Bundesamt
für Logistik
und Mobilität

Stand: September 2026

Verantwortung des Auftraggebers nach § 7c Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)

- Hinweise zur Erfüllung der Pflichten -

I. Allgemeines

Die Auftraggeberverantwortung nach § 7c GüKG richtet sich gegen illegalen Güterkraftverkehr und illegalen Einsatz von Fahrpersonal aus Drittländern. Sie verpflichtet gewerbliche Auftraggeber von Fracht- oder Speditionsverträgen dazu, aktiv zu überprüfen, ob der von ihnen eingesetzte ausführende Frachtführer und dessen Fahrpersonal alle rechtlichen Voraussetzungen für den Transport erfüllen. Wenn Auftraggeber wissen oder fahrlässig nicht wissen, dass gesetzliche Verstöße vorliegen, dürfen sie Transportleistungen nicht ausführen lassen. Eine bloße Zusicherung des Transporteurs, zu der Beförderung berechtigt zu sein, genügt nicht.

Transporte im Straßengüterverkehr werden zum einen direkt vom beauftragten Frachtführer für den Auftraggeber durchgeführt, zum anderen erfolgen sie oftmals unter Beteiligung mehrerer Unternehmen. Dabei werden die Transportaufträge von Auftraggebern, z. B. Industrie- und Handelsunternehmen, an Logistikdienstleister und Spediteure vergeben (Hauptunternehmer). Diese Unternehmen können die Transportaufträge selbst durchführen und/oder geben diese an Dritte (Nachunternehmer) weiter.

Bei einem im Sinne des § 7c GüKG verantwortlichen Auftraggeber (einen Fracht- oder Speditionsvertrag Abschließenden) kann es sich, je nach Vertragsgestaltung, um den Verlader, den absendenden Spediteur oder einen Frachtführer handeln, der einen ausführenden Frachtführer einsetzt.[1]

In diesem Merkblatt werden die rechtlichen Rahmenbedingungen und Kontrollpflichten erläutert. Dabei kann das BALM als Ermittlungs- und Bußgeldbehörde nur Empfehlungen geben; es hat nicht die Befugnis, einen Verhaltenskodex abzusprechen. In einem eventuellen Ordnungswidrigkeitenverfahren kommt es ausschließlich auf die Umstände des konkreten Einzelfalles an.

II. Anforderungen an den Auftraggeber

Das Oberlandesgericht (OLG) Köln führt im Beschluss vom 21. Juni 2005, Az. 8 Ss-OWi 137/05 aus, dass der Auftraggeber alles ihm Zumutbare unternehmen muss, um seinen Verpflichtungen aus § 7c GüKG zu genügen und sich Gewissheit darüber zu verschaffen, dass der gewerbliche Beförderer über eine güterkraftverkehrsrechtliche Berechtigung verfügt. Es sieht eine generelle Verpflichtung des Auftraggebers, sich über das Vorhandensein einer gültigen Berechtigung und die zulässige Verwendung zu informieren, und nicht nur dann, wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der ausführende Unternehmer unerlaubten Güterkraftverkehr betreibt.

[1] Kommentar zum GüKG: Erbs/Kohlhaas/Häberle, 260. EL Januar 2026, GüKG § 7c Rn. 2

Für die Erfüllung des Ordnungswidrigkeitentatbestandes reicht nach der obergerichtlichen Rechtsprechung bereits fahrlässiges Nichtwissen aus. Dieses liegt vor, wenn sich der Auftraggeber gar nicht erst darum bemüht, in Erfahrung zu bringen, ob sein neuer und ihm bis dahin unbekannter Vertragspartner die erforderlichen Erlaubnisse, Berechtigungen, Genehmigungen oder Bescheinigungen besitzt. Durch ein bloßes Vertrauen auf das ordnungsgemäße Verhalten des Vertragspartners genügt der Auftraggeber den Sorgfaltsanforderungen nicht.

Darüber hinaus besteht auch eine Prüfpflicht, ob der ausführende Frachtführer die ihm erteilte güterkraftverkehrsrechtliche Berechtigung nur zulässig verwendet. Dies umfasst insbesondere die Einhaltung der Kabotageregelungen[2] (Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) oder der 2+3-Regel im Rahmen von CEMT-Genehmigungen[3] (§ 7a Nr. 2 Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr - GüKGrKabotageV) durch den ausführenden Frachtführer.

