
Datum: 19.01.2016
Gericht: Amtsgericht Köln
Spruchkörper: 902a
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 902a OWi 271/15
ECLI: ECLI:DE:AGK:2016:0119.902A.OWI271.15.00

Tenor:

Der Betroffene wird wegen eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 19 Abs. 2 a Nr. 3 Güterkraftverkehrsgesetz; Art. 8 Abs. 2 S. 1 VO (EG) Nr. 1072/2009 zu einer Geldbuße von 1.000,- Euro kostenpflichtig verurteilt.

Gründe

I.

Der Betroffene ist 63 Jahre alt und verheiratet. Zu seinen sonstigen persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen hat er sich nicht eingelassen.

II.

In der Sache hat das Gericht folgende Feststellungen getroffen:

Am 06.06.2015 um 09.36 Uhr wurde bei einer Fahrzeugkontrolle auf der A7 in der Höhe von 36275 Kirchheim mit der in der Tschechischen Republik zugelassenen Sattelzugmaschine mit dem amtl. Kennzeichen 000 und dem in Deutschland zugelassenen Sattelanhänger mit dem amtl. Kennzeichen 111 festgestellt, dass mehr als 3 Kabotagebeförderungen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt wurden. Das zulässige Gesamtgewicht der Einheit betrug 40 t. Die Sattelzugmaschine ist auf die Fa. G. in CZ-O. zugelassen, das Anhängerfahrzeug auf die Fa. F. GmbH in D-T.. Aufgrund der bei der Kontrolle vorliegenden Papiere wurden folgende Absender und Empfänger der diversen Ladungen festgestellt:

1.

1

2

3

4

5

6

7

8

Am 02.06.2015 vom Absender Spedition H. mit Sitz in E. zum Empfänger T.in B.; ausweislich des Frachtbriefs und des Lieferscheins handelt es sich um 1.150 kg Papierwaren, die von der Fa. D. GmbH & Co. KG in C. an T. Deutschland geschickt wurden.	
2.	9
Am 02.06.2015 vom Absender H. mit Sitz in E. an den Empfänger A. in U.; ausweislich des Lieferscheins handelt es sich hier ebenfalls um Papierwaren, 1.804,55 kg, die von der Fa. D.GmbH & Co. KGH in C an den Empfänger G. in U. gesandt wurden.	10
3.	11
Frachtbrief ohne Datum, Absender Spedition H. in E., Empfänger M. in K.; es handelt sich um insgesamt 2.380 Faltschachteln, ausweislich des Lieferscheins ist Absender die Q. GmbH in BB und Empfänger die Fa. M. in K.. Auf dem Frachtbrief ist die Fa. G. mit Sitz in CZ O. als Frachtführer angegeben.	12
4.	13
Frachtbrief von 02.06.2015, Absender die Fa. Spedition H. in E., Empfänger die Fa. N.GmbH in X.. Ausweislich des Lieferscheins war Absender die Fa. C. GmbH und Empfänger die FaM in X. a. d. Isar.	14
5.	15
Frachtbrief vom 02.06.2015, Absender Spedition H. in E., Empfänger Fa. L. GmbH in E.; ausweislich des Frachtbriefes handelt es sich um Bauzubehör von 1.000 kg, ausweislich des KVO-Frachtbriefes war Absender die LL: GmbH in G. und Empfänger die Fa. L. in E..	16
6.	17
Frachtbrief vom 03.06.2015, Absender Fa. GL, Holzhandlung in WW. und Empfänger die Fa. T. in TT; es handelte sich um 24.000 kg Holz.	18
7.	19
Frachtbrief vom 05.06.2015, Absender Fa. WW. in MM, Empfänger die Fa. O. in TTT;	20
8.	21
Frachtbrief vom 05.06.2015, Absender TTT. GmbH in C.; Empfänger die Fa. GGG-GmbH in BB; es handelte sich um 20 Paletten, 10.202 kg Faltschachteln.	22
III.	23
Die Feststellungen zur Person des Betroffenen beruhen auf den Ermittlungen des BAG bei der Betriebskontrolle sowie auf den Einlassungen des Betroffenen durch seinen Verteidiger in der Hauptverhandlung.	24
Die Feststellungen zu den vom 02.06. bis 05.06. auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland durchgeführten Transporte sowie bezüglich des verwendeten Fahrzeugs beruhen auf den Feststellungen des BAG bei der Kontrolle (Bl. 1 ff. BA), die zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht wurden.	25
	26

