



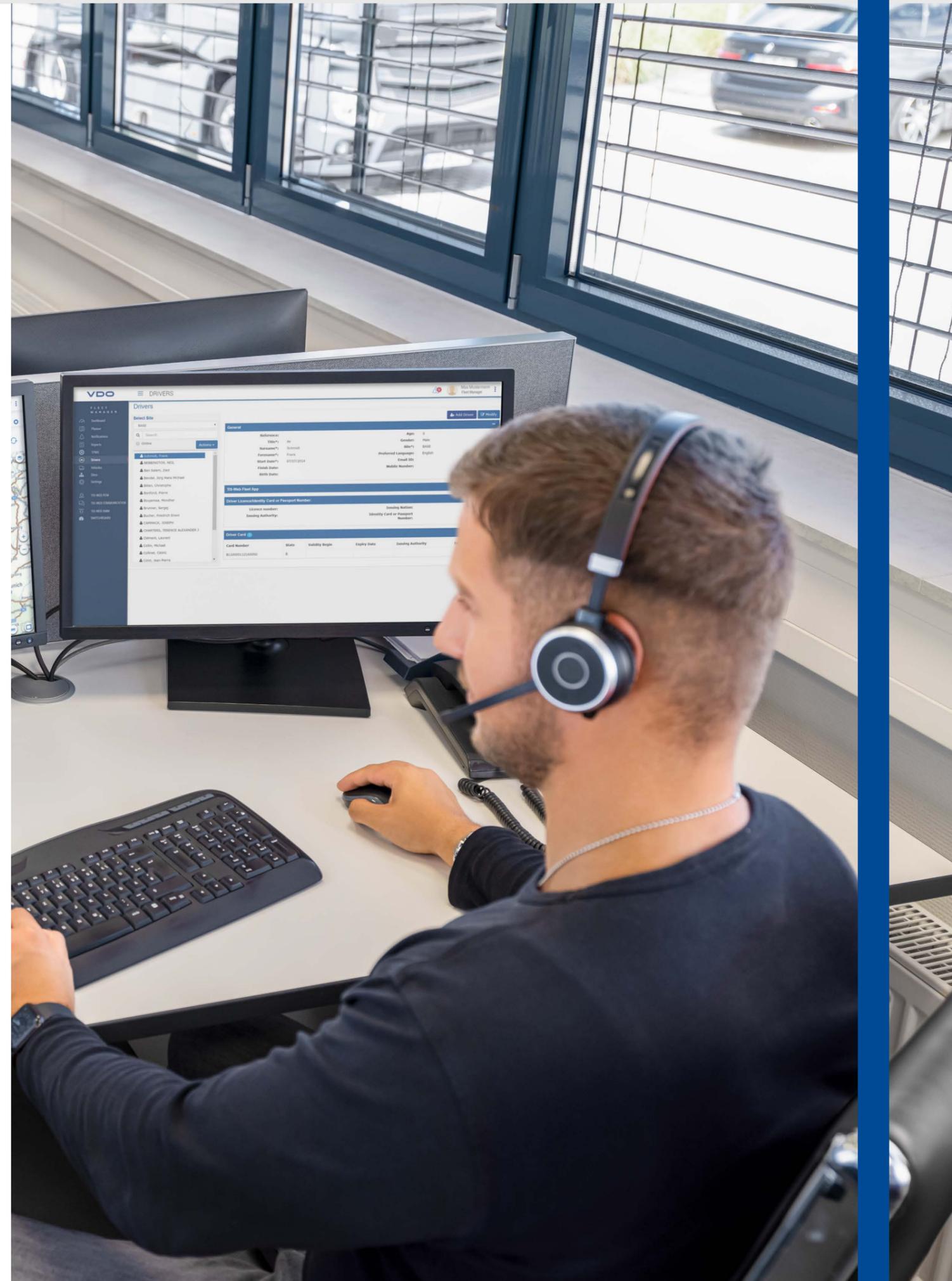
COMPLIANCE NAVIGATOR

Katalog zur Compliance rund um die Beförderungserlaubnis

Die gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen im Überblick

10 To-do's, die Sie rund um das Thema Beförderungserlaubnis berücksichtigen sollten

- Transportunternehmen, die grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr betreiben, müssen im Besitz einer Gemeinschaftserlaubnis (EU-Lizenz) sein. Deren Gültigkeit beträgt im Regelfall zehn Jahre.
- Alternativ zur EU-Lizenz können Transportunternehmen, die lediglich innerstaatliche Beförderungen durchführen, eine nationale Güterkraftverkehrserlaubnis erwerben. Die Voraussetzungen für den Erwerb sind mit der EU-Lizenz identisch.
- In jedem Fahrzeug muss eine Abschrift der Erlaubnis mitgeführt werden. Die Abschrift muss im Original vorliegen und darf nicht in Folie eingeschweißt sein.
- Mindestens eine Person im Unternehmen muss fachlich zur Führung eines Unternehmens des gewerblichen Güterkraftverkehrs geeignet sein. Diese Person ist der sogenannte Verkehrsleiter.
- Im Rahmen einer grenzüberschreitenden Beförderung sind binnen sieben Tagen maximal drei Kabotagebeförderungen in einem EU-Mitgliedstaat erlaubt. Danach dürfen mit diesem Fahrzeug in dem Land, in dem die Kabotagebeförderungen stattgefunden haben, für vier Tage keine weiteren durchgeführt werden.
- Jeder EU-Mitgliedstaat hat die Möglichkeit, für sein Hoheitsgebiet zu definieren, wodurch eine einzelne Kabotagebeförderung abgegrenzt wird. Eine allgemeingültige Definition für alle EU-Mitgliedstaaten besteht nicht.
- Alle Kraftfahrzeuge, mit denen genehmigungspflichtige Beförderungen (Güter oder Personen) durchgeführt werden, müssen spätestens acht Wochen nach der ersten grenzüberschreitenden Beförderung an eine Betriebsstätte im Niederlassungsmitgliedstaat zurückkehren. Die achtwöchige Frist für die verpflichtende Rückkehr beginnt mit jeder grenzüberschreitenden Beförderung aus dem Niederlassungsmitgliedstaat hinaus erneut.
- Bei innerdeutschen Güterbeförderungen müssen Unternehmen, die gewerblichen Güterkraftverkehr durchführen, eine Güterschaden-Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben und den Nachweis in jedem Fahrzeug mitführen.
- Bei grenzüberschreitenden Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr auf Basis des CMR-Frachtbriefs besteht keine Pflicht zum Abschluss einer güterbezogenen Versicherung. Dennoch ist es angesichts der hohen Verkehrsrisiken (zum Beispiel Unfälle, Diebstähle, Verspätungen oder Schäden am Transportgut) ratsam, eine Transportversicherung abzuschließen.
- Auftraggeber von Transportdienstleistungen sind verpflichtet, bei den beauftragten Frachtführern regelmäßig zu kontrollieren, ob diese die güterkraftverkehrs- und beschäftigungsrechtlichen Vorgaben erfüllen.



Güterkraftverkehrserlaubnis/EU-Lizenz

Einleitung

Die Regelungen zu den Erlaubnisvorschriften im gewerblichen Güterkraftverkehr sind **komplex**. Je nachdem, in welche Staaten das Unternehmen Beförderungen durchführt, gelten im Zweifel **abweichende Vorschriften**. Deshalb sind eingangs einige **Definitionen** notwendig, um darauf aufbauend die verschiedenen Genehmigungstypen darstellen zu können.

Innerstaatliche Beförderungen:

Ein Transportunternehmen führt innerstaatliche Beförderungen durch, wenn diese innerhalb des Hoheitsgebiets jenes Staates stattfinden, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat oder niedergelassen ist (= Niederlassungsstaat) oder von dem die Güterkraftverkehrserlaubnis erteilt wurde.