Wenn ein Auftraggeber weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass der ausführende Frachtführer mit einer vorhandenen Berechtigung durch die Ausführung des Beförderungsauftrages z. B. unzulässigen Kabotageverkehr betreiben oder den Voraussetzungen für die Verwendung der CEMT-Genehmigung zuwider handeln würde, darf er Leistungen aus einem Vertrag nicht ausführen lassen.

Verstößt ein Auftraggeber gegen die Regelungen des § 7c GüKG, handelt er ordnungswidrig (§ 19 Absatz 1a GüKG). Festgestellte Verstöße werden durch das BALM geahndet[4].

III. Pflichten im Rahmen der Auftraggeberverantwortung

Die konkreten Pflichten gliedern sich in folgende Bereiche:

1. Prüfung der Berechtigung (§ 7c Satz 1 Nr. 1 GüKG)

- Vorhandensein einer Berechtigung: Auftraggeber müssen kontrollieren, ob der Auftragnehmer bzw. Beförderer (nachfolgend „ausführender Frachtführer“) im Besitz einer gültigen, spezifisch für die jeweilige Beförderung erforderlichen güterkraftverkehrsrechtlichen Berechtigung nach § 1 Abs. 5 GüKG[5] ist.

  Beispiele für Berechtigungen zu Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr:

[2] Siehe Fragen und Antworten zu den ab 21. Februar 2022 geltenden Kabotagevorschriften, herausgegeben von der Europäischen Kommission, sowie BALM-Flyer Kabotageregelungen 2022

[3] Conférence Européenne des Ministres des Transports (Europäische Konferenz der Verkehrsminister); CEMT-Genehmigungen berechtigen zu Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr. Be- und Entladeort müssen dabei in zwei verschiedenen CEMT-Mitgliedsstaaten liegen.

[4] Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zum Güterkraftverkehrsgesetz, abrufbar unter www.balm.bund.de

[5] Gemeinschaftslizenz, CEMT-Genehmigung, CEMT-Umzugsgenehmigung, Schweizerische Lizenz, Drittstaatengenehmigung, bilaterale Genehmigung, Lizenz des Vereinigten Königreichs, Erlaubnis nach § 3 GüKG in der am 26.02.2026 geltenden Fassung

- Erlaubnis (gelb) für nationale Beförderungen[6]
- Gemeinschaftslizenz/EU-Lizenz (blau) für Beförderungen innerhalb der EU und der Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR)
- CEMT-Genehmigung für Beförderungen zwischen CEMT-Mitgliedsstaaten.

Hinweis: Alle Berechtigungen sind unternehmensgebunden und nicht übertragbar.

Als Berechtigung für den gewerblichen Güterkraftverkehr gelten z. B. nicht
- Transportgenehmigungen nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (§§ 53,54 KrWG).

- Prüfung der zulässigen Verwendung: Auftraggeber müssen sicherstellen, dass die jeweils vorhandene Berechtigung durch den Unternehmer nicht unzulässig verwendet wird.

  Beispiele für eine unzulässige Verwendung der Berechtigung:
  - Obwohl eine bilaterale, Drittstaatengenehmigung oder CEMT-Genehmigung erforderlich wäre, wird eine Gemeinschaftslizenz eingesetzt.
  - Mit Durchführung der beauftragten Beförderung wird gegen die Kabotage-regelungen nach Artikel 8 der VO (EG) Nr. 1072/2009 verstoßen.
  - Die beauftragte Beförderung geht mit einem Verstoß gegen die 2+3-Regel[7] (§ 7a Nr. 2 GüKGrKabotageV) im Rahmen der CEMT einher.

