

Die Verantwortung des Auftraggebers

Autorin: *Susanne Großkopf-Nehls, Bundesvereinigung Logistik, grosskopf-nehls@bvl.de*

Als Auftraggeber in einem Speditions- oder Frachtvertrag glaubt man zunächst, mit der Vergabe des Auftrags alles erledigt zu haben und das Thema Transportdurchführung gedanklich abschließen zu können. Denn um die Abwicklung und alle formalen Aspekte wie die Genehmigungsurkunden, Ladungssicherung, Lenk- und Ruhezeiten liegen in der Verantwortung des beauftragten Frachtführers bzw. Verkehrsunternehmers.

In den Diskussionen rund um den Mindestlohn wurde aber deutlich, dass das so nicht ganz richtig ist. An vier Beispielen wird in diesem logistic2go aufgezeigt, was der Auftraggeber im Blick haben sollte, damit es nicht unangenehm und teuer wird, denn neben Haftungsrisiken drohen Bußgelder, Einträge in das Gewerbezentralregister oder Punkte im Verkehrszentralregister.

Mindestlohngesetz (MiLoG) § 13, seit 1. Januar 2015

Neben den Anwendungs- und Dokumentationspflichten des MiLoG selbst, ist im Umfeld der Logistik auch die Haftungsregelung für Auftraggeber relevant, die das MiLoG über einen Verweis auf das Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) herstellt. Dort ist eine Durchgriffshaftung für Auftraggeber, die im Sinne eines Generalunternehmers arbeiten, für die gesamte Nachunternehmerkette festgeschrieben, die man nicht ausschließen kann. Dieser Kettenhaftung sollten sich Auftraggeber bei der Auswahl ihrer Subunternehmer bewusst sein und z.B. folgende Punkte berücksichtigen:

- Gab es in der Vergangenheit konkrete Anhaltspunkte für ein Fehlverhalten des Auftragnehmers?
- Der Auftragnehmer sollte sich schriftlich dazu verpflichten, den Mindestlohn zu zahlen.
- Die Vereinbarung vertraglicher Prüf- und Kontrollrechte ist sinnvoll.
- Eine Haftungs-Freistellungserklärung des Auftragnehmers oder aber ein Zustimmungsvorbehalt des Auftraggebers für die Beauftragung von Nachunternehmern sollte vertraglich verankert werden.
- Auch ein außerordentliches Kündigungsrecht des Auftraggebers sowie eine Vertragsstrafe für den Fall, dass der Auftragnehmer den geschuldeten Mindestlohn nicht oder nicht rechtzeitig vergütet, sollten vereinbart werden.

All diese Punkte werden Anfang 2017 noch mal relevant, wenn der Mindestlohn auf 8,84 € steigt und in verschiedenen Bereichen neue Preisverhandlungen nötig sind.

Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) § 7c, in dieser Form gültig seit Dezember 2008

Um seinen Verpflichtungen 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. Das bezieht sich beispielsweise auch auf Kabotage-Beförderungen, an die besondere rechtliche Anforderungen geknüpft sind.

Für die Erfüllung des Ordnungswidrigkeitentatbestandes des Parag. 7c GüKG reicht übrigens fahrlässiges Nichtwissen aus. Und das liegt bereits vor, wenn sich der Auftraggeber gar nicht erst darum bemüht in Erfahrung zu bringen, ob sein neuer Geschäftspartner die erforderlichen Erlaubnisse besitzt.

