

Nicht nur Bußgelder drohen: Lizenzpflicht gilt auch bei Pferdetransporten

Beim Transport von Pferden sind nicht nur die Grenzen zwischen einer Gefälligkeit unter Freunden und Schwarzarbeit schmal, spätestens wenn Geld für den Transport gezahlt wird, sind diese überschritten. Vielen Pferdehaltern ist dabei gar nicht bewusst, dass es bei der Durchführung von Transporten nicht nur um die Erfüllung steuerlicher Pflichten geht.

Generell gilt, dass jeder gewerbliche Transport dem Güterkraftverkehrsgesetz unterliegt, so dass jeder, der Waren oder Tiere für andere gewerblich befördert, dazu eine staatliche Erlaubnis braucht. Ausnahmen von dieser Pflicht gibt es wenige, der Transport von Pferden fällt nicht darunter. Auch gilt diese Regel nicht nur für Spezialtransporter und Lkw, schon ein Pkw mit Anhänger kann davon betroffen sein, denn die Grenze für erlaubnisfreie Transporte liegt bei lediglich 3.500 kg höchstzulässigem Gesamtgewicht des gesamten Gespanns. Mit anderen Worten: bis auf Ausnahmen ist jedes Gespann der sogenannten Sprinter-Klasse mit Anhänger betroffen.

Die für schwerere Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen benötigte Urkunde wird von der Unteren Straßenverkehrsbehörde (in NRW vom Straßenverkehrsamt) entweder als Güterkraftverkehrserlaubnis für innerdeutsche Transporte oder als EU-Gemeinschaftslizenz für die gesamte EU und den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt. Allerdings muss dazu ein Eigenkapital von 5.000 € pro Kraftfahrzeug sowie ein unbescholtenes polizeiliches Führungszeugnis nachgewiesen werden. Darüber hinaus muss eine umfangreiche Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer bestanden werden, die alle Rechtsgebiete der Logistik umfasst, also auch beispielsweise den Transport gefährlicher Güter sowie Sozialvorschriften.

Die Einhaltung der Vorschriften wird in Deutschland nicht nur von der Polizei, sondern auch vom Bundesamt für Güterverkehr kontrolliert, die mit hoheitlichen Befugnissen auf Güter- und Personenverkehr spezialisiert sind. Die Bußgelder für Schwarzfahrer sind extrem hoch, und auch wenn der Ordnungsrahmen selten ausgeschöpft wird, droht bei illegalem Güterkraftverkehr ein Verbot weiterer Transporttätigkeiten. Den Transporteur trifft das übrigens nicht alleine: Bei Transporten ohne Erlaubnis handelt auch der gewerbliche Auftraggeber, in der Regel also der Trainer, ordnungswidrig und riskiert ein Bußgeld von 5.000 € pro Fahrt.

Im benachbarten Ausland liegen die Bußgelder regelmäßig sogar noch höher. Unwissenheit schützt hier nicht vor Strafe, folglich muss sich der Trainer vor Abfahrt von der Korrektheit der Transportdurchführung überzeugen und sich sogar die Lizenz zeigen lassen. Hier muss in aller Deutlichkeit gesagt werden, dass eine Güterkraftverkehrserlaubnis zur Durchführung innerdeutscher Transporte berechtigt. Geht die Fahrt auch nur wenige Kilometer über die französische oder belgische Grenze, benötigt der Transporteur die EU-Gemeinschaftslizenz.

Unter 3,5 t kein rechtsfreier Raum

Liegt das höchstzulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs unter 3.500 kg, greifen die Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes zwar nicht, das bedeutet aber noch lange nicht, dass Transporte hier in einem rechtsfreien Raum stattfinden. Auch in der Sprinterklasse, also Einzelfahrzeuge über 2,8 und unter 3,5 t zGG sind auch ohne Anhänger immer noch die Sozialvorschriften anzuwenden, die u.a. die Lenkzeit pro Tag auf neun Stunden (2x pro Woche zehn Stunden) beschränken und alle viereinhalb Stunden eine Lenkzeitunterbrechung von 45 Minuten vorschreiben.

Auch wenn die Einbaupflicht für das Digitale Kontrollgerät zur Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten erst ab 3,5 t gilt, müssen die Zeiten in einem Berichtsheft aufgezeichnet und aufbewahrt werden. Ist ein Digitales Kontrollgerät verbaut – beispielsweise, weil gelegentlich mit Anhänger gefahren wird – muss dieses schon ab 2,8 t zGG verwendet werden. (*Näheres hierzu finden Sie im Kasten „Sozialvorschriften beim Transport“*).