2. Prüfung des Fahrpersonals (§ 7c Satz 1 Nr. 2 GüKG)

Auftraggeber müssen kontrollieren, ob aus Drittenstaaten eingesetztes Fahrpersonal (nicht aus Mitgliedsstaaten der EU, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, der Schweiz oder des Vereinigten Königreichs) ordnungsgemäß eingesetzt wird, da

- es die Voraussetzungen des § 7b Absatz 1 Satz 1 GüKG erfüllt.
  D.h. vorhanden ist
  - ein Aufenthaltstitel nach dem Aufenthaltsgesetz, der die Ausübung der Beschäftigung erlaubt, es sei denn, es bedarf eines solchen nicht,
  - eine Aufenthaltsgestattung oder Duldung, die die Ausübung der Beschäftigung erlaubt, oder
  - eine von einer inländischen Behörde ausgestellten gültige Fahrerbescheinigung nach Artikel 5 der VO (EG) Nr. 1072/2009 i.d.F. vom 15. Juli 2020

    Eine von einer inländischen Behörde ausgestellte gültige Fahrerbescheinigung

[6] Seit dem 27.02.2026 werden Erlaubnisse nach § 3 GüKG in der am 26.02.2026 geltenden Fassung durch die Erteilungsbehörden nicht mehr ausgegeben. Alte Erlaubnisse können noch bis zum Ablauf ihres Gültigkeitszeitraums, längstens jedoch bei unbefristet ausgestellten Erlaubnisurkunden bis zum 27.02.2036, im innerdeutschen gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden.

[7] Durchführung von maximal drei aufeinanderfolgenden beladenen Fahrten ohne Befahren des Gebietes des Staates, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat;

kann den Aufenthaltstitel zum Zwecke des Gesetzes ersetzen (§ 7b Absatz 1 Satz 3 GüKG).

oder

- der ausführende Frachtführer für das eingesetzte Drittstaaten-Fahrpersonal über eine von einem Mitgliedsstaat der EU ausgestellte Fahrerbescheinigung nach den Artikeln 3 und 5 der VO (EG) Nr. 1072/2009 i.d.F. vom 15. Juli 2020 verfügt.

  Die Fahrerbescheinigung wird dem Verkehrsunternehmer ausgestellt, der Inhaber der Gemeinschaftslizenz ist.

3. Prüfung auch bei Auftragserteilung an Dritte (§ 7c Satz 1 Nr. 3 GüKG)

Die unter 1. und 2. erläuterten Auftraggeberpflichten bestehen auch, wenn der beauftragte Frachtführer oder Spediteur selbst einen Fracht- oder Speditionsvertrag an einen Nachunternehmer erteilt.

IV. Handlungsempfehlungen

Phase 1: Vor der ersten Beauftragung eines neuen Frachtführers

- Gültige güterkraftverkehrsrechtliche Berechtigung nach § 5 GüKG (in Kopie, in Zweifelsfällen ggfs. Original oder beglaubigte Kopie) vorlegen lassen.
- Gültigkeit der Berechtigung verifizieren:
  - bei Frachtführern mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland:
    Abgleich über das nationale Unternehmensregister, die Verkehrsunternehmens-datei (VUDat), abrufbar unter www.balm.bund.de. Diese wird arbeitstäglich aktualisiert. Auf die in ihr enthaltenen Angaben kann sich der Auftraggeber grundsätzlich verlassen. Sie sollten mit denjenigen übereinstimmen, die der ausführende Frachtführer gemacht hat. Abweichungen sollten vor der Auftrags-vergabe geklärt werden.
  - bei digitalen CEMT-Genehmigungen über „CHECK FOR INDIVIDUAL LICENCE REPORT“ auf der Homepage des International Transport Forums (ITF) ECMT Country Licences | ITF.
  - bei Frachtführern aus dem europäischen Ausland:
    Abgleich anhand des Europäischen Registers der Straßenverkehrsunternehmen (ERRU), das die nationalen elektronischen Register der Straßenverkehrsunter-nehmen der verschiedenen Mitgliedsstaaten verbindet.
- Vertragliche Absicherung:

  Hinweis: Die vertragliche Verpflichtung alleine entbindet den Auftraggeber nicht von seiner aktiven Prüfpflicht nach § 7c GüKG.