Lösungsmöglichkeiten: Der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) und andere Organisationen schlagen eine „[Vereinbarung über die praxisgerechte Handhabung von § 7c GüKG](#)“ vor, um für Auftraggeber Rechtssicherheit zu schaffen. Der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) setzt hingegen auf ein Online-Compliance-Management-System, über das BWVL-Mitglieder jederzeit auf die relevanten Daten von Transportdienstleistern zugreifen können. In jedem Falle ist eine Integration dieser Aspekte in bestehende Lieferantensystemen angelegt. [> mehr](#)

Fahrpersonalverordnung (FPersV) § 20a, in dieser Form gültig seit März 2015

Diese Ergänzung des § 20a der Fahrpersonalverordnung regelt, wie die jeweiligen Auftraggeber zusammenarbeiten müssen, um in der gesamten Beförderungskette die Einhaltung der Sozialvorschriften gewährleisten zu können. So beginnt die Verantwortung für die Einhaltung der Vorschriften bereits vor der Auftragsvergabe. Schon immer hatte die FPersV allen beteiligten Unternehmen eine Mitverantwortung für die Einhaltung der Sozialvorschriften zugewiesen, diese wurde jedoch nicht näher konkretisiert. Nach Auffassung der Aufsichtsbehörden führte dies häufig dazu, dass die Mitverantwortung nicht voll wahrgenommen wurde.

Mit der Konkretisierung der Mitverantwortung des Auftraggebers liegt die primäre Verantwortung für die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr noch immer beim jeweiligen Verkehrsunternehmen bzw. bei dem Unternehmer, der das Fahrpersonal beschäftigt. Es ist nicht Aufgabe des Hauptauftragnehmers, bei beauftragten Subunternehmen die Nachweise über die Lenk- und Ruhezeiten zu kontrollieren, Disposition für einzelne Fahrten zu überprüfen oder gar vorzugeben.

Aber: Der Auftraggeber hat sich zu vergewissern, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen aufgrund seiner personellen und sachlichen Ausstattung und seiner betrieblichen Organisation überhaupt in der Lage ist, den Transportauftrag unter Einhaltung der Sozialvorschriften durchzuführen. Und diese Möglichkeit sollte der Auftraggeber auch im eigenen Interesse nutzen.

Ladungssicherung

Die Rechtsquellen der Ladungssicherungspflicht sind vielfältig. Neben dem Straßenverkehrsrecht enthalten auch Handelsrecht, Strafrecht, Gefahrgutrecht und die Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ Regelungen zur Ladungssicherung. Hinzu kommt Richtlinie VDI 2700. Es wird zwischen der betriebssicheren und der beförderungssicheren Verladung unterschieden:

- Zur betriebssicheren Verladung gehört als Verpflichtung des Frachtführers die Gstellung eines geeigneten Fahrzeugs. Dieses muss unter Beachtung der vorgeschriebenen Abmessungen, Gewichte und Achslasten geeignet sein, das Transportgut bei normaler, vertragsgemäßer Beförderung (auch in Extremsituationen) verkehrssicher zu transportieren.
- Zur beförderungssicheren Verladung gehört als Verpflichtung das Stapeln, Stauen, Verzurren, Verkeilen, Verspannen und Sichern der Ladung, sodass bei normaler, vertragsgemäßer Beförderung (auch in Extremsituationen) durch Lageveränderung des Fahrzeugs weder Güter noch Fahrzeug beschädigt werden.

Im Frachtrecht (HGB §412) wird die Verantwortung geteilt. Die Straßenverkehrsordnung hingegen regelt in § 22, dass der „Leiter der Ladearbeiten“, also in der Regel eine vom Verlader beauftragte Person, die Verantwortung trägt – ganz eindeutig sind all diese Regelungen aber leider nicht. Zudem haben alle Beteiligten eine Mitwirkungspflicht. Auf jeden Fall muss sich ein Auftraggeber (Verlader) um das Themenfeld kümmern und Regelungen treffen, die seinen betrieblichen Anforderungen entsprechen. [> mehr](#).

Dieses logistic2Go hat lediglich informativen Charakter und kann keine Rechtsberatung ersetzen. Zu konkreten Fragestellungen im Unternehmen sollte unbedingt ein Fachanwalt, die IHKs und/oder die Arbeitgeberverbände zu Rate gezogen werden.

IMPRESSUM

Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.

Schlachte 31, 28195 Bremen

Bereich Inhalte, Wissen, Forschung

Dr. Christian Groteemeier

Tel.: 0421 / 173 84 10 | groteemeier@bvl.de