

Der Newsletter 2/2018 zum Transport- und Logistikrecht der Kanzlei Niggl, Lamprecht & Kollegen befasst sich diesmal schwerpunktmäßig mit den Folgen der im Juni 2018 in Kraft tretende Richtlinie 2014/47 sowie einer interessanten BGH-Entscheidung bezüglich der bußgeldrechtlichen Folgen eines Verstoßes gegen das Sonntagsfahrverbot (BGH-Beschluss vom 10. 4. 2017, Az.: 4 StR 299/16)

1. Ladungssicherheit im Fokus der RiL 2014/47

Logistiker, Versender und Frachtunternehmer beschäftigen im Moment viele Fragen zur neuen Richtlinie 2014/47 ("Directive of Road Worthiness"), die im Juni in Kraft tritt und die die Unterwegskontrollen für die Ladungssicherung und Ladungsstabilität auf Nutzfahrzeugen regelt. Diese wendet sich zwar in erster Linie an Polizei und BAG, die die Einhaltung von § 22 StVO kontrollieren, hat aber Folgen für alle Parteien der Logistikkette.

So lautet Erwägungsgrund 17 der Richtlinie: *Alle am Logistikprozess beteiligten Akteure, beispielsweise Verpacker, Verlader, Verkehrsunternehmen, Betreiber und Fahrzeugführer, sind daran beteiligt, für das ordnungsgemäße Verpacken der Ladung und deren ordnungsgemäße Verladung auf ein geeignetes Fahrzeug zu sorgen.*

Qualität der EUMOS-Norm 40509 wird wohl zum Standard

Nach dieser neuen Richtlinie wird eine europäische Norm, die einem Vergleich mit der EUMOS-Norm 40509 oder EN 12195 standhalten muss - diese wird in der Anlage der Richtlinie sogar erwähnt - zum allgemeinen Standard der Ladungssicherung. Die EUMOS-Norm verlangt, dass die Verpackung sicherstellen muss, dass eine permanente Deformation von unter 5 %, eine elastische Deformation von unter 10 % und eine Verschiebung der einzelnen Lagen unter 2 % (sog. vertical gap) während des Transportes ständig gewährleistet sein muss. Und auch im Rahmen dieser Toleranzen darf es zu keiner Produktbeschädigung kommen. Es muss also ein Beschleunigungstest durchgeführt werden, wobei eine Probepalette auf eine Ladeplattform gesetzt wird und dann die Steifigkeit der palettierten Gütern mit horizontalen Trägheitskräften quantifiziert werden muss.

Nachweis der Ladeeinheitenstabilität führen

Während des Transportes muss neuerdings ein Nachweis der Ladeeinheitenstabilität geführt werden können. Ansonsten drohen nach der EU-Richtlinie Sanktionen, wie Geldstrafen bis hin zum Entzug der Transportgenehmigung. Allerdings hat der deutsche Gesetzgeber die Bußgeldvorschriften noch nicht angepasst, so dass derzeit wohl ein gewisses Umsetzungsdefizit besteht. Das bedeutet, dass fortan jede Fracht hinsichtlich ihrer Ladungsstabilität getestet und zertifiziert sein muss. Im Fall eines Verstoßes, wird die Haftung auf den Hersteller, also auf Ihr Unternehmen, verlagert, wenn nicht-zertifizierte unfallverursachende Ladung versendet wird.

Bußgeldumfang und Sanktionen bei Verstößen noch unklar

Weitere Haftende sind alle am Logistikprozess beteiligten Akteure, vom Verpacker über den Verlader über das Verkehrsunternehmen bis zum Fahrzeugführer. Der genaue Umfang möglicher neuer Bußgelder und weiterer Sanktionen ist bis dato jedoch noch unklar.

Anforderungen, die an den Versender nun gestellt werden müssen:

- Ladungssicherung hat oberste Priorität
- zur Überprüfung der Ladungssicherheit müssen ausgebildete Fachkräfte eingesetzt werden
- es sollen technische Unterwegskontrollen durchgeführt werden und Nachweise dieser Kontrollen mitgeführt werden

Unterwegskontrollen und ihre Folgen

Die Unterwegskontrollen sind also ein wichtiger Baustein im EU-Paket zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, denn Unterwegskontrollen tragen dazu bei, dass die Machenschaften schwarzer Schafe im Straßengüterverkehr, die sich Wettbewerbsvorteile aufgrund schlampiger Ladungssicherungsmaßnahmen verschaffen, erkannt und sanktioniert werden.

