

Der **Newsletter 1/2018 zum Transport- und Logistikrecht** der Kanzlei Niggli, Lamprecht & Kollegen befasst sich diesmal schwerpunktmäßig um die wettbewerbsverzerrende Situation durch osteuropäische Billigtransporte und wie die Gerichte hierauf reagieren.



Zum einen geht es um die Entscheidung des EuGH, der den Autobahnomaden die rote Karte zeigt und zum zweiten die Kabotage-Entscheidung des Amtsgerichtes Köln, die auch gebündelte Teillieferung von ausländischen Logistikunternehmen als unzulässig erklärt.

Als kleines Extra greifen wir die BGH-Entscheidung Anfang letzten Jahres nochmal auf, die die Darlegungslast von geschädigten Frachtführern gegenüber ihren Versicherern auch im Hinblick auf Schäden durch Raubüberfälle weiter verschärft

Zunächst die Entscheidung des europäischen Gerichtshof (Az: C-102/16): Weil Belgien es LKW-Fahrern grundsätzlich verboten hatte ihre wöchentliche Ruhezeit – also nicht die verkürzte – auf Autobahnraststätten zu verbringen, kam es an der deutschen Grenze zu regelrechten Truckercamps, wo auf engstem Raum Hunderte von osteuropäischen LKWs abgestellt wurden und dazwischen gekocht, Wäsche gereinigt und die Freizeit verbracht wurde.

Und wenn die Toiletten überfüllt wurden, dann wurde neben die LKWs die Notdurft verrichtet. Genächtigt wurde freilich in der Kabine. Ziemlich erbärmliche Umstände.

Ein osteuropäisches Fuhrunternehmen klagte nun gegen das Bußgeld von 1.500 € durch eine belgischen Behörde, weil sein Fahrer eben doch die wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden auf einer belgischen Raststätte verbracht hatte. Dessen Argumentation Art. 8 VIII EGVO 561/2006 sehe kein Verbot vor die wöchentliche Ruhezeit im LKW zu verbringen.

Das sah der EuGH anders, der wegen der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Arbeitsbedingungen der Fahrer sowie der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehrsgewerbe sehr wohl ein solches Gebot erkennen konnte.

Ein Daueraufreger in der Logistikbranche ist auch die unfaire Billigkonkurrenz durch deren Fuhrunternehmen. Ein 63-jähriger Tscheche wurde nun wegen fahrlässigem Verstoß gegen § 19 IIa Nr. 3 GüKG i.V.m. § 17a § 17a GüKGrKabotageV zu einem Bußgeld von 1.000 € verurteilt.

Die Idee war eigentlich genauso simple, wie smart: Ein osteuropäischer Logistiker nahm von verschiedenen Absendern Ware entgegen, disponierte so, dass nur noch eine Fahrt nötig war und trat gegenüber dem BAG als eigener „rechtlicher“ Absender auf, indem er einen Unterfrachtführer beauftragte. Dieser lud die verschiedenen zusammengefassten Teillieferungen nun bei verschiedenen Empfängern in der BRD ab.



In den Frachtpapieren zwischen den Absendern in Tschechien und dem tschechischen Logistiker tauchten noch die tatsächlichen Absender auf – gegenüber dem BAG wurde hingegen nur der tschechische Absender genannt. So wurden dann auf einem 40-Tonner kleinere Mengen an Papierwaren, Bauzubehör und Holz in Paletten an verschiedene Orte im Bundesgebiet verbracht.

Diesen Kettenfrachtvertrag nahm das Amtsgericht Köln jedoch auseinander und verwarf die Idee vom „rechtlichen“ Absender. Abzustellen sei vielmehr auf den „ersten“ Frachtvertrag zwischen tschechischem Absender und tschechischem Logistiker. Zu gut Deutsch: Es kommt auf den tatsächlichen Absender an, also auf dessen Rechnung und in dessen Auftrag der Versand erfolgt. Der Logistiker wurde vom Amtsgericht dabei also zurecht als Güterkraftverkehrsunternehmer enttarnt.

Hintergrund Kabotage: Kabotage ist das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen. Seit dem 14. Mai 2010 gelten innerhalb der EU einheitliche Kabotagebestimmungen. Kabotagebeförderungen im Anschluss an eine Beförderung mit Grenzüberschreitung darf erst nach vollständiger Entladung des Fahrzeuges erfolgen. Innerhalb von drei Tagen nach der Einfahrt in das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates mit einem leeren Fahrzeug kann eine Kabotagebeförderung durchgeführt werden. Voraussetzung ist, dass zuvor eine grenzüberschreitende Beförderung in einen anderen Mitgliedstaat durchgeführt wurde und dass die 7-Tage-Frist eingehalten wird.

Ein ständiges Ärgernis für international tätige Speditionen ist die Sicherheit vor Ladungsdiebstählen, insbesondere im berüchtigten italienischen Bermuda-Dreieck (Neapel-Bari-Mailand). In dieser Region spielt wohl auch der BHG-Fall des Frachtführers gegen seine Transportversicherung, die unter Berufung auf § 137 I VVG die Zahlung für den Diebstahl der Ware infolge eines Raubes verweigerte (Az.: IV ZR 74/14).

Der Fahrer wurde übrigens spektakulär bei der Autobahnauffahrt gestoppt und in einem fremden PKW gekidnappt und später irgendwo ausgesetzt. Das Genick brach dem klägerischen Frachtführer der Umstand, das er die Verladung der Ware nur mit einer Rechnung dokumentieren konnte, die zugleich auch Transportbegleitpapier war, aber aber keine weiteren Dokumente, wie Pack- oder Stücklisten oder ein Kommissionierungspapier fehlten. „Eine Abweichung von dem Grundsatz, dass derjenige, der Versicherungsleistungen beansprucht, auch die Beförderung des Transportgutes nach Art und Menge ausreichend zu dokumentieren hat, ist nicht angezeigt“, schreiben die BGH-Richter dem Kläger nüchtern ins Stammbuch. Der Kläger müsse nun mal den eingetretenen Schaden darlegen, was auch den Nachweis von Identität, Art, Menge und Zustand der Gütern umfasse. Für einen Anscheinsbeweis, anders als früher, ließen die Richter keinen Raum mehr (seinerzeit noch zu dem Inhalt von verschlossenen Behältnissen, wie Containern).

Tipp vom Anwalt: Die Entscheidung setzt die strenge Linie des BGH fort (vgl. BGH 22.05.2014 (Az: I ZR 109/13). Damals wurde entschieden, dass der Fahrer beim Beladevorgang tatsächlich anwesend sein müssen und die geladenen Pakete mitdurchzählen (!) muss, will der Frachtführer bei Ladungsverlusten eine unbeschränkte Haftung vermeiden. Mit der Folge, dass er nunmehr keine Ruhezeit einlegt, sondern arbeitet und der Mindestlohn bezahlt werden muss. Nun muss der Frachtführer auch bei der Handhabung der Lieferpapier und sonstigen Dokumente sehr achtsam sein, will er nicht seinen Versicherungsanspruch gegen die Transportversicherung riskieren.

Dieser Newsletter ersetzt keine steuerliche oder sonstige rechtliche Beratung und soll nur allgemein über die genannten Themen informieren. Wir übernehmen daher keine Gewähr und somit keine Haftung für die Vollständigkeit und Aktualität sowie Richtigkeit der Inhalte und Darstellungen.

Haben Sie noch Fragen?

Kontakt: Tel.0931/47085337 oder richter@anwaltskanzlei-wue.de

Kurze rechtliche Fragen werden kostenfrei beantwortet.

