



Verantwortung des Auftraggebers nach § 7 c Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)

- Möglichkeiten zur Erfüllung der Verpflichtungen im Einzelnen -

Was kann der Auftraggeber eines Speditions- oder Frachtvertrags tun, um sich nicht dem Vorwurf auszusetzen, eine Leistung aus diesem Vertrag ausführen zu lassen und hierbei gewusst oder fahrlässig nicht gewusst zu haben, dass

- keine Legitimation im Sinne des GüKG erteilt ist
- keine erforderliche Arbeitsgenehmigung oder Fahrerbescheinigung erteilt ist
- die Legitimation im Sinne des GüKG unzulässig verwendet wurde?

Grundsätzlich ist zu bemerken:

- Das BAG als Ermittlungs- und Bußgeldbehörde kann nur Empfehlungen geben; es hat nicht die Befugnis, einen Verhaltenskodex abzusprechen.
- In einem eventuellen Ordnungswidrigkeitenverfahren kommt es ausschließlich auf die Umstände des konkreten Einzelfalles an.

Um seinen Verpflichtungen aus § 7 c GüKG zu genügen, muss der Auftraggeber grundsätzlich alles ihm Zumutbare unternehmen, um sich Gewissheit darüber zu verschaffen, dass der ausführende Frachtführer (Beförderer) über eine Erlaubnis oder Berechtigung nach dem GüKG und über die erforderlichen Arbeitsgenehmigungen oder Fahrerbescheinigungen für das eingesetzte Fahrpersonal verfügt. Dies gilt auch und gerade dann, wenn erstmals ein Speditions- oder Frachtvertrag mit einem Unternehmen geschlossen wird, von dem nicht bekannt ist, ob die erforderlichen Erlaubnisse, Berechtigungen, Genehmigungen oder Bescheinigungen vorliegen. Für die Erfüllung des Ordnungswidrigkeitstatbestandes nach § 19 Absatz 1 a GüKG reicht nach der obergerichtlichen Rechtsprechung bereits fahrlässiges Nichtwissen aus. Dieses liegt vor, wenn sich der Auftraggeber gar nicht erst darum kümmert, ob sein neuer und ihm bis dahin unbekannter Vertragspartner die erforderlichen Erlaubnisse,

Berechtigungen, Genehmigungen oder Bescheinigungen besitzt (OLG Köln, Beschluss vom 21. Juni 2005, Az. 8 Ss-OWi 137/05).

Mit Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22.12.2008 ist der § 7 c GüKG ergänzt worden und enthält nunmehr den Passus: "...die Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz unzulässig verwendet..."

Der Auftraggeber muss daher grundsätzlich alles ihm Zumutbare unternehmen, um sich Gewissheit darüber zu verschaffen, dass der ausführende Frachtführer (Beförderer) die Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz nicht unzulässig verwendet. Dies umfasst z.B. auch die Einhaltung der Kabotageregelungen (Artikel 8 der VO (EG) 1072/2009) oder der 3+2 Regelung (§ 7a GüKGrKabotageV) im Rahmen der CEMT durch den Auftragnehmer.

Der Auftraggeber darf Leistungen aus einem Vertrag daher auch dann nicht ausführen lassen, wenn er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass der Unternehmer durch die Ausführung des Auftrages z.B. unzulässigen Kabotageverkehr betreiben oder den Voraussetzungen für die Verwendung der CEMT-Genehmigung zuwider handeln würde.

In Betracht zu ziehen und zu empfehlen ist folgendes „Handwerkszeug“:

➤ **Allgemeines**

Die bloße Zusicherung des Auftragnehmers, zu der Beförderung berechtigt zu sein, genügt regelmäßig nicht. Deshalb sollte sich der Auftraggeber vor Erteilung eines Auftrages die für die Beförderung erforderliche Berechtigung – z.B. Erlaubnis, Gemeinschaftslizenz, Schweizerische Lizenz, Drittstaatengenehmigung, CEMT-Genehmigung oder CEMT-Umzugsgenehmigung – vorlegen lassen. Die Überprüfung, ob der Auftragnehmer Inhaber einer Gemeinschaftslizenz/ Erlaubnis ist, kann auch anhand der Verkehrsunternehmensdatei (bei gebietsansässigen Unternehmern: www.verkehrsunternehmensdatei.de) erfolgen. Dabei kann der Auftraggeber grundsätzlich auf die Richtigkeit der Angaben in der Verkehrsunternehmensdatei vertrauen.