Das System der Kontrollen wird nun durch die Richtlinie in eine anfängliche technische und eine ggf. gründlichere technische Unterwegskontrolle aufgeteilt. Bei der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle wird zunächst ein für das Fahrzeug vorhandener Kontrollbericht einer Kontrolle unterzogen. Außerdem wird die letzte TÜV-Bescheinigung des Fahrzeugs überprüft. Dann folgt eine Sichtprüfung des technischen Zustandes des Fahrzeugs.

Von Sichtprüfung bis aufwendiger technischer Unterwegskontrolle

Im Ermessen der Prüfer steht, ob die anfängliche technische Unterwegskontrolle auf eine Sichtprüfung der Ladungssicherung gemäß § 22 Abs. 1 StVO erweitert wird. Außerdem kann eine über die Sichtprüfung hinausgehende Prüfung durch andere Prüfungsmethoden erfolgen, soweit es sich um eine in der Anlage II der Richtlinie 2014/47/EG aufgeführte Prüfungsposition handelt. Dabei geht es sich um die folgenden Prüfungspositionen:

- Identifizierung des Fahrzeugs
- Bremsanlage
- Lenkanlage
- Sichtbarkeit
- Beleuchtungsanlage und Teile der elektrischen Anlage
- Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung
- Fahrgestell sowie daran befestigte Teile
- Sonstige Ausstattungen
- Umweltbelastung
- Zusätzliche Kontrollen bei Fahrzeugen (zur Personenbeförderung) der Fahrzeugklassen M2 und M3

Werden bei der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle Mängel bei einem der vorgenannten Prüfungspunkte festgestellt oder dass eine Position tatsächlich nicht überprüft werden kann, obwohl dies von den Prüfern für erforderlich angesehen wird, dann wird das Fahrzeug bzw. sein Anhänger der sogenannten gründlicheren Unterwegskontrolle unterzogen. Bei der werden

insbesondere die Sicherheit der Brems- und Lenkanlage, die Reifen, die Räder, des Fahrgestells und die Umweltbelastung überprüft. Die gründlichere Unterwegskontrolle ist in einer Untersuchungsstelle durchzuführen.

Bewertung von Mängeln in drei Gruppen und Folgemaßnahmen

Die bei der Kontrolle festgestellten Mängel sind anhand des Anhangs II der Richtlinie 2014/47/EU in eine der drei neuen Mängelgruppen einzustufen. Das EU-Recht unterscheidet dabei konsequent zwischen geringen, erheblichen und gefährlichen Mängeln.

- a. Als geringe Mängel sind nach der EU-Neuregelung nur solche Mängel anzusehen, die für die Fahrzeugsicherheit oder Umwelt ohne bedeutende Auswirkung sind oder eine andere geringfügige Unregelmäßigkeit darstellen.
- b. Als erheblich hingegen sind Mängel dann anzusehen, wenn sie die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen bzw. dazu geeignet sind andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden oder eine andere bedeutende Unregelmäßigkeit gegeben ist.
- c. Als gefährlich schließlich sind Mängel einzustufen, wenn sie eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen.

Weist ein Fahrzeug oder dessen Anhänger Mängel auf, die gar in mehrere Mängelgruppen fallen, so wird es dann in die Gruppe eingeordnet, die den schwerwiegendsten Mangel aufweist. Wird für ein Fahrzeug bei einem der zu prüfenden Prüfungsbereiche sogar mehr als einen Mangel auf, dann ist das Fahrzeug in die nächsthöhere Mängelgruppe aufzunehmen, wenn davon ausgegangen werden kann, dass die Mängelhäufung zu einer größeren Gefährdung der Sicherheit des Straßenverkehrs oder der Umwelt führt.