  Da Fracht- und Speditionsverträge formfrei sind, besteht keine Pflicht zum schrift-lichen Abschluss. Bei längerfristigen Geschäftsbeziehungen werden jedoch häufig Rahmenverträge geschlossen. Es empfiehlt sich, in diesen folgende GüKG-Compliance-Klauseln fest zu verankern:

- *Der ausführende Frachtführer verpflichtet sich, die güterkraftverkehrsrechtliche Berechtigung nur entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu verwenden bzw. nur einen Frachtführer einzusetzen, der diese ordnungsgemäß verwendet. Dies umfasst z. B. auch die Beachtung der Kabotagevoraussetzungen in Artikel 8 der VO (EG) Nr. 1072/2009 oder bei Einsatz einer CEMT-Genehmigung die Voraussetzungen des § 7a GüKGrKabotageV.*

- *Der ausführende Frachtführer verpflichtet sich, Fahrer aus Drittstaaten nur mit der erforderlichen Arbeitsgenehmigung oder Fahrerbescheinigung einzusetzen. Er verpflichtet sich ferner, dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal die nach § 7b Abs. 1 Satz 2 GüKG erforderlichen Unterlagen besitzt und bei jeder Fahrt mitführt.*

- *Der ausführende Frachtführer verpflichtet sich, bei Kontrollen durch den Auftraggeber diesem alle nach § 7 GüKG mitzuführenden Dokumente und Nachweise auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen oder - soweit zulässig - in einem elektronischen oder digitalisierten Format vorzuhalten und lesbar zu machen. Hierzu zählen insbesondere:*

  - *eine Gemeinschaftslizenz nach § 3 Absatz 2 oder*
  - *eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz, der Schweizerischen Lizenz oder der Lizenz des Vereinigten Königreichs oder*
  - *eine CEMT-Genehmigung, eine CEMT-Umzugsgenehmigung oder*
  - *eine Drittstaatengenehmigung oder bilaterale Genehmigung oder*
  - *eine Erlaubnis nach § 3 GüKG in der am 26.02.2026 geltenden Fassung*
  - *gegebenenfalls*

    - *eine Fahrerbescheinigung*
    - *Unterlagen für das Fahrpersonal nach § 7b Abs.1 Satz 2 GüKG*
    - *Fahrtenprotokoll („Logbook“) zur CEMT-Genehmigung (beides in Form von QR- und Unique-Codes)*

- *Der ausführende Frachtführer verpflichtet sich zur Erteilung entsprechender genereller Weisungen an sein Personal.*

Erläuterung: Der Auftraggeber hat aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 keinen gesetzlichen Anspruch darauf, dass ihm die nach Artikel 8 mitzuführenden Nachweise vorgelegt oder ausgehändigt werden. Diese Nachweise dienen in erster Linie der Kontrolle durch die zuständigen Behörden.

Zur Prüfung der Einhaltung der Kabotagevorschriften im Rahmen der Auftraggeberverantwortung, empfiehlt es sich, entsprechende Kontroll- und Mitwirkungspflichten vertraglich zu vereinbaren. Hierfür kann vorgesehen werden, dass der Auftragnehmer im Rahmen von Stichproben oder anlassbezogenen Kontrollen geeignete Unterlagen vorlegt und/oder Auskünfte erteilt, anhand derer die Einhaltung der Voraussetzungen des Artikels 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 nachvollzogen werden kann. Hierzu kommt - je nach Einzelfall - u. a. eine schriftliche Bestätigung des Beförderers, mit der der gebietsfremde Beförderer dem jeweiligen Auftraggeber von innerdeutschen Beförderungen versichert, dass die Voraussetzungen des Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 vorliegen und er den Transport entsprechend den gesetzlichen Vorschriften ordnungsgemäß durchführen kann bzw. darf, in Betracht.

Nachunternehmer-Regelungen:

Hinsichtlich des Einsatzes von Nachunternehmen empfiehlt sich folgende Klausel:

- *Der ausführende Frachtführer verpflichtet sich, die Vorlagepflicht und die weiteren vorstehend bereits beschriebenen Pflichten in den Frachtvertrag mit ausführenden Frachtführern (Subunternehmern) aufzunehmen und nur solche Frachtführer einzusetzen, die die Voraussetzungen des § 7b GüKG zuverlässig erfüllen; der ausführende Frachtführer verpflichtet sich zur Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften durch die ausführenden Frachtführer/Subunternehmer (z. B. Kontrolle anhand der Verkehrsunternehmensdatei (VUDat) und Kontaktaufnahme mit der Erteilungsbehörde/dem BALM, falls das Unternehmen nicht in der VUDat gelistet ist, obwohl eine Lizenz vorgelegt wurde).*