Grenzüberschreitende Beförderungen:

Damit sind Beförderungen gemeint, bei denen die Güter in einem Staat geladen und in einem anderen Staat entladen werden.

Kabotagebeförderungen:

Dies sind innerstaatliche Transporte, die von einem Frachtführer durchgeführt werden, der in diesem Staat weder Sitz noch Niederlassung hat. Der Staat, in dem Kabotage durchgeführt wird, wird als „Aufnahmemitgliedstaat“ bezeichnet.

EU-Mitgliedstaaten:

Das sind die 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

EWR-Mitgliedstaaten:

Island, Liechtenstein und Norwegen sind EWR-Mitgliedstaaten.

Drittstaaten:

Als Drittstaaten bezeichnet man alle Staaten, die weder EU- noch EWR-Mitglied sind. Eine Sonderrolle gilt hier für das Vereinigte Königreich (UK) und die Schweiz. Hintergrund der Sonderrolle ist, dass es Vertragswerke zwischen der EU und diesen beiden Staaten gibt, die besondere güterkraftverkehrsrechtliche Regelungen enthalten. Beispiele für Drittstaaten sind die Westbalkanstaaten (wobei Slowenien und Kroatien EU-Mitglieder sind), die Türkei, die Ukraine etc.

Zulässige Höchstmasse

Die zulässige Höchstmasse (zHm) eines Fahrzeugs oder Anhängers ist in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 im Feld F.2 eingetragen. Bei Zugfahrzeug-Anhänger-Kombinationen müssen die zHm von Zugfahrzeug und Anhänger addiert werden. Gleichbedeutend mit der zHm werden folgende Begriffe verwendet:

- zulässiges Gesamtgewicht (zGG oder zGg),
- zulässige Gesamtmasse (zGM oder zGm)
- oder zulässiges Höchstgewicht (zHG oder zHg).

Die Durchführung von **Güterbeförderungen** für Dritte gegen **Entgelt** unterliegt der **Erlaubnispflicht**, wenn für **innerstaatliche** Beförderungen Fahrzeuge mit einer zHm von **mehr als 3,5 t** eingesetzt werden.

Es können auch **grenzüberschreitende Beförderungen** zwischen **EU- oder EWR- Mitgliedstaaten bzw. UK** oder **Kabotagebeförderungen** in diesen Staaten durchgeführt werden. Dabei gilt die Erlaubnispflicht bereits für alle Fahrzeuge, die eine zHm von **mehr als 2,5 t** aufweisen. Bei grenzüberschreitenden Beförderungen in die **Schweiz¹** und andere **Drittstaaten** besteht die Genehmigungspflicht nur bei Fahrzeugen, die eine zHm von **mehr als 3,5 t** aufweisen. Bei Zugfahrzeug-Anhänger-Kombinationen müssen die zHm von Zugfahrzeug und Anhänger **addiert** werden.

Je nachdem, in welche Regionen Beförderungen durchgeführt werden, bestehen **unterschiedliche Genehmigungen**. Für **innerstaatliche** Beförderungen ist eine **Güterkraftverkehrserlaubnis** auf Basis der jeweiligen **nationalen Gesetze** hinreichend. Werden Beförderungen innerhalb der **EU**, des **EWR** sowie von dort ansässigen Unternehmen **in UK** oder **die Schweiz** durchgeführt, dann sollte dafür eine **Gemeinschaftserlaubnis (EU-Lizenz)** eingesetzt werden. Alternativ und vor allem bei Fahrten in einzelne Drittstaaten kann auf Basis einer nationalen Güterkraftverkehrserlaubnis oder EU-Lizenz eine sogenannte **bilaterale Genehmigung** verwendet werden. Werden regelmäßig Beförderungen in **mehrere Drittstaaten** durchgeführt, besteht die Möglichkeit, eine **CEMT-Genehmigung** (Conférence Européenne des Ministres des Transports) einzusetzen. Das gilt auch für **Umzugstransporte**.

Bilaterale Genehmigungen sowie CEMT-Genehmigungen können erlangt werden, wenn eine nationale Güterkraftverkehrserlaubnis oder eine EU-Lizenz besteht. In der Folge werden die Voraussetzungen beschrieben, die dafür erfüllt sein müssen.

Um eine nationale Güterkraftverkehrserlaubnis oder eine EU-Lizenz zu erhalten, müssen gegenüber der Genehmigungsbehörde folgende **Nachweise** erbracht werden:

- **Persönliche Zuverlässigkeit** der im Unternehmen verantwortlichen Personen,
- **Finanzielle Leistungsfähigkeit** des Unternehmens bzw. der Gesellschafter,
- Vorhandensein einer zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte fachlich geeigneten Person (= **Verkehrsleiter**),
- Nachweis einer den gesetzlichen Anforderungen genügenden **Niederlassung**.

Im Regelfall stellt die Genehmigungsbehörde eine **Checkliste** zur Verfügung, die alle benötigten Nachweise auflistet.

Zum Nachweis der **persönlichen Zuverlässigkeit** müssen in Deutschland diverse Registerauszüge vorgelegt werden (insbesondere Gewerbezentralregister, Bundeszentralregister („Führungszeugnis“), Fahrregister). Diese Nachweise müssen von einem Geschäftsführer oder Gesellschafter des Unternehmens bzw. Unternehmensinhaber sowie vom Verkehrsleiter vorgelegt werden (sofern keine Personalunion vorliegt). Die Registerauszüge dürfen nicht älter als drei Monate sein. Sie müssen zudem belegen, dass gegen diese Personen keine Straftaten oder schweren Ordnungswidrigkeiten rechtskräftig festgestellt wurden.

Zum Nachweis der **finanziellen Leistungsfähigkeit** muss vom Unternehmen oder einem Gesellschafter nachgewiesen werden, dass ein bestimmter Geldbetrag an „Eigenkapital oder Reserven“ vorhanden ist. Die Höhe ist abhängig von der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge bzw. der beantragten Abschriften:

- 9.000 Euro für das erste Kraftfahrzeug,
- 5.000 Euro für jedes weitere Kraftfahrzeug mit einer zHm von mehr als 3,5 t,
- 900 Euro für jedes weitere Kraftfahrzeug mit einer zHm von mehr als 2,5 t und nicht mehr als 3,5 t.