Der Betroffene hat sich wie folgt zur Sache eingelassen:

Er erklärt, dass nach seiner Ansicht für den Begriff der „Kabotagebeförderung“ entscheidend sei, zwischen welchen Firmen die Frachtverträge geschlossen würden. Ein Frachtvertrag könne auch unter Berücksichtigung des Schutzzwecks des Gesetzes und der Realität im Transportgewerbe immer nur ein Frachtvertrag sein; dies bedeute, dass es auf Absender bzw. Empfänger laut Lieferschein und auf Belade- /Endladestellen nicht ankomme. Dies wäre auch im Sinne des Schutzzweckes des Gesetzes, weil ansonsten auch kleine Teillieferungen jeweils eine Beförderung im Sinne der Kabotagevorschriften wären, was nicht lebensnah sei. Entscheidend sei daher auf den rechtlichen Absender abzustellen und dies sei bei einer Logistikfirma wie der H.GmbH jeweils diese Firma, wenn sie als Absender auftrete. 27

Das Gericht ist nach den Feststellungen davon überzeugt, dass dem Betroffenen der Vorwurf gemacht werden muss, fahrlässig unbefugte Kabotage durchgeführt zu haben. 28

1. 29

Kabotage war im vorliegenden Fall gem. § 17a Abs. 1 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr nur aufgrund europäischen Gemeinschaftsrechts zulässig, weil eine besondere Genehmigung vorliegend nicht erteilt war. Gemäß Abs. 2 der genannten Norm darf ein Güterkraftverkehrsunternehmen ohne Sitz oder Niederlassung in Deutschland nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung der Güter bis zu 3 Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug durchführen, wobei die letzte Entladung innerhalb von 7 Tagen nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung erfolgen muss. Der Begriff der „Kabotagebeförderung“ im Sinne dieser Vorschrift ist dabei weder in der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr selbst, noch im Güterkraftverkehrsgesetz noch in der zugrundeliegenden Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 definiert. Offen bleibt insbesondere die Frage, ob eine Beförderung in diesem Sinne jeder einzelne Frachtvertrag – unter Umständen auch nur über Güter von geringem Gewicht – ist, oder ob bei einem Frachtvertrag auf den Absender im Rechtssinne oder auf den Absender im natürlichen Sinne, d. h. auf den tatsächlichen Versender der Ware, abzustellen ist. 30

Die erste Alternative, nämlich dass es auf den Absender im Rechtssinne ankommt, hat der Betroffene für sich in Anspruch genommen; er hat folgerichtig die Frachtverträge, die verschiedene Absender mit der Spedition H. GmbH in H. abgeschlossen hatten, nicht berücksichtigt und ist stattdessen davon ausgegangen, dass die H. GmbH, die die Fa. G. mit Sitz in der Tschechischen Republik beauftragt hatte, als ein Absender im Sinne der Kabotagevorschriften zu verstehen ist, auch wenn die H. GmbH ihrerseits mit den verschiedenen Absendern einzelne Frachtverträge geschlossen hatte. 31

2. 32

Das Gericht folgt nicht der vom Betroffenen vertretenen Ansicht, dass eine Kabotagebeförderung im Sinne des Gesetzes dann vorliegt, wenn ein Logistikunternehmen mehrere Frachtverträge mit verschiedenen Absendern zusammenfasst und seinerseits einen Subunternehmer in einem neuen Frachtvertrag – als Kettenfrachtvertrag – mit der Durchführung der Transporte beauftragt. Zur Prüfung der Einhaltung der Kabotagevorschriften ist nach Auffassung des erkennenden Gerichtes entscheidend auf den ersten Frachtvertrag, nämlich den zwischen den einzelnen Absendern und dem Logistikunternehmen, abzustellen; der zweite Frachtvertrag, nämlich der zwischen dem Logistikunternehmen und dem Subunternehmer, kann an der einmal bestehenden rechtlichen 33

Einordnung nichts mehr ändern.