Auch mit der höchstzulässigen Arbeitszeit kann es schnell eng werden. Diese ist auf maximal 10 Stunden am Tag und 48 Stunden pro Woche begrenzt. Kümmert sich der Fahrzeugführer nach dem Transport auch noch um die Pflege und Betreuung des Pferdes auf der Rennbahn, wird auch hier ein empfindliches Bußgeld fällig, ganz zu schweigen von den Gefahren durch Übermüdung auf der Rückfahrt – nicht auszu-denken, wenn durch solche Verstöße Pferde oder Personen zu Schaden kommen. Es kann nicht im Interesse des Sports sein, nach dem Motto „das machen wir schon immer so“ zu verfahren.

Häufig werden in Fahrzeugen unter 3,5 t zGG zwei Pferde, zum Teil auch mit zwei zusätzlichen Begleitern und Gepäck transportiert, womit das zulässige Gesamtgewicht deutlich (je nach Fahrzeug und Insassen auch um mehr als 25%) überschritten wird. Eine Überladung um mehr als ein Viertel sind eine der sogenannten Sieben Todsünden im Güterverkehr, wird man damit erwischt, verliert man zwangsläufig die oben erwähnte Lizenz.

Geringere Überladungen werden in einer Unternehmerdatei gespeichert, ähnlich wie bei Punkten in Flensburg folgen auch hier mit häufigeren Vergehen drastische Konsequenzen. Zwar werden trotz Überladung die Regelungen des Güterkraftverkehrsgesetzes umgangen, jedoch kann ein so massiv überladenes Fahrzeug nicht mehr verkehrssicher betrieben werden. Im Falle eines Unfalls könnte der Versicherer die Regulierung des Schadens sogar gänzlich wegen grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz ablehnen. Ob bei einem illegalen Transport überhaupt die Interessen des Auftraggebers rechtssicher geschützt und versichert werden können, sei dabei einmal dahingestellt.

Rechtspflichten aus dem Tierschutz

Weitere wichtige und zwingend zu beachtende Themen ergeben sich aus spezifischen Verordnungen und Regelwerken.

So ergibt sich aus der „Tierschutztransportverordnung“ und der „Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen“ unter anderem, dass Transportunternehmer von der zuständigen Behörde eine Zulassung benötigen und diese auf maximal 5 Jahre befristet ist. Auch sind die eingesetzten Transportmittel von der Behörde zuzulassen, wobei LKW-Anhänger und Auflieger einen eigenen Zulassungsnachweis benötigen, auch diese sind auf 5 Jahre befristet.

Die Anforderungen an die Zulassung richten sich nach der Dauer der geplanten Beförderung: Typ 1 der Zulassung gilt für Transportunternehmer, die Tiere maximal acht Stunden befördern, Typ 2 gilt für Transportunternehmer, die Tiere länger als acht Stunden befördern (=lange Beförderung). Ebenfalls ist dort geregelt, dass Fahrer und Betreuer einen Befähigungsnachweis erworben haben und mitführen müssen und dass der Transport von Pferden in einen Mitgliedstaat nur erlaubt ist, wenn der Amtstierarzt hierzu nach Untersuchung eine entsprechende Freigabe erteilt hat. Es sind noch eine Vielzahl von weiteren Vorgaben enthalten und die entsprechende Einhaltung unerlässlich.

Die Viehverkehrsverordnung regelt unter anderem, dass Viehtransportfahrzeuge sowie alle bei der Beförderung lebenden Viehs benutzten Behältnisse und Gerätschaften nach jedem Transport, spätestens jedoch nach Ablauf von 29 Stunden seit Beginn des Transportes zu reinigen und zu desinfizieren sind. Und dass der Fahrer für jedes Fahrzeug gesondert ein Desinfektionskontrollbuch mitzuführen hat, das folgende Angaben enthält:

1. Tag des Transportes,
2. Art der beförderten Tiere,
3. Ort und Tag der Reinigung und Desinfektion des Fahrzeuges,
4. Handelsname des verwendeten Desinfektionsmittels.