In jedem Fall sollte der Auftraggeber darauf achten, seinen Vertrag so zu gestalten, dass der ausführende Frachtführer diesen unter Beachtung güterkraftverkehrsrechtlicher Vorschriften erfüllen kann. Insbesondere sollte er z. B. keinen Vertrag abschließen, der den ausführenden Frachtführer

- zu mehr als drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen mit demselben Fahrzeug verpflichtet, sofern keine erneute grenzüberschreitende Beförderung nach Deutschland nach den drei zulässigen Beförderungen vorgesehen ist. Um erneut eine Kabotagebeförderung in diesem Mitgliedsstaat durchführen zu dürfen, muss zudem eine „Abkühl-Phase/Cooling-Off-Phase“ von vier Tagen vor der grenzüberschreitenden Beförderung in dem EU/EWR-Mitgliedsstaat, in dem die vollständige Entladung der grenzüberschreitenden Beförderung erfolgt ist, eingehalten werden.

- hinsichtlich des Einsatzes einer CEMT-Genehmigung verpflichtet, mehr als drei Beförderungen mit demselben Fahrzeug ohne zwischenzeitliche Rückkehr in den Staat des Unternehmenssitzes des Auftragnehmers durchzuführen (sog. 2+3-Regel).

Der Auftraggeber haftet nach § 7c GüKG auch für das illegale Verhalten eines ihm unbekannten Sub-Subunternehmers, wenn er vorsätzlich oder fahrlässig seine eigenen Kontroll- und Sorgfaltspflichten verletzt hat.

Er handelt nach § 7c Satz 1 Nr. 3 GüKG ordnungswidrig, wenn er eine Beförderung beauftragt und dabei weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass sein direkter Vertragspartner einen Nachunternehmer beauftragt, der illegale Transporte durchführt. So hat der Auftraggeber bereits den Hauptunternehmer ausreichend zu überprüfen, sich bzgl. der Weitergabe von Aufträgen vertraglich abzusichern und die erforderlichen Dokumente des tatsächlich ausführenden Güterkraftverkehrsunternehmen sowie Fahrers und Fahrzeugs bei der Ladungsübernahme zu kontrollieren.

Phase 2: Regelmäßige Überprüfung (laufendes Geschäftsverhältnis)

- Turnusmäßige Stichprobenkontrollen: regelmäßig, ohne konkreten Anlass, Häufigkeit abhängig von den Umständen des Einzelfalles, z. B. von der Anzahl der auszuführenden Beförderungen oder der Art der eingesetzten Berechtigung; aktualisierte Dokumente und VUDat-Auszüge des ausführenden Frachtführers

einholen.

- Fristen-Überwachung: Wiedervorlage vor dem Ablauf befristeter Berechtigungen einrichten und neue Gültigkeit zeitnah überprüfen, z. B. Gültigkeit einer Gemeinschaftslizenz im Regelfall 10 Jahre.

- Anlassbezogene Kontrollen: insbesondere bei

  - Änderungen von Firmenbezeichnung, Rechtsform und/oder Rechnungsadresse,

  - Hinweisen zum Ausscheiden des Geschäftsführers und/oder des Verkehrsleiters,

  - vorläufiger Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte (§ 8 GüKG) z. B. nach dem Tod des Unternehmers (Übergangsfrist von drei Monaten, verlängerbar um drei Monate) oder bei Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit des Unternehmens oder des Verkehrsleiters (Übergangsfrist von bis zu sechs Monaten),

  - Aussetzung und Entzug von Berechtigungen gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe a) der VO (EG) Nr. 1072/2009, falls der Verkehrsleiter die Anforderungen der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung nicht mehr erfüllt (Übergangsfrist von höchstens sechs Monaten, verlängerbar um drei Monate im Fall des Todes oder des gesundheitlich bedingten Ausfalls des Verkehrsleiters),

  - Verdachtsmomenten, wie z. B.

    - Weigerung des Fahrers, die vorgeschriebenen Unterlagen vorzulegen,
    - Untersagung der Weiterfahrt im Rahmen einer Straßenkontrolle,
    - Anhörung im Ordnungswidrigkeitenverfahren.