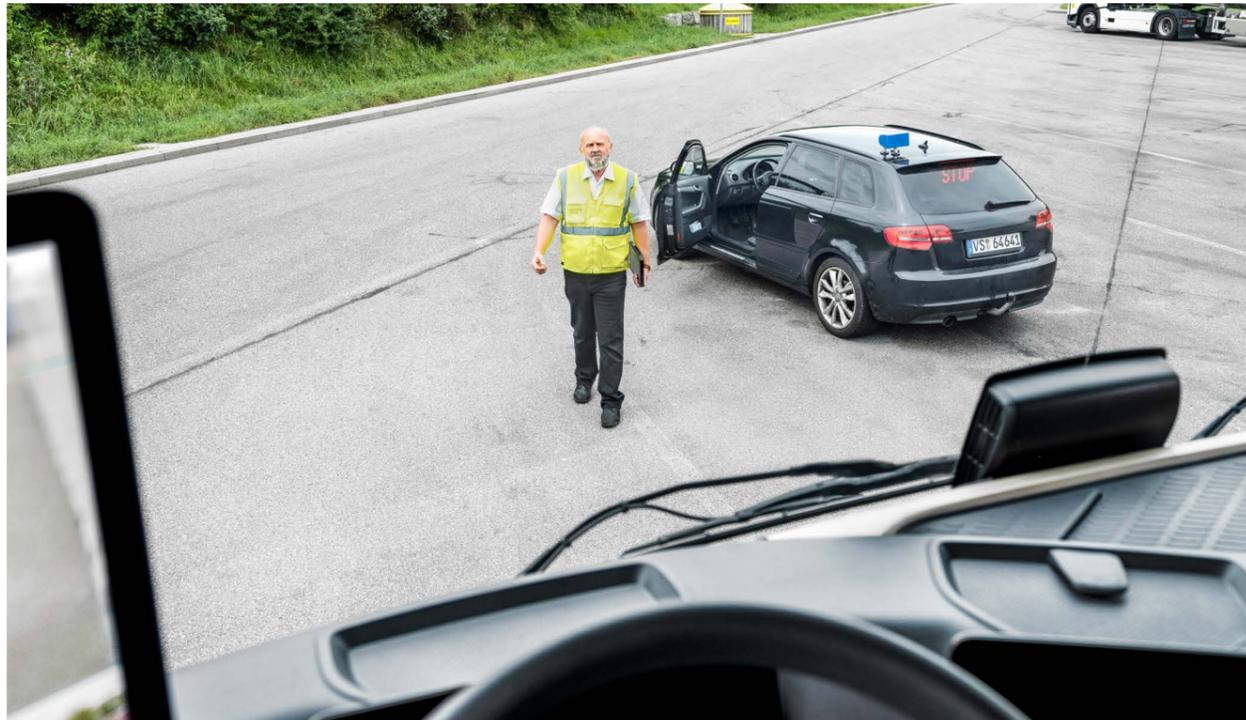
Für Unternehmen, die ausschließlich Fahrzeuge zwischen mehr als 2,5 t und nicht mehr als 3,5 t zHm einsetzen, gelten diese Beträge:

- 1.800 Euro für das erste Fahrzeug und
- 900 Euro für jedes weitere Fahrzeug.

Außerdem dürfen das Unternehmen oder die verantwortlichen Personen keine relevanten Steuerschulden oder Rückstände bei Sozialversicherungsträgern haben.

Der **Verkehrsleiter** benötigt zum Nachweis seiner **fachlichen Eignung** von der zuständigen Stelle (in Deutschland: Industrie- und Handelskammern) den sogenannten Fachkundenachweis. Sofern in „Altfällen“ keine Sonderregelung greift (Anerkennung der fachlichen Eignung aufgrund einer leitenden Vortätigkeit oder aufgrund einer spezifischen Berufsausbildung bzw. Studium) wird die Fachkunde durch das erfolgreiche Ablegen einer Prüfung erlangt und von der zuständigen Stelle bescheinigt. Die Position des Verkehrsleiters wird von einem der Gesellschafter des Unternehmens bzw. vom Unternehmensinhaber, einem sozialversicherungspflichtig beschäftigten Mitarbeiter des Unternehmens oder einem sogenannten externen Verkehrsleiter besetzt.

¹ Je nach Lesart der Rechtsgrundlagen kann die Meinung vertreten werden, dass zumindest auf dem EU-Streckenanteil bei Fahrten in die Schweiz eine Genehmigungspflicht vorliegt, wenn Fahrzeuge mit einer zHm von mehr als 2,5 t eingesetzt werden.



Nachweise von Fachkundeprüfungen, die in einem EU-Mitgliedstaat erworben wurden, werden in allen anderen EU-Mitgliedstaaten anerkannt. Die Prüfung muss in dem Staat abgelegt werden, in dem der Prüfling seinen Wohnsitz hat.

Die **Niederlassung** des Unternehmens muss (Büro-) Räumlichkeiten haben, in denen das Unternehmen sämtliche Unterlagen in Papier- oder elektronischer Form vorhält. Anhand dieser Unterlagen überprüft die Behörde, ob das Unternehmen rechtskonform arbeitet. Das sind:

- Beförderungsverträge,
- Unterlagen zu den eingesetzten Fahrzeugen,
- Buchführungsunterlagen,
- Personalverwaltungsunterlagen,
- Arbeitsverträge,
- Sozialversicherungsunterlagen,
- Dokumente mit den Daten über den Einsatz und die Entsendung von Fahrern
- sowie Dokumente mit den Daten über Kabotage oder Lenk- und Ruhezeiten.

An eine ordnungsgemäße Niederlassung ist auch die Umsetzung der Rückkehrpflicht der grenzüberschreitend eingesetzten Fahrzeuge geknüpft (Details im Abschnitt zur Rückkehrpflicht der Fahrzeuge).

Von der Genehmigungsbehörde sollte neben dem Antrag eine Checkliste hinsichtlich der vorzulegenden Dokumente bzw. Nachweise angefordert werden. Für den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit sollte der **behördliche Vordruck** verwendet werden.

Zu beachten:

- Während genehmigungspflichtigen Beförderungen muss eine **Abschrift der Genehmigung mitgeführt** werden. Das Dokument muss im Original mitgeführt werden und darf nicht in Folie eingeschweißt oder in ähnlicher Weise mit einer Schutzschicht überzogen sein. Bei Kontrollen muss die Genehmigung ausgehändigt werden.
- Die Genehmigungen haben eine bestimmte **Gültigkeitsdauer**. EU-Lizenzen sind maximal zehn Jahre gültig. Nationale Genehmigungen wurden in der Vergangenheit regelmäßig unbefristet erteilt, doch durch eine anstehende Novellierung des deutschen Güterkraftverkehrsgesetzes werden diese künftig auch für maximal zehn Jahre erteilt. Bei den bilateralen und den CEMT-Genehmigungen beträgt die Gültigkeit maximal ein Jahr. Allerdings können auch Kurzzeit- und Einzelfahrtgenehmigungen beantragt werden. Die Beantragung einer Verlängerung sollte rechtzeitig vor Ablauf erfolgen.
- Über zahlreiche EU-Rechtsgrundlagen und nationale Gesetze besteht ein sogenanntes **Risikoeinstufungssystem**. Dieses ermöglicht den Mitgliedstaaten, Unternehmen bzw. den verantwortlichen Personen mit zu vielen oder gravierenden Verstößen die persönliche Zuverlässigkeit abzuerkennen. So will der EU-Gesetzgeber die Straßenverkehrssicherheit und den Wettbewerb schützen. Denn gerade mit dem Einsatz von (schweren) Nutzfahrzeugen entsteht stets ein hohes Risiko für Dritte. Außerdem sollen Wettbewerbsverzerrungen durch illegale Handlungen unterbunden werden. Das Risikoeinstufungssystem umfasst eine detaillierte Liste von Rechtsvorschriften:
 - Unter anderem das Marktzugangsrecht,
 - die Lenk- und Ruhezeitvorschriften,
 - die Vorgaben zu Maßen und Gewichten der Fahrzeuge,
 - deren technische Sicherheit
 - oder das Gefahrgutrecht, vgl. Artikel 6 der VO (EG) Nr. 1071/2009.

Relevant sind alle Verstöße, die den verantwortlichen Personen zugerechnet werden können und die rechtskräftig festgestellt worden sind. Insbesondere in der VO (EU) 2016/403 sind die Mehrzahl der relevanten Rechtsgebiete, die jeweils relevanten Verstöße und deren Schweregrad aufgelistet.