Für diese Rechtsauffassung spricht zum Einen der Wortlaut des Gesetzes selbst: in § 17a Abs. 2 S. 2 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr ist geregelt, dass die letzte Entladung „innerhalb von 7 Tagen nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung“ erfolgen muss. Der gleiche Begriff der „teilweisen oder vollständigen Entladung der Güter“ taucht in S. 1 der erwähnten Norm auf. Im Anschluss daran sind 3 Kabotagebeförderungen zulässig. Dies bedeutet, dass eine Beförderung nicht notwendigerweise den gesamten Frachtraum des Fahrzeugs ausfüllen muss, sondern dass vielmehr auch eine Teilentladung von Waren eine Kabotagebeförderung i. S. dieser Norm ist; andernfalls würde nämlich die Regelung in § 17a Abs. 12 S. 1 der genannten Norm keinen Sinn machen, dass auch eine Kabotagebeförderung nach teilweiser Entladung der Güter eine Kabotagebeförderung im Sinne dieses Gesetzes ist. 34

Die hier vertretene Rechtsansicht wird weiter gestützt durch Auslegung des § 17a Abs. 3 der genannten Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr, der im Wesentlichen gleichlautend ist mit Art. 8 Abs. 3 der VO (EG) Nr. 1072/2009. 35

In beiden Normen ist wörtlich fast übereinstimmend geregelt, dass zum Nachweis der durchgeführten Kabotagebeförderung bestimmte Unterlagen mitgeführt werden müssen, die bei der Kontrolle vorgelegt werden müssen, um direkt vor Ort eine Überprüfung der Einhaltung der Kabotagevorschriften zu ermöglichen; hierzu gehört gem. § 17a Abs. 3 Nr. 1 u. 2 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr Name und Anschrift des Absenders und des Güterkraftverkehrsunternehmers, gem. Art. 8 Abs. 3 a) u b) Name, Anschrift und Unterschrift des Absenders und des Verkehrsunternehmers. 36

Hieraus ergibt sich deutlich, dass der europäische Gesetzgeber und ihm folgend der bundesdeutsche Gesetzgeber den Güterkraftverkehrsunternehmer als Frachtführer abgrenzen vom Absender der Waren, d. h. der (natürlichen oder juristischen) Person, die die Ware tatsächlich verschickt, auf deren Rechnung und in deren Auftrag der Versandt erfolgt. 37

Für die Rechtsauffassung des erkennenden Gerichts spricht weiter der Schutzzweck der Norm, und zwar sowohl der europäischen Regelung der VO (EG) Nr. 1072/2009 als auch der darauf basierenden Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterverkehr und den Kabotageverkehr. Denn mit diesen Regelungen sollen die gebietsansässigen Frachtunternehmer vor einem übermäßigen Wettbewerb aus anderen Staaten geschützt werden, weil diese oft bereit und aufgrund der Kostenstruktur ihrer Länger auch imstande ist, Frachtaufträge zu erheblich billigeren Konditionen als bundesdeutsche Unternehmer auszuführen. Diese Möglichkeit wird daher durch die europäische und ihr folgend die bundesdeutsche Regelung beschränkt. Sinn der europaweiten einheitlichen Regelung durch die genannte EG-Verordnung ist auch die Vorbereitung einer gemeinsamen Verkehrspolitik und sowie die schrittweise Vollendung des Binnenmarktes(Einleitung Nr. (2)). Gemäß Ziff. (15) soll die genannte Verordnung klare und einfache Bestimmungen schaffen, um unbeschadet der Niederlassungsfreiheit innerhalb der europäischen Union zu gewährleisten, dass Verkehrsunternehmer ihre Dienste nicht dauerhaft, sondern nur in engen Grenzen in einem anderen Mitgliedstaat anbieten können, in dem sie nicht ihren Sitz haben. Auch dieser Gesetzeszweck gebietet es, die Vorschriften über die Kabotage eng auszulegen. 38

Darüber hinaus spricht für die vom erkennenden Gericht verfolgte Rechtsauffassung, dass die Definition der Beförderung im Sinne der Kabotagevorschriften sich nicht dann ändern 39

kann, wenn die Ware einem Logistikunternehmen zum weiteren Transport übergeben wird. Würden nämlich die einzelnen Absender den Betroffenen unmittelbar beauftragen, gäbe es keinen Zweifel daran, dass es sich hier jeweils um eine Beförderung handelt; diese Einschätzung kann sich nicht durch die Einschaltung eines Hauptfrachtunternehmers und die weitere Einschaltung des Betroffenen als Subunternehmer ändern. Die einzelnen Beförderungsverträge der verschiedenen Absender werden nicht dadurch zu einem einheitlichen Beförderungsvertrag zusammengefasst, dass die Fa. H. GmbH als Logistikunternehmen verschiedene Aufträge so disponiert, dass nur eine Fahrt durchgeführt werden muss. Eine solche faktische Zusammenführung verschiedener kleinerer Beforderungsaufträge macht im Übrigen auch das Logistikunternehmen nicht zum Absender, weder im Sinne der handelsrechtlichen Vorschriften zum Frachtvertrag noch im Sinne der Kabotagevorschriften.