Phase 3: Kontrolle an der Ladestelle (operatives Tagesgeschäft)

- Legaler Einsatz von Fahrpersonal prüfen: Bei Fahrpersonal aus Drittstaaten vor dem Beladen die ordnungsgemäße Beschäftigung durch Vorlage entsprechender Unterlagen (gültige Fahrerbescheinigung, Aufenthaltstitel, Aufenthaltsgestattung oder Duldung) kontrollieren.
- Ausweispapiere abgleichen: Identität des Fahrpersonals mit den Angaben auf der Fahrerbescheinigung, dem Aufenthaltstitel etc. und dem Ausweis abgleichen.
- Kabotageregelungen überwachen: Bei ausländischen EU-Frachtführern durch Vorlage geeigneter Nachweise/Frachtdokumente prüfen, ob die Kabotage-Regeln, u.a. max. drei Kabotagetransporte innerhalb von sieben Tagen nach vollständiger Entladung des grenzüberschreitenden Transports und die „Cooling-Off-Phase“ eingehalten werden.
- Einhaltung der 2+3-Regel überwachen: Beim Einsatz einer CEMT-Genehmigung die Voraussetzungen des § 7a Satz 1 Nr. 2 GüKGrKabotageV anhand von aktuellen Fahrtenprotokollen prüfen.
- Begleitpapiere checken: Vor Abfahrt prüfen, ob bei einer Güterbeförderung im Inland (Binnenbeförderung in Deutschland oder grenzüberschreitende Beförderung mit einem deutschen Streckenanteil) ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis mit allen Pflichtangaben (Gut, Be- und Entladeort, Auftraggeber) mitgeführt wird (§ 7 Abs. 1 Nr. 3 GüKG).

- Bei entfernten Be- oder Entladeorten: Auch hier eine Überprüfung der ausführenden Frachtführer/Transporteure sicherstellen; ggfs. – insbesondere bei großer räumlicher Distanz – mittels Einsatz betriebsfremder Personen; Ausübung der ordnungsgemäßen Kontrolle durch eingesetzte Dritte überwachen und sicherstellen.

Phase 4: Dokumentation

- Dokumentation sämtlicher Maßnahmen und Kontrollergebnisse der letzten drei Jahre[8]
  (z. B. Ausdruck/Screenshot aus der Verkehrsunternehmensdatei, Kopien aller gesichteten Lizenzen, Stichproben-Protokolle und Fahrerbescheinigungen) für den eigenen Überblick und als Nachweis der umgesetzten Kontrollprozesse in einem eventuellen Ordnungswidrigkeitenverfahren.

Bei Feststellung von Verstößen:

Phase 5: Transportverweigerung

- keine Durchführung der vertraglich abgesprochenen Leistung, d.h. kein Beladen des Fahrzeugs und keine Beförderung durch den Frachtführer;
- klare interne Anweisung für das Ladepersonal bzgl. der Maßnahmen[9] trotz der hiermit verbundenen Verzögerung für den Transport - vergleichbar dem hoheitsrechtlichen Untersagen der Weiterfahrt des Fahrzeugs aus denselben Gründen im Falle einer Kontrolle durch das BALM oder die Polizei (§ 13 Absatz 2 GüKG). Damit entfällt das Risiko eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens.

Phase 6: Weitere mögliche vertragliche Maßnahmen, z. B.

- Geltendmachung von Schadensersatz (Verzugsschaden),
- Vertragsstrafe (sofern vereinbart),
- vertragliche Abmahnung,
- keine weitere Beschäftigung des ausführenden Frachtführers/Kündigung des Rahmenvertrages.

Herausgeber

Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
Werderstraße 34, 50672 Köln
Telefon: 0221 - 5776 – 0
Fax: 0221 - 5776 – 1777

Kontakt : poststelle@balm.bund.de -
http://www.balm.bund.de

[8] Berücksichtigung der gesetzlichen Verjährungsfrist von drei Jahren bei Verstößen (§ 19 Abs. 1a und Abs. 7 GüKG i.V.m. § 31 Abs. 2 Nr. 1 Ordnungswidrigkeitengesetz)
[9] z. B. Verweigerung der Beladung des Fahrzeugs, Anweisung zur Entladung des Fahrzeugs, Untersagung des Fahrtbeginns - bis zur Klärung der Legitimation nach dem GüKG, der Voraussetzungen für eine zulässige Verwendung der Legitimation sowie der Vorlage der erforderlichen Arbeitsgenehmigung oder Fahrerbescheinigung