➤ **Vertragliche Verpflichtungen**

Da Fracht- und Speditionsverträge formfrei sind, besteht grundsätzlich keine Verpflichtung zum schriftlichen Abschluss. In den Fällen, in denen längerfristige Geschäftsbeziehungen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer bestehen, werden jedoch häufig Rahmenverträge abgeschlossen. Es empfiehlt sich, hinsichtlich der Regelungen **des § 7 c GüKG** darin folgende Punkte festzulegen:

- Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz nur entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu verwenden bzw. nur einen Frachtführer einzusetzen, der die Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz ordnungsgemäß verwendet. Dies umfasst z.B. auch die Beachtung der Kabotagevoraussetzungen in Artikel 8 der VO (EG) 1072/2009 oder bei Einsatz einer CEMT-Genehmigung die Voraussetzungen des § 7a GüKGrKabotageV.
- Der Auftragnehmer verpflichtet sich, ausländische Fahrer aus Drittstaaten nur mit der erforderlichen Arbeitsgenehmigung oder Fahrerbescheinigung einzusetzen. Er verpflichtet sich ferner, dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal die nach § 7 b Abs. 1 Satz 2 GüKG erforderlichen Unterlagen besitzt und bei jeder Fahrt mitführt.
- Der Auftragnehmer verpflichtet sich, dem Auftraggeber alle mitzuführenden behördlichen Dokumente bei Kontrollen durch den Auftraggeber auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Hierzu zählen insbesondere:
 - Erlaubnis, Lizenz oder Berechtigung im Sinne von § 6 GüKG und
 - gegebenenfalls
 - Fahrerbescheinigung
 - Unterlagen für das Fahrpersonal nach § 7 b Abs.1 Satz 2 GüKG
 - CEMT-Fahrtenberichtheft
- Der Auftragnehmer muss sich nicht verpflichten, die nach Artikel 8 der VO (EG) 1072/2009 mitzuführenden Nachweise bei Kontrollen durch den Auftraggeber auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Es reicht für eine mögliche Kontrolle (als Stichprobe und/ oder aufgrund besonderer Veranlassung) aus, dass beispielsweise Unterlagen vorgelegt werden und/ oder Aussagen getroffen werden, anhand derer der Auftraggeber die Einhaltung der Bedingungen des Artikel 8 der VO (EG) 1072/2009 nachvollziehen kann. Diese Unterlagen können speziell für den Auftraggeber bestimmt sein und müssen nur die Mindestangaben enthalten, um die Einhaltung des Artikel 8 der VO (EG) 1072/2009 zu kontrollieren.
Der Auftraggeber oder der Verloader können (im Rahmen von Kontrollen beim ausführenden Frachtführer) z.B. vor der Verladung den Unternehmer oder den Fahrer zu bereits durchgeführten oder noch geplanten Beförderungen befragen (die Fragen bzw. die Antworten sollte der Auftraggeber zu seiner eigenen Sicherheit dokumentieren und ggf. vom Fahrer unterzeichnen lassen).

- Der Auftragnehmer sollte sich verpflichten, bei Kontrollen entsprechende Unterlagen auf Verlangen auszuhändigen und/ oder entsprechende Auskünfte zu erteilen.
- Der Auftragnehmer verpflichtet sich zur Erteilung entsprechender genereller Weisungen an sein Personal.
- Der Auftragnehmer verpflichtet sich, diese Vorlagepflicht und die weiteren vorstehend bereits beschriebenen Pflichten in den Frachtvertrag mit ausführenden Frachtführern aufzunehmen und nur solche Frachtführer einzusetzen, welche die Voraussetzungen des § 7 b GüKG zuverlässig erfüllen; der Auftragnehmer verpflichtet sich zur Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften durch die ausführenden Frachtführer (z.B. Kontrolle anhand der Verkehrsunternehmensdatei).

In jedem Fall sollte der Auftraggeber darauf achten, seinen Vertrag so zu gestalten, dass der Auftragnehmer bzw. ein ausführender Frachtführer diesen unter Beachtung z.B. der Bedingungen des Artikel 8 der VO (EG) 1072/2009 bzw. § 7 a GüKGrKabotageV erfüllen kann:

- Er sollte z.B. keinen Vertrag abschließen, der den Auftragnehmer zu mehr als 3 Kabotagebeförderungen innerhalb von 7 Tagen mit demselben Fahrzeuge verpflichtet, sofern keine erneute grenzüberschreitende Beförderung nach Deutschland nach den drei zulässigen Beförderungen vorgesehen ist.
- Hinsichtlich des Einsatzes einer CEMT-Genehmigung sollte er z.B. den Auftragnehmer nicht vertraglich verpflichten, mehr als drei Beförderungen mit demselben Fahrzeug ohne zwischenzeitliche Rückkehr in den Staat des Unternehmenssitzes des Auftragnehmers durchzuführen.