Mögliche Folgemaßnahmen durch die Behörden: Nutzungsuntersagung und Frist zur Mängelbeseitigung

Weist ein Fahrzeug also erhebliche oder gefährliche Mängel auf, dann kann die Benutzung des Fahrzeugs bis zur Beseitigung der Mängel vorläufig untersagt werden. Soweit gefährliche Mängel festgestellt worden sind, darf eine weitere vorläufige Nutzung des Fahrzeugs ausschließlich zu dem Zweck der Mängelbeseitigung gestattet werden, wenn bei dem Betrieb des Fahrzeugs keine unmittelbaren Gefahren für die Sicherheit der Insassen, andere Verkehrsteilnehmer oder die Umwelt bestehen. Bei weniger erheblichen Mängeln hingegen kann eine Frist zur Beseitigung der vorhandenen Mängel gesetzt werden und die vorläufige Weiternutzung des Fahrzeugs von Bedingungen und Auflagen abhängig gemacht werden. Die Richtlinie überlässt es dem Gesetzgeber die Sanktionen festzulegen. Nach derzeitigem Stand besteht wohl noch ein Umsetzungsdefizit.

Weiterleitung des Kontrollberichts an die Zulassungsbehörde

Der von den Prüfern zwingend zu fertigende Kontrollbericht wird schließlich übrigens an die Zulassungsbehörde weitergeleitet, damit diese weitere Maßnahmen ergreifen kann. Soweit ein Fahrzeug betroffen ist, welches in einem Drittland zugelassen ist, kann für dieses Fahrzeug sogar die Einfahrt in die Bundesrepublik Deutschland sogar untersagt werden.

Das neue Kontrollsystem sieht für die Auswahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge ausdrücklich vor, dass Fahrzeuge eines Unternehmens mit einem hohen Risikoprofil häufiger Kontrollen unterworfen und intensiver überprüft werden sollen, als Fahrzeuge eines Unternehmens mit einem niedrigeren

Risikoprofil. Um das unternehmensbezogene Risikoprofil erstellen zu können werden zukünftig alle bei einer Kontrolle festgestellten Fahrzeugmängel nach Zahl und Schweregrad der Mängel unternehmensbezogen in ein von den zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten zu etablierendes Risikoeinstufungssystem eingegeben!

Tipp vom Anwalt:

Beachten Sie: Für Sie als den sogenannten Rechtsunterworfenen ändert sich durch die technische Unterwegskontrolle hinsichtlich der Ladungssicherung grds. nichts! Denn aus der technischen Unterwegskontrolle ergeben sich keine geänderten Anforderungen für die Ladungssicherung! Gutachten, Zertifikate, Verladeempfehlungen etc. behalten weiterhin ihre Gültigkeit!

2. Einen Fall des Verstoßes gegen das Sonntagsfahrverbot hatte der BGH schließlich nach der Revision gegen das Ausgangsurteil des Amtsgerichts Nordhorn vom 21. Januar 2016 zu entschieden, das gegen den drittverfallsbeteiligten Spediteur aus Polen den Verfall eines Betrages von 2.300 Euro angeordnet hatte.

Ein Mitarbeiter der Spediteurin befuhr an einem Sonntagvormittag mit einem Fahrzeug nebst Auflieger die BAB 30 in Fahrtrichtung Niederlande. Er führte für die Spedition eine Transportfahrt von Polen über Deutschland nach Spanien durch. Bei einer Kontrolle konnte der Fahrer jedoch eine gültige Ausnahmegenehmigung für die Durchführung des Transports an einem Sonntag nicht vorlegen. Nach der Kontrolle und Erbringung einer Sicherheitsleistung setzte er die Fahrt zwar am selben Tag fort. Der Drittverfall in Höhe des Nettolohns von 2.300 € wurde gegen die Spediton angeordnet.

§ 30 III StVG lautet: *An Sonntagen und Feiertagen dürfen in der Zeit von 0.00 bis 22.00 Uhr zur geschäftsmäßigen oder entgeltlichen Beförderung von Gütern einschließlich damit verbundener Leerfahrten Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen nicht geführt werden. 2Das Verbot gilt nicht für*