Seit 2022 besteht eine harmonisierte Formel zur Berechnung des sogenannten **Risikoscores**. Die relevanten Verstöße sind mit einer spezifischen Punktezahl belegt. Über die Formel ergibt sich sinngemäß ein **Ampelsystem**, das anzeigt, ob bei den verantwortlichen Personen kein oder ein geringes, ein mittleres oder ein hohes Risiko vorliegt. Unternehmen oder Personen, die einen mittleren oder hohen Risikoscore haben, müssen damit rechnen, dass die zuständige Behörde ein Verfahren zur **Überprüfung der Marktzugangsvoraussetzungen** durchführt. Hierbei versucht die Behörde herauszufinden, ob sich die Vorbehalte gegen die persönliche Zuverlässigkeit der Verantwortlichen bestätigen. Falls dieser Nachweis gelingt, verliert der Fachkundenachweis des Verkehrsleiters seine Gültigkeit. Um erneut als Verkehrsleiter tätig zu werden, muss er **Rehabilitierungsmaßnahmen** ergreifen. Auf dieser Basis kann im Regelfall nach einer bestimmten Zeitperiode die persönliche Zuverlässigkeit wiederhergestellt werden.

Die im Abschnitt zu den Kontrollpflichten des Auftraggebers beschriebenen Aspekte bzw. Pflichten sind wesentlich durch das Risikoeinstufungssystem motiviert. Unternehmen, die **Werkverkehr** betreiben, unterliegen dem Risikoeinstufungssystem nicht.

- Bei der Beförderung eines **Containers** oder eines **Wechselaufbaus** muss der Auftraggeber dem Frachtführer eine **Erklärung** aushändigen, in der das Gewicht angegeben ist. Der Frachtführer hat dafür zu sorgen, dass diese Erklärung während der Beförderung mitgeführt wird.

- **Externe Verkehrsleiter** dürfen höchstens vier Unternehmen mit – zusammengefasst – maximal 50 Fahrzeugen betreuen. Für die langfristige Existenzsicherung des Transportunternehmens besteht beim Einsatz eines externen Verkehrsleiters ein besonderes Risiko darin, dass in dieser Konstellation die Kündigungsfristen regelmäßig am kürzesten sind. Deshalb ist es empfehlenswert, stets einen **Verkehrsleiter „in Reserve“** vorzuhalten. Auch wenn ein externer Verkehrsleiter bei mehreren Unternehmen aktiv ist, besteht das Risiko, dass dieser seine persönliche Zuverlässigkeit aufgrund zu vieler oder gravierender Verstöße in einem anderen Unternehmen einbüßt. Damit kann er kurzfristig im eigenen Betrieb nicht mehr als Verkehrsleiter tätig sein (vgl. vorherige Ausführungen zum Thema Risikoeinstufungssystem).

- Wenn ein **Verkehrsleiter geschäftsunfähig wird oder verstirbt**, hat das Unternehmen drei Monate Zeit, um die Position neu zu besetzen. Eine Fristverlängerung um weitere drei Monate kann beantragt werden. **Verlässt** ein interner Verkehrsleiter das Unternehmen oder wird der Vertrag mit dem externen Verkehrsleiter **gekündigt**, besteht keine Übergangsfrist. Das Unternehmen muss unverzüglich einen neuen Verkehrsleiter benennen. Gelingt das nicht, muss die Durchführung von Transporten sofort eingestellt und die Erlaubnis und die Abschriften zurückgegeben werden. Es ist deshalb für die Existenz des Unternehmens von zentraler Bedeutung, kurzfristig eine andere Person als Verkehrsleiter benennen zu können.

- Wenn das Transportunternehmen nur den **reduzierten Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit** für Fahrzeuge zwischen mehr als 2,5 t und nicht mehr als 3,5 t zHm erbracht hat, wird dies durch einen speziellen Vermerk im Feld Bemerkungen auf der Genehmigungsabschrift („≤ 3,5 t“) festgehalten. Diese Genehmigungsabschriften dürfen nur bei Fahrzeugen mit maximal 3,5 t zHm eingesetzt werden.

- Eine Güterkraftverkehrserlaubnis ist **nicht übertragbar**. Auch „befeundete“ Unternehmen können sich diese nicht „ausleihen“. Sofern sich Änderungen ergeben, muss eine Anpassung der Genehmigung erfolgen. Änderungen sind beispielsweise, wenn ein anderer Gesellschafter für das Unternehmen oder eine andere Person als Verkehrsleiter tätig wird oder das Unternehmen umzieht. Gegebenenfalls wird die Erlaubnisbehörde ein vollständiges Marktzugangsverfahren durchführen (wie bei der Erst- oder Verlängerungsbeantragung).

- Wenn ein Unternehmen mit einer EU-Lizenz Fahrer aus einem Drittstaat beschäftigt, kann es notwendig sein, für diese Fahrer bei der zuständigen Behörde eine **Fahrerbescheinigung** nach Artikel 5 der VO (EG) Nr. 1072/2009 zu beantragen. Diese ist bei Beförderungen vom Fahrer mitzuführen.

- Verringert sich nach der Ausstellung von Erlaubnis-Ausfertigungen der Fahrzeugbestand durchgängig, muss das Unternehmen **überzählige Ausfertigungen** an die Behörde **zurückgeben**. Stellt das Unternehmen den Betrieb ein, sind die Erlaubnis und alle Ausfertigungen unverzüglich zurückzugeben.

- Bei innerstaatlichen Beförderungen in Deutschland muss ein **frachtbezogenes Dokument** mitgeführt werden, aus dem mindestens Angaben zum beförderten **Gut, Be- und Entladeort und Auftraggeber** hervorgehen müssen. Alternativ kann ein ausgefüllter **Frachtbrief** nach Handelsgesetzbuch mitgeführt werden. Sofern der Frachtführer dies verlangt, ist der Absender (= Vertragspartner des Frachtführers) zur Ausstellung des Frachtbriefs verpflichtet.

- Bei grenzüberschreitenden Beförderungen gelten grundsätzlich die Bestimmungen des **CMR-Frachtbriefs**. Es gibt keine Verpflichtung zur Ausstellung und Mitführung eines Frachtbriefs. Aber es hat sich in der Praxis etabliert, dass ein CMR-Frachtbrief mitgeführt wird. Der Absender (= Vertragspartner des Frachtführers) ist zur Ausstellung des Frachtbriefs verpflichtet, sofern der Frachtführer dies verlangt.



Kabotage

Einleitung

Der Begriff Kabotage kommt aus der Seefahrt und bedeutet Küstenschifffahrt, also die Fahrt zwischen den verschiedenen Häfen einer Region. Im Straßengüterverkehr bezeichnet Kabotage **gewerblichen Güterkraftverkehr mit Be- und Entladeort in einem Staat**, dem sogenannten Aufnahmemitgliedstaat, **durch einen Unternehmer, der in diesem Staat weder Sitz noch Niederlassung hat**.

Die folgenden Regelungen gelten ausschließlich für Unternehmen, die in einem **EU- oder EWR-Mitgliedstaat** ansässig sind und über eine **Gemeinschaftserlaubnis (EU-Lizenz)** verfügen. Die Vorschriften und Verbote gelten unabhängig von der zulässigen Höchstmasse (zHm) der eingesetzten Fahrzeuge. Sie betreffen deshalb auch Fahrzeuge, die die Zugangsschwelle zum Marktzugangsrecht (im Sinne der Genehmigungspflicht) nicht überschreiten. Außerdem können Unternehmen, die im **Vereinigten Königreich (UK)** ansässig sind, auf Basis des Handelsabkommens EU-UK **Kabotage in EU- und EWR-Staaten** durchführen. Hier gelten jedoch spezielle Regeln, die weiter unten erläutert werden. EU- und EWR-Unternehmen können in UK unter denselben Rahmenbedingungen Kabotage durchführen. Unternehmen aus anderen **Drittstaaten** (etwa Serbien, der Schweiz, der Türkei etc.) dürfen **keine Kabotage** durchführen bzw. dürfen **EU-/EWR-Unternehmen in diesen Drittstaaten keine Kabotage** betreiben (gegenseitiges Verbot).