Absender ist und bleibt vielmehr der Betrieb bzw. die Firma, die die Ware tatsächlich auf den Weg bringt. 40

Dies bedeutet, dass eine Beförderung im Sinne der Kabotagevorschriften anzunehmen ist, wenn ein bestimmter Absender eine Ware verschickt. Absender in diesem Sinne ist dabei nur der tatsächliche Absender der Waren, nicht das Frachtunternehmen, welches die Versendung der Waren durchführt und dabei verschiedene Aufträge bündelt. 41

3. 42

a.) Die Spedition H. GmbH mit Sitz in E. ist hiernach jedenfalls 43
Güterkraftverkehrsunternehmer und nicht selbst Absender; sie ist fälschlicherweise in einem Teil der Frachtbriefe als solcher bezeichnet. Es ist nicht ersichtlich und es ergeben sich weder aus der Einlassung der Betroffenen, noch aus ihrer Berufsbezeichnung noch aus dem sonstigen Akteninhalt irgendwelche Anhaltspunkte dafür, dass die Spedition H. GmbH die Waren auf eigene Rechnung versenden wollte; vielmehr ist zum Frachtbrief vom 02.06.2015 (Bl. 19 BA) festzustellen, dass hier die Fa. H. als Absender genannt war, obwohl sich aus dem dazugehörigen Transportpapier (Bl. 20 BA) eindeutig ergibt, dass Absender die d. GmbH & Co KG in C. war. Gleiches gilt für den Frachtbrief mit Datum ebenfalls 02.06.2015 (Bl. 21 BA), in dem ebenfalls die H. GmbH als Absender genannt ist, obwohl ausweislich des dazugehörenden Transportpapiers (Bl. 22 BA) Absender auch hier die Fa. N.GmbH & Co KG ist. Hier ist allerdings der Absender dann tatsächlich identisch mit dem des oben erwähnten Auftrags vom gleichen Tage, so dass dies auf jeden Fall nur als eine Beförderung im Sinne der Kabotagenormen anzusehen ist.

Etwas anderes gilt dann aber für den Frachtbrief ohne Datum (Bl. 24 BA): entgegen der Absenderangabe H. GmbH ist hier ausweislich des dazugehörenden Transportpapiers Absender tatsächlich die Q. GmbH in B. (Bl. 25 BA). 44

Genauso verhält es sich mit dem Frachtbrief vom 02.06.2015 (Bl. 26 BA), in dem statt des gemäß Lieferscheins (Bl. 27 BA) korrekten Absenders C. GmbH wiederum die Spedition H. GmbH als Absender aufgeführt ist. 45

Gleiches trifft auch auf den weiteren Frachtbrief vom 02.06.2015 (Bl. 29 BA) zu, in dem statt des korrekten Absenders gemäß Lieferschein (Bl. 30 BA), nämlich der L. GmbH in GG. wiederum die Spedition H. als Absender fälschlicherweise angegeben ist. 46

Daraus folgt, dass es bereits bei dem Transport vom 02./03.06.2015 vier Kabotagebeförderungen gab, so dass bereits zu diesem Zeitpunkt eine unzulässige 47

Kabotagebeförderung gegeben ist.

Danach ist festzuhalten, dass der Betroffene bereits mit dem von ihm als ein Transportauftrag gewerteten fünf Beförderungen am 02.06.2015 die kabotagerechtlichen Vorschriften verletzt hatte. Dabei ist unerheblich, dass das Bundesamt für Güterverkehr zu seinen Gunsten diesen ebenfalls nur als einen Transportauftrag gewertet hatte; das Gericht ist in seiner eigenen rechtlichen Einschätzung an diese Auffassung nicht gebunden. 48

b.) Darüber hinaus hat der Betroffene dann erneut mit den Transporten vom 03.06.2015 und vom 05.06.2015 die Kabotagevorschriften verletzt. 49