Überwachungspflicht des Auftraggebers aus den Sozialvorschriften

Eine Pflicht aus den gesetzlichen Vorschriften, die für das Fahrpersonal und dessen Arbeitgeber gelten, greift auch für den Auftraggeber von Tiertransporten: Nach § 20a Fahrpersonalverordnung (FPersV) ist neben den im Straßengüterverkehr mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t tätigen Verkehrsunternehmen auch deren jeweiliger Auftraggeber für die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (höchstzulässige Lenkzeiten, Mindestpausen und Ruhezeiten) und der FPersV verantwortlich.

Der Auftraggeber muss dafür Sorge tragen, dass der beauftragte Verkehrsunternehmer die Vorschriften einhält. Er hat sich vor dem Vertragsschluss mit einem Verkehrsunternehmen und während der Vertragslaufzeit in angemessenen Zeitabständen darüber vergewissern und darauf hinzuwirken, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen aufgrund seiner personellen und sachlichen Ausstattung sowie seiner betrieblichen Organisation in der Lage ist, die vorgesehenen Transportaufträge unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen. Im Fall eines Verstoßes gegen die in die FPersV aufgenommene Auftraggeberpflicht drohen Geldbußen bis 30.000 €.

Die primäre Verantwortung für die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr bleibt freilich bei dem Unternehmer, der Fahrpersonal beschäftigt. Es ist also nicht Aufgabe des Hauptauftragnehmers/Urverladers, bei beauftragten Subunternehmen die Nachweise über die Lenk- und Ruhezeiten zu kontrollieren, die Disposition für einzelne Fahrten zu überprüfen oder gar vorzugeben. Vielmehr hat im Rahmen der Zusammenarbeit und Abstimmung ein offener Informationsaustausch zwischen Auftraggebern und Subunternehmern stattzufinden, der dazu dient, Probleme bei der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften und ihre Ursachen zu thematisieren und Lösungen zu finden. Hier besteht insofern eine Informationspflicht des Subunternehmers gegenüber seinem Auftraggeber.

Beitrag zum Klimaschutz: Logistiker bündeln

Eine wichtige Aufgabe in der Logistik ist das Zusammenführen von Sendungen. Auf längeren Strecken ist es wesentlich umweltfreundlicher, einen schwereren Lkw einzusetzen, als einzelne Paletten mit zahlreichen Kleintransportern zu versenden. Das Gleiche gilt auch für den Sport. Drei Sprinter überladen mit sechs Pferden von Köln nach Paris zu fahren, ist nicht nur umweltschädlicher, sondern regelmäßig auch teurer als die Fahrt mit einem Spezialtransporter. Der geringfügige Geschwindigkeitsgewinn gegenüber dem Lkw wird aufgrund der Überladung, der oft überhöhten Geschwindigkeit und der oftmals nicht eingehaltenen Ruhezeiten mit einem echten Risiko für Menschen und Pferde erkaufte.

Sozialvorschriften im Transport

Für das Fahrpersonal gelten gem. Arbeitszeitgesetz sowie Fahrpersonalgesetz folgende Grenzen*:

- | | |
|--|-------------|
| - Höchstzulässige tägliche Arbeitszeit: | 10 Stunden |
| - Höchstzulässige wöchentliche Arbeitszeit: | 48 Stunden |
| o Mit Freizeitausgleich innerhalb von vier Monaten | 60 Stunden |
| - Höchstzulässige Lenkzeit | 9 Stunden |
| o 2x pro Woche erweiterbar um eine Stunde auf | 10 Stunden |
| - Höchstzulässige wöchentliche Lenkzeit | 56 Stunden |
| - Höchstzulässige Lenkzeit in zwei aufeinander folgenden Wochen | 90 Stunden |
| - Höchstzulässige Lenkzeit am Stück, spätestens danach muss eine | 4,5 Stunden |
| o Lenkzeitunterbrechung eingelegt werden von mindestens | 45 Minuten |
| (aufteilbar in 15+30 Minuten, in dieser Reihenfolge) | |

Darüber hinaus ist nach spätestens sechs aufeinander folgenden 24-Stunden-Zeiträumen eine ununterbrochene Wochenruhezeit außerhalb der Fahrerkabine von mindestens 45 Stunden einzulegen, die unter bestimmten Voraussetzungen auf 24 Stunden verkürzt werden kann.

*Bitte beachten Sie, dass diese Skizzierung der Vorschriften für ein besseres Verständnis auf die basalen Pflichten gekürzt und vereinfacht wurde.

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.

Oerschbachstr. 152

40591 Düsseldorf

www.vvwl.de