Kabotage soll dazu dienen, die Güterbeförderung effizienter zu gestalten, indem sie insbesondere **Leerfahrten reduziert**. Denn Transportdienstleister sollen hauptsächlich aus ihrem Niederlassungsmitgliedstaat heraus operieren. Infolge der vollständigen Entladung einer grenzüberschreitenden Beförderung würden diese ohne Kabotagevorschriften lediglich die Möglichkeit haben, grenzüberschreitende Rückladungen in ihren Niederlassungsmitgliedstaat oder in einen anderen auf der Strecke liegenden Staat durchzuführen.

Da dies nicht immer gelingt, wird diesen Unternehmen durch die Kabotageerlaubnis gestattet, während der **Rückfahrt** in ihren Niederlassungsmitgliedstaat auch innerhalb der **durchfahrenen Länder Binnenbeförderungen** durchzuführen. Denn dadurch ist das Potenzial, Frachten zu „gewinnen“, deutlich höher, und Leerkilometer können reduziert werden. Aus Sicht der heute real existierenden Gemengelage im europäischen Logistikmarkt erscheinen die den Kabotagevorschriften zugrundeliegenden Gedankengänge überholt. Dennoch sind sie die Basis der bestehenden Regelung.

Jüngere gewerbepolitische Ansätze streben eine vollständige Liberalisierung des Logistikmarkts an. Demnach soll Kabotage unreglementiert möglich sein. Da die Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EU bzw. des EWR jedoch nicht so weit harmonisiert sind, dass die Unternehmen unter gleichen Rahmenbedingungen agieren, wurde an den besonderen Kabotagevorschriften festgehalten bzw. im Jahr 2020 eine Verschärfung in Form der sogenannten Abkühlphase eingeführt.

Unternehmen, die grenzüberschreitend Güter auf Basis einer Gemeinschaftslizenz (EU-Lizenz) befördern bzw. Inhaber einer **EU-Lizenz** sind, dürfen in **begrenztem Umfang Kabotagebeförderungen** durchführen. Voraussetzung ist, dass die grenzüberschreitend beförderten Güter **vollständig entladen** wurden. Dabei kann die grenzüberschreitende Beförderung für Dritte gegen Entgelt stattgefunden haben oder auch im sogenannten Werkverkehr, also für eigene Zwecke des Unternehmens, durchgeführt worden sein. Infolge der vollständigen Entladung erwirbt das Unternehmen das Recht, **ab diesem Zeitpunkt und innerhalb der folgenden sieben Tage bis zu drei Kabotagebeförderungen** durchzuführen (sogenannte „**3 in 7-Regel**“).



Was genau als einzelne Kabotagebeförderung angesehen wird, variiert im Detail von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat. Da eine **EU-einheitliche Definition nicht besteht** grenzen manche Mitgliedstaaten die einzelne Kabotagebeförderung über die frachtrechtlichen Hintergründe ab, manche hinsichtlich der Be- und Entladeorte und andere über die konkrete Beförderungsdurchführung, also die (juristische) Person des Auftraggebers/Absenders bzw. Empfängers. In Deutschland hat das Bundesamt für Logistik und Mobilität vor Gericht sinngemäß folgende Verwaltungspraxis geäußert: Ein einzelner Beförderungsvorgang im Sinne des Artikel 8 der VO (EG) Nr. 1072/2009 liegt vor, **wenn Transportgut im Auftrag eines bestimmten Auftraggebers an einen bestimmten Empfänger verbracht wird**. Dabei ist es unerheblich, ob Teile der Sendung an verschiedenen Orten übernommen und/oder an verschiedene Ablagestellen abgeliefert wurden. Eine Mehrzahl an Kabotagebeförderungen liegt demzufolge vor, wenn **für mehrere Auftraggeber** Fracht befördert und/oder diese **an mehrere Empfänger** geliefert wird.

Je nachdem, in welchem Staat Kabotage durchgeführt wird, sollte bei Behörden oder Fachverbänden eine belastbare Information über die **nationale Auslegung** des Begriffs der einzelnen Kabotagebeförderung eingeholt werden.

Das Recht, drei Kabotagebeförderungen durchzuführen, besteht nicht nur in Bezug auf jenen Staat, in dem das grenzüberschreitend beförderte Gut (bzw. die letzte Sendung) entladen wurde. Vielmehr wird das Recht erworben, drei Kabotagebeförderungen an sich durchführen zu dürfen. Deshalb gibt es innerhalb der „**3 in 7-Regel**“ eine Sonderregelung: die „**1 in 3-Regel**“. Wenn das Fahrzeug nach der vollständigen Entladung der grenzüberschreitenden Beförderung oder nach der ersten oder zweiten Kabotagefahrt diesen „Aufnahmemitgliedstaat“ unbeladen verlässt, darf **in jenem Staat, in den das Fahrzeug unbeladen** eingefahren ist,

innerhalb von drei Tagen eine Kabotagebeförderung durchgeführt werden. Diese Sonderregel entstammt dem zuvor dargelegten Gedanken, dass das Unternehmen während der Rückfahrstrecke in seinen Niederlassungsmitgliedstaat auch in mehreren „durchfahrenen“ Staaten Kabotage betreiben kann. Das Unternehmen könnte also im Staat, in dem die grenzüberschreitend beförderten Güter entladen wurden, bis zu drei Kabotagebeförderungen innerhalb der siebentägigen Frist oder eine, zwei oder alle drei dieser Kabotagebeförderungen im Zuge der „**1 in 3-Regel**“ auch in anderen Staaten durchführen.

Dabei sind folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

- Die **siebentägige Frist** aus der „**3 in 7-Regel**“ gilt auch dann, **wenn die „1 in 3-Regel“ angewendet** wird. Kabotage in anderen Staaten als dem ursprünglichen Aufnahmemitgliedstaat ist also nur innerhalb des Zeitraums möglich, der mit Abschluss der Entladung der grenzüberschreitend beförderten Güter begonnen hat.
- Um die „**1 in 3-Regel**“ anwenden zu können, muss das Fahrzeug **unbeladen** in den Staat einfahren, in dem dann eine einzelne Kabotagebeförderung durchgeführt wird.

Seit dem 21.02.2022 gelten zusätzliche Regelungen. Konkret geht es hier um die sogenannte **Abkühlphase**. Damit soll verhindert werden, dass Transportdienstleister systematisch Kabotage betreiben, ihr Geschäftsmodell also auf derartige Beförderungen ausrichten. Die Regelungen sehen vor, dass mit einem Fahrzeug, mit dem Kabotagebeförderungen durchgeführt wurden, im Anschluss für einen Zeitraum von **vier Tagen keine erneuten Kabotagebeförderungen** in dem oder den **Aufnahmemitgliedstaaten** durchgeführt werden kann. Dazu ein Beispiel:



Das in Deutschland ansässige Unternehmen hat Güter von Deutschland nach Portugal geliefert. Im Anschluss wurde im Rahmen der „3 in 7-Regel“ eine Kabotagebeförderung in Portugal durchgeführt. Danach ist das Fahrzeug leer nach Spanien gefahren und hat dort im Rahmen der „1 in 3-Regel“ eine weitere Kabotagebeförderung durchgeführt. Im Anschluss folgt die unbeladene Fahrt nach Frankreich, um dort ebenfalls eine Kabotagebeförderung durchzuführen. Auch wenn es in der VO (EG) Nr. 1072/2009 nicht eindeutig geregelt ist, ist davon auszugehen, dass im Anschluss mit dem Fahrzeug des deutschen Unternehmens für einen jeweils viertägigen Zeitraum keine Kabotage in Portugal, Spanien und Frankreich durchgeführt werden darf. Der Zeitraum der Abkühlphase beginnt jeweils individuell in Portugal, in Spanien und in Frankreich. Es ist davon auszugehen, dass der Zeitraum bezogen auf Portugal um 00:00 Uhr des Folgetages der beendeten Kabotagebeförderung beginnt, wenn man davon ausgeht, dass das Fahrzeug auch an dem Tag, an die Kabotagebeförderung durchgeführt wurde, Portugal verlassen hat. In diesem Beispiel beginnt die Abkühlphase bezogen auf Portugal, Spanien und Frankreich jeweils ein oder zwei Tage zeitversetzt.

