

Von Frank Wilting

Das neue Jahr bringt neue Gesetze und Bestimmungen. Eine der wichtigsten ist dabei sicher der gesetzliche Mindestlohn, der viele Unternehmen der Branche in große Verwirrung und Unsicherheit gestürzt hat. Zudem sollten Sie die juristischen Klassiker wie Verjährung oder Nebenkosten im Blick haben. Wenn Sie die folgenden Tipps beherzigen, sollten Sie aber gut durch das Jahr 2015 kommen.

1 Der Klassiker: VERJÄHRUNG

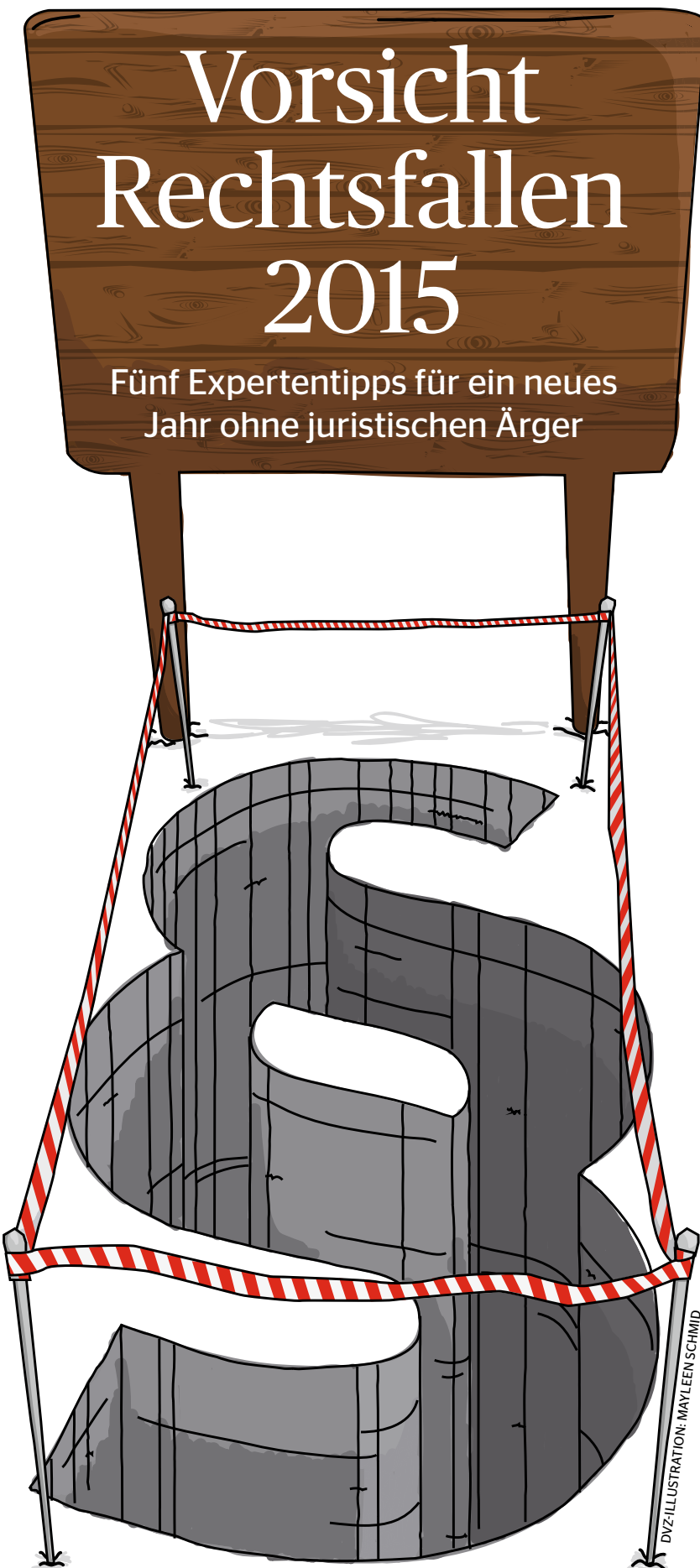
Immer zum Jahresende erinnert die Buchhaltung an noch offene Frachtforderungen. Noch schnell werden Mahnungen geschrieben, damit bloß nichts verjährt. Hier werden oft zwei Aspekte nicht richtig eingeschätzt. Zum einen reicht ein Mahnschreiben nicht aus, um den Lauf der Verjährungsfrist zu hemmen. Dazu bedarf es nach Paragraph 203 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) zumindest ernsthafter Verhandlungen oder gar schwererer Geschütze wie Mahnbescheid oder Klage (Paragraph 204 BGB). Und der starre Blick auf das Jahresende kann gerade im Frachtrecht zu unliebsamen Überraschungen führen.

