



BUNDESFACHGRUPPE
SCHWERTRANSPORTE
UND KRANARBEITEN E.V.

Kontrolle von Subunternehmern nach § 20a Fahrpersonalverordnung

Mit dem Inkrafttreten der geänderten Fahrpersonalverordnung (FPersV) ist die Haftung der Verkehrsunternehmen in Bezug auf die Auftragsausführung durch Subunternehmen deutlich erweitert worden.

Bisher waren Verkehrsunternehmen und die mit diesen in geschäftlicher Verbindung stehenden Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen gemeinsam für die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der Fahrpersonalverordnung verantwortlich. Dies bedeutete im Wesentlichen, dass die vorgegebenen Transportzeiten so anzusetzen waren, dass der jeweilige Transport unter Einhaltung der Sozialvorschriften durchgeführt werden konnte. Mit der Änderung des § 20a FPersV wurde eine neue Verpflichtung eingeführt, nach welcher der jeweilige Auftraggeber sich zu vergewissern und darüber hinaus sogar dafür Sorge zu tragen hat, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen die Vorschriften einhält.

Um dieser Verpflichtung nachzukommen hat sich der Auftraggeber vor dem Vertragsabschluss mit einem Verkehrsunternehmen und während der Vertragslaufzeit in angemessenen Zeitabständen darüber zu 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.

Wie ein Auftraggeber der neuen Verpflichtung rechtssichernachkommen kann, bleibt trotz intensiver Interventionen

des BGL im Vorfeld der Verordnungsänderung das Geheimnis des Ordnungsgebers. Sicher ist jedoch, dass der Auftragnehmer auf privatrechtlicher Ebene nicht zur Offenbarung sensibler Daten wie zum Beispiel seiner Auftragslage, seiner Fahrerdisposition, seiner betrieblichen Organisation oder anderer für die Transportabwicklung relevanter Daten verpflichtet werden kann. Die Rechtslage ist somit mit derjenigen beim Mindestlohngesetz durchaus vergleichbar. Ähnlich wie dort werden dem Auftraggeber hoheitliche Kontrollpflichten auferlegt, ohne ihm die dazugehörige Kontrollkompetenz zu übertragen.

Aus Sicht des BGL sollte zur Reduzierung des Haftungsrisikos des Auftraggebers auch hier, quasi als „Erste-Hilfe-Maßnahme“, der Auftragnehmer vor der Weitergabe eines Transportauftrages an ihn und während der Transportausführung bzw. in regelmäßigen Abständen während des Bestehens einer ständigen Geschäftsbeziehung zur Einhaltung der Sozialvorschriften verpflichtet werden.

Dies könnte mit einer Mustervereinbarung (Download BSK) geschehen, die sich der Auftraggeber vor jeder (Erst-) Beauftragung eines (neuen) Subunternehmers von diesem unterzeichnen lassen sollte. Der Auftraggeber ist außerdem verpflichtet, sich im Rahmen einer ständigen Geschäftsbeziehung in angemessenen Zeitabständen von der Einhaltung der Sozialvorschriften durch den Subunternehmer zu vergewissern. Deshalb empfiehlt es sich, die Unterzeichnung der Mustervereinbarung zur Dokumentation auftraggeberseitigen Kontrolltätigkeit zu wiederholen. Da sich der Ordnungsgeber jedoch darüber ausschweigt, welche Zeitabstände als angemessen anzusehen sind, könnte beispielsweise ein Zeitraum von jeweils sechs Monaten in Betracht gezogen werden.

Dem BGL liegen Informationen vor, dass die Ämter für Arbeitsschutz bzw. die Gewerbeaufsichtsämter zwischenzeitlich mit der Durchführung von Kontrollen nach § 20a FPersV beginnen. In diesem Zusammenhang bitten BGL/BSK Sie um Mitteilung, falls Ihnen bekannt wird, dass Behörden überzogene Kontrollanforderungen an auftraggebende Unternehmen stellen.

Die angekündigte Mustervereinbarung / „Erste-Hilfe-Maßnahme“ zur Reduzierung des Haftungsrisikos des Auftraggebers finden Sie auf unter folgendem link:
www.bsk-ffm.de/fileadmin/bsk/BIB-2015/2015-03-31_Vereinbarung_20aFPersV.pdf

Anhänger-BF-3

Ausgegebenem Anlass möchten wir darauf hinweisen, dass eine Anhängerlösung, also eine WVZ-Anlage auf einem Tandemachsanhänger, wie sie derzeit angeboten wird, nicht als Begleitfahrzeug angesehen werden kann.

Zwar spricht § 29 Absatz 6 StVO davon, dass Verkehrszeichen auf einem Fahrzeug (nicht Kraftfahrzeug) angebracht werden können, aber man meint hierbei den Baustellenanhänger. Zudem weist die Bezeichnung „Begleitfahrzeug“ ziemlich eindeutig darauf hin, dass es sich dabei um ein in sich geschlossenes System handelt, dass sich mit eigener Kraft fortbewegt. Und außerdem ist das System so flexibel einzusetzen, dass schnelle Positionswechsel zur Sicherung des Verkehrs unabdingbar sind. Dies ist mit einem Anhängerzug nicht verkehrssicher zu gestalten.

Im Übrigen kann das kommende neue Merkblatt über die Ausstattung privater Begleitfahrzeuge beinhalten, dass es sich bei einem Begleitfahrzeug um ein Kraftfahrzeug handelt, so dass eine Anhängerlösung damit