Während der Abkühlphase dürfen in dem jeweiligen Aufnahmemitgliedstaat keine Kabotagebeförderungen durchgeführt werden. Erlaubt sind jedoch Kabotagebeförderungen in anderen Staaten oder auch grenzüberschreitende Beförderungen in jene Staaten, in denen aktuell eine Abkühlphase zu beachten ist. Staaten, in denen keine Kabotage durchgeführt werden darf, können jederzeit im Transit durchfahren werden.

Eine weitere Neuerung seit dem 21.02.2022 betrifft ausgeweitete **Mitführungs- bzw. Nachweispflichten** bei der Durchführung von Kabotagebeförderungen. Wie bereits zuvor muss insbesondere über **Frachtpapiere (CMR)** bei entsprechenden Kontrollen nachgewiesen werden können, dass die den Kabotage transporten

vorgelagerte grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt wurde. Außerdem muss ein **Nachweis für alle durchgeführten Kabotage transporte** gemäß Artikel 8 Absatz 3 der VO (EG) Nr. 1072/2009 vorgelegt werden können. Sofern nationale oder CMR-Frachtbriefmuster verwendet werden, sind alle gesetzlich geforderten Informationen vorhanden (sofern der Frachtbrief korrekt ausgefüllt wird). Um die Abkühlphase kontrollierbar zu machen, sind zusätzlich auch **Frachtdokumente** mitzuführen, „falls sich das Fahrzeug innerhalb der Frist von vier Tagen vor der grenzüberschreitenden Beförderung in dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats befunden hat“. Bei der Durchführung von Kabotagebeförderungen sind demnach Frachtpapiere für den Zeitraum von vier Kalendertagen vor der ersten Kabotage mitzuführen.

Kabotage im Vereinigten Königreich

Gemäß Artikel 462 des Handelsabkommen EU – UK vom 30.04.2021 können sowohl **Unternehmen aus UK** als auch Unternehmen aus der **EU** im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei **bis zu zwei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen** durchführen. Voraussetzung ist auch hier, dass zuvor eine **grenzüberschreitende Beförderung** in den jeweiligen Staat stattgefunden hat (und nachgewiesen werden kann). Einer engen Auslegung der Vorschriften folgend ist es für EU-Unternehmen nicht möglich, infolge von Beförderungen in UK Kabotage in anderen EU-Mitgliedstaaten (etwa im Sinne der „1 in 3-Regel“) durchzuführen. Diese Einschränkung gilt auch im umgekehrten Fall.

Zu beachten:

- Die Berechtigung, Kabotage durchzuführen, wird über das **eingesetzte Kraftfahrzeug** erworben. Es ist folglich nicht möglich, beispielsweise den Sattelaufleger, mit dem die grenzüberschreitende Güterbeförderung durchgeführt wurde, mit einer anderen Sattelzugmaschine für Kabotagebeförderungen einzusetzen, wenn nicht auch mit dieser Sattelzugmaschine ein „Kabotagekontingent“ erworben wurde.
- Die in der Verordnung genannten „Tage“ beziehen sich auf **Kalendertage** und nicht auf einen Zeitraum von 24 Stunden. Die oben genannten Fristen beginnen deshalb um 00:00 Uhr des Tages, der auf das „auslösende“ Ereignis folgt. Bei der siebentägigen Frist wird ab dem Tag gerechnet, der auf die Durchführung der grenzüberschreitenden Beförderung in den betreffenden Staat folgt. Bei Inanspruchnahme der „1 in 3-Regel“ beginnt die Frist am Folgetag des Tages, an dem die unbeladene Einfahrt in den „neuen“ Aufnahmemitgliedstaat stattgefunden hat. Die viertägige Abkühlphase beginnt am Tag nach der letzten Kabotagebeförderung bzw. nach Ablauf der siebentägigen Frist – je nachdem, was früher eintritt.
- Für die **konkrete Berechnung** der siebentägigen und auch der dreitägigen Frist aus der „3 in 7-Regel“ bzw. der „1 in 3-Regel“ sowie der viertägigen Abkühlphase ist die VO (EWG, Euratom) Nr. 1182/71 zu beachten. Diese regelt, wie in der EU Fristen zu berechnen sind. In vielen Einzelfällen folgt daraus, dass zur Ermittlung des konkreten Zeitraums **nicht einfach Kalendertage** gezählt werden dürfen. Das Fristende darf weder auf einen Samstag, Sonntag oder Feiertag fallen. Die Frist endet dann mit Ablauf des folgenden „Arbeitstages“ (Montag bis Freitag). Oder bei einer Frist von zwei oder mehr Tagen sind mindestens zwei Arbeitstage enthalten. Je nach Einzelfall kann sich deshalb die Situation ergeben, dass eine Frist auf Basis dieser Berechnungsmethoden mehr Kalendertage umfasst als bei einer reinen Zählung der Tage.

Berechnungsbeispiele für spezifische Konstellationen sind unter anderem in den [Fragen-Antworten Katalogen der EU-Kommission](#) zur Umsetzung des EU-Mobilitätspaket I enthalten.

- Die Kabotagebestimmungen gelten **unabhängig von der zHm** der eingesetzten Fahrzeuge. Deshalb unterliegen den Vorschriften auch Frachtführer aus der EU bzw. dem EWR, die Fahrzeuge unter 3,5 t zHm einsetzen.
- Sofern Frachtführer aus Drittstaaten etwa als **Subunternehmer** eingesetzt werden, sollte das grundsätzliche Kabotageverbot für Unternehmen aus Drittstaaten beachtet werden.
- Werden leere Container, Auflieger oder Wechselbrücken oder auch Ladungsträger im Rahmen eines Frachtvertrags von einem Mitgliedstaat in einen anderen befördert, ist diese Beförderung als **grenzüberschreitender gewerblicher Güterkraftverkehr** anzusehen. Denn in diesen Fällen ist die Beförderung der leeren „Gefäße“ oder Ladungsträger entweder Gegenstand oder Bestandteil des Beförderungsvertrags.



Rückkehrpflicht der Fahrzeuge

Einleitung

Ziel der Regelung ist es, zu verhindern, dass für grenzüberschreitende Beförderungen bzw. Kabotagebeförderungen eingesetzte Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (zHm) von mehr als 2,5 t **dauerhaft** in anderen Ländern verbleiben bzw. eingesetzt werden. Betroffen sind alle **Kraftfahrzeuge**, mit denen das jeweilige Unternehmen **genehmigungspflichtige Beförderungen** durchführt. Angemietete Fahrzeuge sind in gleichem Maße betroffen wie geleaste oder gekaufte Fahrzeuge. Die Fahrzeuge müssen spätestens **acht Wochen** nach der ersten grenzüberschreitenden Beförderung an eine Betriebsstätte des Unternehmens im Niederlassungsmitgliedstaat zurückkehren. Die achtwöchige Frist für die verpflichtende Rückkehr beginnt mit jeder grenzüberschreitenden Beförderung aus dem Niederlassungsmitgliedstaat hinaus von Neuem. Vom Unternehmen eingesetzte Anhänger sind nicht von der Rückkehrpflicht betroffen.

Unternehmen, die die Rückkehrpflicht nicht korrekt umsetzen, verstoßen gegen die Anforderungen an die ordnungsgemäße Niederlassung des Unternehmens in ihrem jeweiligen Mitgliedstaat. Insbesondere bei der Verlängerung der EU-Lizenz oder wenn aus anderen Gründen ein Marktzugangsverfahren durchgeführt wird, kann die Nicht-Umsetzung dazu führen, dass die Lizenz nicht verlängert oder die Verlängerung mit besonderen behördlichen Auflagen versehen wird.