Der Transport vom 03.06.2015 wird auch vom Betroffenen selbst als ein Transport angesehen. Absender war hier die G. in L. (Bl. 32 BA), Empfänger die Fa. T. AG in TT. 50

Gleiches gilt dann für die Transporte vom 05.06.2015, die gemäß Frachtbrief (Bl. 34 BA) als Absender die O. GmbH in iTTT als Empfänger ausweisen wobei als Absender gemäß Lieferschein (Bl. 35 BA), abweichend vom Frachtbrief nicht das Logistikunternehmen U GmbH & Co KG in M. anzusehen ist, sondern die H. GmbH in M.. 51

Auch der letzte Transport verstieß daher gegen die Kabotagevorschriften, es handelte sich hierbei gemäß Lieferschein (Bl. 37 BA) um eine Sendung der T. GmbH in „CC., Empfänger war sowohl gemäß Frachtbrief als auch gemäß Lieferschein die GGG GmbH in BBB. 52

IV. 53

Der Betroffene hat sich daher einer Ordnungswidrigkeit nach § 19 Abs. IIa Nr. 3 Güterkraftverkehrsgesetz i. V. m. § 17a der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und dem Kabotageverkehr sowie i. V. m. Art. 8 Abs. II der VO (EG) Nr. 1072/2009 schuldig gemacht. 54

- 1. 55

Das Gericht geht dabei zu seinen Gunsten von Fahrlässigkeit aus. 57

Hieran könnten Zweifel auftauchen, weil in verschiedenen der Frachtbriefe die Fa. H. GmbH als Absender aufgeführt ist, obwohl sie dies in transportrechtlicher Hinsicht nicht ist. 58

Es ist zwar nicht ausgeschlossen, dass diese Falschbezeichnung erfolgte, um die rechtlichen Verhältnisse im Hinblick auf Absender zu verfälschen, um Beförderungen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland durchführen zu können; die Anhaltspunkte hierfür sind jedoch bei Weitem nicht ausreichend, um dies dem Betroffenen anzulasten. 59

Zugrunde zu legen ist daher Fahrlässigkeit. 60

- 2. 61

Der Regelsatz hierfür beträgt gemäß Bußgeldkatalog über das Fahrpersonalrecht 1.000,- Euro für den Unternehmer. 63

Das Gericht sieht vorliegend keine Veranlassung, von diesem Regelsatz abzuweichen. 64

Zunächst einmal ist das Verschulden des Betroffenen als Fuhrunternehmer nicht als besonders gering einzuschätzen; der Betroffene hat es vielmehr unterlassen, sich beim Bundesamt für Güterverkehr zu vergewissern, dass die von ihm vertretene Rechtsauffassung tatsächlich korrekt ist. Er hat vielmehr seine eigene Rechtsauffassung, dass es sich auch bei vielen kleinen Absendern durch Zusammenfassung über einen Transportunternehmer nur um eine Beförderung i. S. d. Kabotagevorschriften handeln könne, als Maßstab seines Handelns genommen, ohne sich über die Richtigkeit dieser Auffassung zu vergewissern. Dies begründet einerseits die Fahrlässigkeit, andererseits gibt es aber auch aufgrund dieses Verhaltens keine Anhaltspunkte für ein besonders geringes Verschulden.	65
Auch die wirtschaftlichen und persönlichen Verhältnisse des Betroffenen geben vorliegend keine Anhaltspunkte für eine Reduzierung der Geldbuße.	66
Der Betroffene hat sich in der mündlichen Verhandlung nur dahin eingelassen, dass er verheiratet ist. Ob es unterhaltsberechtignte Kinder gibt oder wie hoch der Nettoverdienst monatlich ist, konnte nicht geklärt werden. Trotz des bereits mit der Ladung vom 16.11.2015 erteilten Hinweises, dass Angaben zu den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen grundsätzlich nur bei Vorlage entsprechender aussagekräftiger Belege berücksichtigt werden können, hat der Betroffene seinen Verteidiger weder hinsichtlich seiner Verhältnisse instruiert noch ihm gar Belege an die Hand gegeben. Angesichts dessen sind Anhaltspunkte, die eine Reduzierung der Geldbuße gebieten könnten, nicht gegeben.	67
V.	68
Die Kostenentscheidung folgt aus § 46 OWiG i. V. m. § 465 StPO.	69
Richterin am Amtsgericht	70
Ausgefertigt:	71
, Justizbeschäftigte	72
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle	73