gesetzlich nicht anderes bestimmt ist.

Es besteht die Möglichkeit, Verfahrenshilfe für das Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof bzw. Verfassungsgerichtshof zu beantragen. Verfahrenshilfe ist einer Partei so weit zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen als sie außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint. Der Antrag auf Verfahrenshilfe ist für ein Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof unmittelbar beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Für ein außerordentliches Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof ist der Antrag unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Dies in beiden Fällen jeweils innerhalb der oben genannten sechswöchigen Beschwerde- bzw. Revisionsfrist.

Ferner besteht die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Der Verzicht hat ausdrücklich zu erfolgen und ist bei einem Verzicht auf die Revision dem Verwaltungsgericht, bei einem Verzicht auf die Beschwerde bis zur Zustellung der Entscheidung dem Verwaltungsgericht, nach Zustellung der Entscheidung dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision bzw. Beschwerde nicht mehr zulässig ist. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

Hinweis:

Das Verwaltungsgericht Wien ist weder zur Entgegennahme von zu begleichenden Geldstrafen noch zur Eintreibung solcher zuständig. Im Falle einer rechtskräftigen Verhängung einer Geldstrafe wenden Sie sich bitte an die

Verwaltungsbehörde (die Kontaktdaten finden Sie am angefochtenen Straferkenntnis), welche die Strafe verhängt hat!

Dr. Fegerl
(Richter)