Unternehmen, die **Werkverkehr** betreiben oder Güter **im Rahmen einer der weiteren Ausnahmen** vom Marktzugangsrecht befördern, müssen die Rückkehrpflicht nicht umsetzen.

Zu beachten:

- Das Fahrzeug muss zu einer der **Betriebsstätten im Niederlassungsmitgliedstaat** des Unternehmens zurückkehren, das über das Fahrzeug verfügt. Mit Niederlassungsmitgliedstaat ist der Mitgliedstaat gemeint, in dem ein Unternehmen niedergelassen ist. Das gilt auch dann, wenn der Verkehrsleiter aus einem anderen Land stammt. In Artikel 5 der VO (EG) Nr. 1071/2009 werden die Kriterien für die tatsächliche und dauerhafte Niederlassung eines Kraftverkehrsunternehmers in einem Mitgliedstaat festgesetzt. Das ist auch der Mitgliedstaat, der dem Unternehmen die Gemeinschaftserlaubnis (EU-Lizenz) erteilt hat. Die Anforderungen an die Rückkehrpflicht sind nicht erfüllt, wenn das Fahrzeug zu irgendeiner Zweigniederlassung oder Tochtergesellschaft in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat zurückkehrt. Das Fahrzeug kann jeweils in dieselbe oder an eine andere Betriebsstätte im Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, zurückkehren.
- In der Verordnung wird die **Dauer**, für die das Fahrzeug zurückkehren muss, **nicht näher bestimmt**. Der Zeitraum der Anwesenheit an der Betriebsstätte kann daher auch (sehr) kurz sein.
- In der Verordnung wird nicht näher festgelegt, **auf welche Weise** das Fahrzeug zurückkehren sollte. Es kann daher mit jedem anderen Transportmittel wie Bahn, Fähre oder Autotransporter befördert werden, auch über einen Teil der Strecke.
- Das Fahrzeug sollte spätestens **acht Wochen nach dem Verlassen** des Niederlassungsmitgliedstaats in eine Betriebsstätte des Unternehmens in jenem Mitgliedstaat zurückgebracht werden. Gemäß Artikel 3 Absatz 2 c) der VO (EWG, Euratom) Nr. 1182/71 ist eine nach Wochen bemessene Frist abweichend von einer nach Tagen zu bemessenden Frist zu berechnen.

Samstage, Sonntage und Feiertage führen hier nicht zu einer Verlängerung. Wenn zum Beispiel das Fahrzeug den Niederlassungsmitgliedstaat zu einer beliebigen Uhrzeit am Freitag, den 01.03.2024, verlassen hat, muss es spätestens zum Tagesende (23:59 Uhr) am Samstag, den 27.04.2024, wieder in einer der Betriebsstätten des Unternehmens im Niederlassungsmitgliedstaat sein.

- Die zuständigen **Behörden des Mitgliedstaats**, in dem das Verkehrsunternehmen niedergelassen ist, müssen die notwendigen **Kontrollen** durchführen, um die Einhaltung der festgesetzten Anforderung zu überprüfen und zu überwachen. Die zuständigen **Behörden anderer Mitgliedstaaten**, in denen die Fahrzeuge tätig sind, sollten die Einhaltung der Anforderung **ebenfalls kontrollieren**. Zu diesem Zweck können sie alle angemessenen und wirkungsvollen Mittel einsetzen, um die Einhaltung der Verpflichtung zu überprüfen. Die Verkehrsunternehmen müssen **eindeutige Belege** dafür liefern, dass die Fahrzeuge, über die sie verfügen, spätestens acht Wochen, nachdem sie ihren Niederlassungsmitgliedstaat verlassen haben, zu einer Betriebsstätte in diesem Mitgliedstaat zurückkehren. Sie sollten jede Art von Beleg verwenden dürfen, um die Erfüllung dieser Anforderung nachzuweisen. Spätestens ab dem 19.08.2025, wenn sämtliche für grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzten Nutzfahrzeuge über einen G2V2-Fahrtenschreiber verfügen müssen, sollten die Fahrtenschreiberdaten die Umsetzung der Rückkehrpflicht dokumentieren. Auch Einsatzpläne der Fahrer oder Frachtbriefe können als Nachweis dienen.



Versicherung des Güterverkehrs

Einleitung

Da Frachtführer grundsätzlich **verschuldensunabhängig** für Güterschäden oder deren Verlust haften, gilt bei Beförderungen innerhalb Deutschlands die Pflicht, vorher eine **Güterschadenhaftpflichtversicherung** abzuschließen. Bei grenzüberschreitenden Beförderungen, die dem CMR-Frachtbrief unterliegen, besteht keine Versicherungspflicht, wobei der Abschluss einer Versicherung hier üblich ist.

Werden **wertvolle Güter** befördert, reichen die gesetzlichen Mindestversicherungssummen meist nicht aus, um Güterverlust oder -schäden vollständig zu ersetzen. In diesen Fällen sollten **zusätzliche Versicherungen** seitens des Spediteurs, Frachtführers oder des Besitzers/Eigentümers des Guts abgeschlossen sein.

Zu beachten:

- Gemäß § 7a GüKG ist „der Unternehmer [...] verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen und aufrechtzuerhalten, die die gesetzliche Haftung wegen Güter- und Verspätungsschäden nach dem Vierten Abschnitt des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs während Beförderungen, bei denen der Be- und Entladeort im Inland liegt, versichert.“ Im selben Paragraphen sind die **Mindestumfänge** des Versicherungsschutzes und die **Ausschlusskriterien** beschrieben. Bei der Beförderung von **Umzugsgut** gelten **abweichende Regelungen**, siehe insbesondere § 451e HGB.
- Die Verpflichtung besteht sowohl für **gebietsansässige Unternehmer** bei Beförderungen im **Binnenverkehr** als auch für **EU/EWR-Unternehmer**, die gewerblichen Güterkraftverkehr im Kabotageverkehr durchführen. Die Verpflichtung besteht ferner auch bei Beförderungen im **grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr**, sofern die An- oder Abfuhr zum/vom Bahnhof/Hafen Binnen- bzw. Kabotageverkehr darstellt.
- Bei Beförderungen mit **gemieteten Kraftfahrzeugen** muss der Versicherungsnachweis auf den **Beförderer (Mieter)** ausgestellt sein. Ein auf den Kraftfahrzeughalter (Vermieter) ausgestellter Nachweis ist nicht gültig.
- Der Unternehmer ist in der **Wahl des Versicherers** frei. Ein gebietsansässiger Unternehmer kann sich auch im Ausland versichern.
- Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass während der Beförderung ein aktueller **Nachweis über eine gültige Haftpflichtversicherung** mitgeführt wird. Der Versicherte sollte jährlich spätestens zum Jahreswechsel aktualisierte Dokumente vom Versicherer erhalten und alle Fahrzeuge mit den Dokumenten ausstatten. Das Fahrpersonal muss den Versicherungsnachweis während der Beförderung mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen.



Kontrollpflichten des Auftraggebers

Einleitung

Aufgrund konkreter Vorgaben im § 7c GüKG sind in Deutschland ansässige Versender und Absender – also Auftraggeber von Spediteuren und Frachtführern – verpflichtet, bei den beauftragten Logistik- bzw. Transportdienstleistern nachweislich zu **kontrollieren**, ob diese die speziellen güter- und beschäftigungsrechtlichen Vorgaben erfüllen.