1. *kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße vom Versender bis zum nächstgelegenen geeigneten Verladebahnhof oder vom nächstgelegenen geeigneten Entladebahnhof bis zum Empfänger, jedoch nur bis zu einer Entfernung von 200 km,*
- 1a. *kombinierten Güterverkehr Hafen-Straße zwischen Belade- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern gelegenen Hafen (An- oder Abfuhr),*
2. *die Beförderung von*
 - a) *frischer Milch und frischen Milcherzeugnissen,*
 - b) *frischem Fleisch und frischen Fleischerzeugnissen,*
 - c) *frischen Fischen, lebenden Fischen und frischen Fischerzeugnissen,*
 - d) *leicht verderblichem Obst und Gemüse,**die Beförderung von Material der Kategorie 1 nach Artikel 8 und Material der Kategorie 2 nach Artikel 9 Buchstabe f Ziffer i der [Verordnung \(EG\) Nr. 1069/2009](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte und zur Aufhebung der [Verordnung \(EG\) Nr. 1774/2002](#) (Verordnung über tierische Nebenprodukte) ([ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 1](#); [L 348 vom 4.12.2014, S. 31](#)),*
- 3.

4. *den Einsatz von Bergungs-, Abschlepp- und Pannenhilfsfahrzeugen im Falle eines Unfalles oder eines sonstigen Notfalles,*
5. *den Transport von lebenden Bienen,*
6. *Leerfahrten, die im Zusammenhang mit Fahrten nach den Nummern 2 bis 5 stehen,*
7. *Fahrten mit Fahrzeugen, die nach dem Bundesleistungsgesetz herangezogen werden. Dabei ist der Leistungsbescheid mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen.*

Gegen den Bußgeldbescheid wehrte sich die Spediteurin zunächst mit dem Einspruch mit der Argumentation, dass der Transportlohn nur teilweise im Sinne des § 29a OWiG erlangt sei, und zwar entsprechend dem Anteil der Fahrtstrecke in der Bundesrepublik Deutschland an der Gesamtstrecke. Der Anwalt der Spedition trieb den Streit schließlich bis zum Bundesgerichtshof hoch, indem er die Frage aufwarf: „Ist bei einem internationalen Transport, der unter Verstoß gegen die Bestimmungen über das Sonn- und Feiertagsfahrverbot, durchgeführt worden ist, bei der Bestimmung des Erlangten i. S. des § 29a Abs. 1 OWiG auf den gesamten Transportlohn oder nur auf den sich rechnerisch für die inländische Fahrtstrecke ergebenden Transportlohn abzustellen?“

Der Bundesgerichtshof entschied nun, dass nach § 29a OWiG der Verfall eines Geldbetrages bis zu der Höhe angeordnet werden, die dem Wert des Erlangten entspricht, also dem gesamten erlangten Transportlohn! Maßgeblich war die Bestimmung des wirtschaftlichen Wertes des Vorteils, welcher dem Täter infolge der mit Geldbuße bedrohten Handlung zugeflossen ist. Zwar stelle nicht der (Gesamt-) Transport als solcher die mit Bußgeld bedrohte Handlung (§ 1 Abs. 2 OWiG) im Sinne von § 29a OWiG dar, sondern Anknüpfungspunkt des Verfalls sei nur der jeweilige Verstoß gegen deutsche Straßenverkehrsvorschriften gewesen. Denn bei einem internationalen Transport kann die erfolgte Nutzung des deutschen Verkehrsraums nicht hinweg gedacht werden, ohne dass der wirtschaftliche Vorteil des gesamten Transportlohns entfällt.

Eine klare Ohrfeige bekam der Betroffene also vom BGH: Die Annahme, bei einem internationalen Transport werde der unmittelbare Tatvorteil nur aus dem Teil des Transportlohns gezogen, der auf den inländischen Streckenanteil entfalle, sei eine reine Fiktion. Der Transportunternehmer werde doch schließlich nicht für die zurückgelegten Streckenabschnitte bezahlt, sondern für die Ablieferung des Transportguts am Bestimmungsort! Auch einem weiteren Zahn zogen die Richter dem kämpferischen Betroffenen: Auch die bloße Möglichkeit einer mehrfachen Abschöpfung des Transportlohns in verschiedenen Ländern führt zu keinem anderen Ergebnis. Denn sollte eine mehrfache Abschöpfung irgendwann mal in Rede stehen, kann diesem Umstand jedenfalls unter Opportunitätsgesichtspunkten im Rahmen des nach § 29a OWiG auszuübenden Ermessens Rechnung getragen werden.

Tipp vom Anwalt: Denken Sie in solchen Fall daran eine Einstellung nach §§ 153 ff. StPO zu beantragen!

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 telefonisch kostenfrei beantwortet.