Auch wenn Paragraph 199 Absatz 1 BGB für zivilrechtliche Ansprüche den Beginn der üblichen dreijährigen Verjährungsfrist auf den 1. Januar des Folgejahrs verlegt, so ist doch im Frachtrecht vieles anders. Hier gilt die kurze Verjährung von nur einem Jahr nach Paragraph 439 Absatz 1 Satz 1 Handelsgesetzbuch (HGB). Und die beginnt bereits mit Ablieferung des Gutes - oder bei Verlust mit dem vertraglichen Ablieferungsdatum - zu laufen (Paragraph 439 Absatz 2 HGB), also nicht erst am 1. Januar des Folgejahrs. Eine permanente Fristverfolgung und zügiges Handeln sind daher angesagt.

2 Der Neue: MINDESTLOHN

Wer als Spediteur mit Subunternehmern Transportaufträge abschließt, muss nun ein besonderes Augenmerk darauf richten, wie diese ihr Personal, also insbesondere ihre Fahrer, entlohnen. Seit dem 1. Januar gilt der gesetzliche Mindestlohn von 8,50 EUR pro Stunde. Er darf nach dem Mindestlohngesetz (MiLoG) nicht unterschritten werden. Das gilt zugunsten von Arbeitnehmern, nicht aber von selbstfahrenden Unternehmern.

Besonders tückisch und derzeit als echtes Risiko noch unkalkulierbar ist die Unternehmerhaftung in Paragraph 13 MiLoG. Der Spediteur haftet für die Mindestlohnzahlungen in der gesamten Nachunternehmerkette sowie von Verleihern - und das ohne Verschulden und wie ein



selbstschuldnerischer Bürge. Auch Unterfrachtführer mit Sitz im Ausland müssen ihren in Deutschland tätigen Fahrern den Mindestlohn zahlen. Das gilt nicht nur bei inländischen Kabotagetransporten, sondern möglicherweise auch für den deutschen Streckenanteil im Transit. Hierzu gibt es noch unterschiedliche Auffassungen vom Bundesarbeitsministerium und von Rechtsanwälten. Eine weitere Unsicherheit besteht in der konkreten Berechnung des Min-

destlohns. Wenn dem Fahrer Zulagen und Zuschläge gezahlt werden, die als Lohnbestandteile gelten, wird die Berechnung des konkreten Stundenlohns intransparent. Wer Arbeitnehmer im Speditions-, Transport- und Logistikgewerbe einsetzt, muss zudem den Beginn, das Ende und die Dauer der täglichen Arbeitszeit aufzeichnen und zwei Jahre lang aufbewahren. Verstöße können mit Geldbuße bis zu 30 000 EUR geahndet werden.

3 Die Unterschätzte: ARBEITNEHMER-ÜBERLASSUNG

Im Straßengüterverkehr wie auch für Transporte auf der Schiene werden häufig benötigte Fahrzeuge samt Fahrer „gemietet“. Die Überlassung von Personal, das der Mieter flexibel einsetzen will, wird im Mietvertrag über das Fahrzeug gleich mit geregelt.

In der Praxis wird allzu oft das Eingreifen des Arbeitnehmer-Überlassungsgesetzes (AÜG) unterschätzt. Denn während die Beschaffung des Fahrzeugs auf Zeit und gegen Entgelt sicherlich Gegenstand eines Mietvertrags ist, trifft dies auf die Personalüberlassung nicht zu. Zwar wird in der Praxis oft unjuristisch gesagt, dass das Personal mit „angemietet“ wird, auch der Begriff der „Leiharbeit“ ist geläufig. Und häufig wird in einem mit „Mietvertrag“ überschriebenen Vertrag die Überlassung von Fahrzeug nebst Personal gemeinsam geregelt. Gleichwohl geht es hier um Arbeitnehmerüberlassung, denn das fremde Personal soll für eine gewisse Zeit in die Betriebsabläufe des Mieters integriert werden und dessen Weisungen unterliegen.

Die gewerbliche Arbeitnehmerüberlassung ist nach dem AÜG erlaubnispflichtig, der Überlasser benötigt eine behördliche Konzession, die sich der „Mieter“ vorlegen lassen und deren Bestand er regelmäßig kontrollieren sollte. Zudem sind nach dem AÜG Schriftform und gewisse Hinweis- und Auskunftspflichten zu beachten. Der genannte Vertrag ist ein sogenannter gemischter Miet- und Dienstverschaffungsvertrag. Der Überlasser haftet für Mängel des Fahrzeugs nach dem Mietrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) und schuldet im Übrigen (nur) die sorgfältige Auswahl des überlassenen Arbeitnehmers. Für dessen Fehlleistungen im Betrieb des Entleihers ist dann allein Letzterer - wie für die eigenen Arbeitnehmer - verantwortlich.