Der Auftraggeber muss grundsätzlich sicherstellen, dass der ausführende Frachtführer

- über eine **Güterkraftverkehrserlaubnis** (nationale Genehmigung, EU-Lizenz, bilaterale Genehmigung oder CEMT-Genehmigung) verfügt und diese nicht auf unzulässige Weise einsetzt und
- – sofern gegeben – hinsichtlich der Beschäftigung von Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit² alle **beschäftigungsrechtlichen Vorgaben** eingehalten werden und die betroffenen Personen die vorgeschriebenen Dokumente während den Beförderungen mitführen.

Zu beachten:

- Die Wahrnehmung dieser Kontrollpflichten des Auftraggebers sollte nicht nur vor dem erstmaligen Abschluss eines Fracht- oder Speditionsvertrags mit einem Transportdienstleister durchgeführt werden, sondern **regelmäßig einmal jährlich** erfolgen. Da der Auftraggeber infolge seiner Prüfungen Kenntnis davon hat, wann die Genehmigung zur Verlängerung ansteht, ist auch dieser Termin Anlass für eine erneute Abfrage der Information bei den Auftragnehmern. Sollte ein Spediteur bzw. Frachtführer beauftragt werden, der nicht über die notwendige Erlaubnis verfügt oder diese zwischenzeitlich eingebüßt hat, bestehen Bußgeldrisiken beim Auftraggeber bereits dann, wenn er aufgrund von „fahrlässigem Nichtwissen“ keine Kenntnis von diesem Umstand hatte. Vereinfacht ausgedrückt heißt das, dass vom Auftraggeber schlichtweg keine Anstrengungen unternommen wurden, um den gesetzlichen Pflichten nachzukommen. Die Bußgelder können für den Auftraggeber bis zu 20.000 Euro betragen.
- Unternehmen, die auf ein **Compliance-Management-System** zurückgreifen, haben in aller Regel mit der Einhaltung der Vorgaben keine Schwierigkeiten (sofern der Vertragspartner gut kooperiert). Grundsätzlich erscheint folgendes **Vorgehen** geeignet, um gegenüber Behörden oder vor Gericht nachweisen zu können, dass man als Auftraggeber seinen Kontrollpflichten nachgekommen ist: Über die **Suchfunktion der Verkehrsunternehmensdatei**, die vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) geführt wird, kann ermittelt werden, ob das jeweilige Unternehmen über eine entsprechende Genehmigung verfügt. Hundertprozentige Rechtssicherheit bietet der Eintrag in dieser Datei nicht, da die Angaben einzeln veraltet oder unvollständig sind – sie sind aber in jedem Fall eine gute Grundlage. Außerdem ist zu beachten, dass manche Unternehmen in zwei oder mehr Gesellschaften aufgeteilt sind. Insoweit sollte bei der Suche penibel darauf geachtet werden, dass die Informationen zum richtigen Unternehmen abgerufen werden. Vom jeweiligen **Suchergebnis** sollte ein **Screenshot** oder **Ausdruck** erfolgen. Darüber hinaus sollte direkt beim jeweiligen Frachtführer nachgefragt werden, ob eine Genehmigung besteht. Davon sollte eine **Kopie** (physisch oder elektronisch) angefordert werden. Dieses Dokument wird zusammen mit dem Screenshot der Website „abgelegt“.

- In der Praxis läuft das Frachtgeschäft oft per Zuruf, regelmäßig allein auf Basis mündlicher Vereinbarungen. Im Schadensfall führt das häufig dazu, dass die Rechtsposition des Auftraggebers gegenüber jener des Transportdienstleisters geschwächt ist. Um die Haftungsrisiken zu reduzieren ist es von zentraler Bedeutung, die hier thematisierten Aspekte explizit in eine **vertragliche Vereinbarung** mit den Auftragnehmern aufzunehmen. Sofern die **Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp)** als Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) Grundlage der Zusammenarbeit sind, besteht dadurch bereits eine rechtliche Grundlage zur Absicherung der Interessen des Auftraggebers. Sollten keine oder andere AGB vereinbart worden sein, bedarf es im Einzelfall **individueller (schriftlicher) Regelungen**.
- Wenn Sendungen ins Nicht-EU-Ausland, also in sogenannte Drittstaaten, per LKW transportiert werden und der Frachtführer dafür eine sogenannte CEMT-Genehmigung oder eine bilaterale Genehmigung einsetzt, sollte das **Vorhandensein** dieser Genehmigung überprüft werden. Generell ist darauf zu achten, dass dem Auftragnehmer keine Vorgaben gemacht worden sind, die er innerhalb der gesetzlichen Limitierungen nicht umsetzen kann.
- Die Prüfpflicht umfasst auch die Fragestellung, ob der Frachtführer die **Erlaubnis bzw. Lizenz ordnungsgemäß bzw. nicht unzulässig** einsetzt. Dies bezieht sich unter anderem auf Kabotagebeförderungen, die besonderen rechtlichen Anforderungen unterworfen sind. Die Details dazu sind im Abschnitt zur Kabotage beschrieben.
- Wenn der rechtmäßige Einsatz der Erlaubnis geprüft werden soll, genügt in keinem Fall die bloße Zusage des Auftragnehmers, zu welcher Beförderung auch immer berechtigt zu sein. Allein durch die Vorlage der erforderlichen **Lizenz/Berechtigung/Genehmigung bzw. einschlägiger Dokumente** wie etwa Frachtbriefe kann der Auftraggeber Klarheit über den Sachstand erlangen. Bei der Überprüfung von Kabotagetransporten wäre es notwendig, sich die Frachtbriefe vorlegen zu lassen, also einen CMR-Frachtbrief für die grenzüberschreitende Beförderung, die in der Folge zur Kabotage berechtigt.

Um prüfen zu können, ob die konkrete Kabotagebeförderung legal stattfindet, sind die weiteren **Frachtbriefe/Begleitpapiere für die darauffolgenden Kabotagetransporte** einzufordern und gegebenenfalls deren Inhalt zu dokumentieren. Auch hier tritt das Grundsatzproblem zutage, dass der Auftraggeber keinen gesetzlichen Anspruch auf die benötigten Informationen hat. Wenn die vertraglichen Regelungen diesen Anspruch begründen, kann sich der Auftraggeber darauf berufen. In allen anderen Fällen kann die Aushändigung der Unterlagen lediglich erbeten werden. Bei Frachtführern, die sich unkooperativ zeigen, bleibt einem Rechtssicherheit anstrebenden Auftraggeber im Zweifel nur die Verweigerung der Befrachtung.

- Um auch das Thema **Arbeitsgenehmigung und/oder Fahrerbescheinigung** abzudecken, sollte die Anfrage beim Unternehmen in **Textform** erfolgen, zum Beispiel per E-Mail. Sofern das Unternehmen nicht in Text- oder Schriftform zusichert, keine Fahrer aus betroffenen Drittstaaten zu beschäftigen, sind Nachweise über die Dokumente und bestenfalls auch die Arbeitsanweisungen, die das Fahrpersonal zur Mitführung und Aushändigung verpflichten, einzuholen.
- In den Rechtsgrundlagen finden sich **keine Hinweise hinsichtlich der Aufbewahrungsfristen** der archivierten Dokumente. Zum Nachweis der umgesetzten Kontrollprozesse sollte es hinreichend sein, jeweils die Dokumentation der letzten beiden Kontrollen aufzubewahren. Länger als zwei Jahre sollten die Dokumente nicht vorgehalten werden.

² Betroffen sind alle Personen, die weder eine EU- oder EWR-Staatsangehörigkeit besitzen noch Schweizer Staatsangehörige sind.



Continental Automotive Technologies GmbH
Heinrich-Hertz-Straße 45
78052 Villingen-Schwenningen
Deutschland
E-Mail: Info@vdo.com
www.fleet.vdo.com