➤ **Kontrollen beim/ des ausführenden Frachtführer(s)**

Diese sind erforderlich, weil sich der Auftraggeber – um seinen Pflichten aus § 7 c GüKG zu genügen – Gewissheit darüber verschaffen muss, ob die vertraglichen Verpflichtungen vom Vertragspartner und gegebenenfalls dessen Vertragspartner bis hin zum ausführenden Frachtführer auch eingehalten werden.

Der ausführende Frachtführer sollte grundsätzlich vor jeder Transportdurchführung hinsichtlich der Gemeinschaftslizenz bzw. der Erlaubnis anhand der Verkehrsunternehmensdatei kontrolliert werden.

Allerdings sind - nach einer erstmaligen Kontrolle - Stichprobenkontrollen ausreichend, sofern im Einzelfall keine Hinweise vorliegen, die auf ein Fehlen der erforderlichen Berechtigung hindeuten.

Stichproben: ohne Anlass, regelmäßig, Häufigkeit abhängig von den Umständen des Einzelfalles, z.B. Anzahl der auszuführenden Beförderungen, Art der eingesetzten Berechtigung. Für den Fall, dass die Stichprobenkontrollen anhand der Verkehrsunternehmensdatei erfolgen, ist zu beachten, dass diese arbeitstäglich aktualisiert wird.

Kontrollen sollten ferner aufgrund besonderer Veranlassung erfolgen: z.B. Verdachtsmomente aufgrund von Stichprobenkontrollen, insbesondere Weigerung des Fahrers, die vorgeschriebenen Unterlagen zur Überprüfung vorzulegen, Untersagung der Weiterfahrt im Rahmen einer Straßenkontrolle, Anhörung im Ordnungswidrigkeitenverfahren.

Der Auftraggeber hat grundsätzlich sicherzustellen, dass ausführende Frachtführer auch an räumlich entfernt liegenden Be- oder Entladeorten überprüft werden können. Er muss dies nicht selbst oder durch eigene Betriebsangehörige erledigen. Er kann sich – insbesondere bei großer räumlicher Distanz – auch betriebsfremder Personen bedienen. Bedient sich der Auftraggeber bei der Überprüfung des Frachtführers eines Dritten, hat der Auftraggeber darüber zu wachen und sicherzustellen, dass der Dritte seine Kontrollfunktion ordnungsgemäß ausübt.

Zu empfehlen ist außerdem, dass sämtliche Kontrollen durch den Auftraggeber dokumentiert werden (z.B. Ausdruck aus der Verkehrsunternehmensdatei).

Dies dient seinem eigenen Überblick und der Beurteilung (Beweismittel) in einem eventuellen Ordnungswidrigkeitenverfahren.

Mögliche Maßnahmen des Auftraggebers, wenn Verstöße des ausführenden Frachtführers festgestellt werden

- Weil der Auftraggeber in diesem Fall die vertraglich abgesprochene Leistung nicht ausführen lassen darf (§ 7 c GüKG), muss er grundsätzlich dafür sorgen, dass das Gut – auch im konkreten Einzelfall – nicht befördert wird. Bestimmte Maßnahmen (z.B. dafür zu sorgen, dass die Beladung des Fahrzeuges verweigert oder dass dieses Ladegut vom Lkw genommen wird oder die Beförderungsfahrt nicht begonnen wird, bis er sich

davon überzeugt hat, dass die vorgeschriebene Legitimation nach dem GüKG, die Voraussetzungen für eine zulässige Verwendung der Legitimation und eine erforderliche Arbeitsgenehmigung oder Fahrerbescheinigung vorliegen) sind dem Auftraggeber trotz der hiermit verbundenen Verzögerung für den Transport bei gravierenden Verstößen zumutbar. Praktisch sind die Folgen dieselben, wie wenn auf der anschließenden Transportfahrt BAG oder Polizei die Weiterfahrt des Fahrzeugs aus denselben Gründen hoheitsrechtlich (§ 13 Abs. 2 GüKG) untersagen. Verhindert der Auftraggeber selbst den Transport, so setzt er sich nicht der Gefahr eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens aus.

Weitere Maßnahmen:

- Schadensersatz (Verzugsschaden)
- Vertragsstrafe (sofern vereinbart)
- Vertragliche Abmahnung
- Keine weitere Beschäftigung des Vertragspartners/
Kündigung des Rahmenvertrages.