4 Die Tückische SEEFRACHTSPEDITION

Am 25. April 2013 trat das neue HGB-Seefrachtrecht in Kraft. Damit schuf der deutsche Gesetzgeber nach fast zehn Jahren Vorarbeit ein modernes Regelwerk für den Seehandel. Auch wurden ein paar alte Zöpfe abgeschnitten, aber nicht alle ganz konsequent. Und dazu gehören die Haftungsausschlüsse des Seeverfrachters für Feuer an Bord und nautisches Verschulden.

Vordergründig findet man diese beiden Haftungsausschlüsse nicht mehr im Katalog des Paragraphen 499 Absatz 1 HGB. Durch allgemeine Geschäftsbedingungen jedoch kann der Verfrachter die genannten Ausschlüsse quasi durch die Hintertür wieder einführen. Hiervon wird in den Konnossement-Bedingungen selbstverständlich Gebrauch gemacht. Und hier liegt die Tücke für den Spediteur, der Multimodaltransporte unter

Einschluss der Seefracht besorgt und diese seinem Kunden, dem Versender, unter Bezugnahme auf die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) zu fixen Kosten verkauft. Denn während der Verfrachter dem Spediteur nicht bei Feuer an Bord oder nautischem Verschulden für Güterschäden oder -verluste haftet, sehen die ADSp einen solchen Haftungsausschluss nicht vor. Der Spediteur muss daher zusätzlich zu den ADSp diese seerechtlichen Haftungsausschlüsse mit seinem Kunden vereinbaren, ansonsten begibt er sich in ein Haftungsrisiko. Denn während er als Fixkostenspediteur gegenüber dem Versender haften würde, könnte er gegenüber dem Seeverfrachter keinen Regress nehmen.

5 Die Entlarvten: FRACHTNEBENKOSTEN

Kostenpositionen, die nicht ausdrücklich vereinbart waren, tauchen in Frachtrechnungen häufig als Nebenkosten auf und werden dem Auftraggeber - sei es der Urversender oder Spediteur - belastet. Hier findet man Energiezuschläge, Maut, Wegekosten, Hafenbahnzuschläge, Standgelder und vieles mehr.

Einige solcher Nebenkosten sind durchaus als „Frachtbestandteile“ zu entlarven. Das gilt vor allem, wenn „All-in-Frachten“ vereinbart sind. Denn mit der Fracht sind grundsätzlich alle Beförderungskosten einschließlich Kosten für vorhersehbare Transportrisiken abgedeckt. Dazu gehören beispielsweise die allgemeinen Betriebskosten (Fahrzeug und Energie), Löhne, Vergütungen für Subunternehmer sowie Wegekosten (Maut, Infrastruktur, Hafenbahn, Trasse).

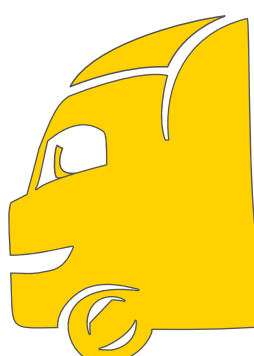
Selbstverständlich kann im Frachtvertrag etwas anderes vereinbart werden, etwa, dass bestimmte Nebenkosten je nach Anfall gesondert abgerechnet werden dürfen. Keineswegs in einer All-in-Frachtvereinbarung inkludiert sind jedoch Zusatzaufwendungen des Frachtführers bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen, die also nicht in seinem Einflussbereich liegen. Auch Kosten für besondere Aufwendungen für das beförderte Gut - wie etwa Zoll und Schutzvorkehrungen bei außergewöhnlichen Ereignissen - kann er in Rechnung stellen.

Bei Standgeldern ist zu prüfen, ob der Grund für die Wartezeit aus dem Verantwortungsbereich des Absenders stammt. Wartet also der Frachtführer etwa wegen eines Defekts oder eines Versehens im Betrieb des Absenders über die regelmäßigen Wartezeiten hinaus, so kann er zu Recht Standgeld verlangen.

Anders sieht es aus, wenn im Frachtvertrag beispielsweise eine maximale, mit der Fracht abgegoltene Be- und Entladezeit ausgehandelt und vereinbart wird. Das wäre zulässig. Unzulässig hingegen wäre ein Ausschluss von Standgeldern in Frachteinkaufsbedingungen des Absenders. (*hec*)

ANZEIGE

... was wir alles drauf haben.

TANK
KARTENAUS & WEITER
BILDUNGMAUT
SERVICEMWST
ERSTATTUNGVersichert?
KRAVAG
...wo denn sonst!

SVG

SVG – Wir bewegen Logistik

www.svg.de