

27.7.2 Grenzüberschreitender Kombiverkehr

Für diesen Bereich gilt die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr. Zu- und Ablauftransporte im grenzüberschreitenden Kombiverkehr sind nach der derzeitigen Rechtslage nicht erlaubnispflichtig.

Da es sich hier bei den Bestimmungen über den Kombiverkehr um eine EU-Verordnung handelt, sind alle EU-Mitgliedstaaten an diese gebunden. So können z. B. deutsche Unternehmer auch den Vor- oder Nachlauf in Italien in eigener Regie betreiben.

Grenzüberschreitender kombinierter Verkehr liegt im Übrigen im Verkehr Schiene/Straße dann vor, wenn die Beförderung auf der Straße innerhalb des Geltungsbereiches des Güterkraftverkehrsgesetzes lediglich zwischen Belade- oder Entladestelle und nächstgelegenen geeigneten Bahnhof durchgeführt wird (An- oder Abfuhr). Der nächstgelegene geeignete Bahnhof ist der Bahnhof, der über Einrichtungen oder notwendige Umschlagsarten des kombinierten Verkehrs verfügt, von dem regelmäßig kombinierte Verkehre der entsprechenden Art und Richtung durchgeführt werden und der die kürzeste, verkehrsübliche Straßenverbindung zur Be- oder Entladestelle hat.

Hinweis!

Insbesondere die bilateralen Vereinbarungen unterliegen ständigen Veränderungen. Die Darstellung dieser Unterlage kann Ihnen also nur Hinweise geben. Die für Ihren Landesbereich zuständige Gewerbeorganisation hilft Ihnen bei auftretenden Fragen weiter und hat die aktuellen Informationen vorliegen.

Der grenzüberschreitende gewerblich kombinierte Verkehr ist in der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und dem Kabotageverkehr geregelt. Der Wortlaut dieser Verordnung ist in der Gesetzessammlung enthalten ab Seite 566.

Zusammenfassung europäischer/internationaler Genehmigungen:

1. EU-Lizenz
2. Drittstaaten-Genehmigung/Dreiländer-Genehmigungen
3. Bilaterale Transportgenehmigungen (Drittstaaten)
4. CEMT-Genehmigungen für allgemeine Gütertransporte (CEMT-Staaten)
5. CEMT(ECMT) bestimmte Länder für lärm- und schadstoffarme Fahrzeuge (Green Lorry)
5. CEMT-Umzugsgenehmigung (nur Umzugsverkehr)

 Nicht der Kontingentierung (beschränkte Anzahl) unterliegende Genehmigungen:
CEMT-Umzugsgenehmigung, EU-Lizenzen

27.7.3 Besondere Kennzeichnung von Fahrzeugen



Aufkleber, rund, für „grüne“ (Buchstabe E oder U), „supergrüne und sichere“ (Buchstabe S) sowie „EURO III-VI sichere“ Kraftfahrzeuge (die Ziffern III-VI), Durchmesser 220 mm, der Hintergrund grün, der Rand sowie die Buchstaben sollen weiß sein.

27.8 Preisbildung im grenzüberschreitenden Güterverkehr

Bereits seit dem 01.01.1989 gibt es keine durch Rechtsverordnung vorgeschriebenen Preise im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Es gilt in diesem Bereich die freie Preisvereinbarung. Preisempfehlungen sind für europäische Transporte sowie für Transporte zwischen Drittstaaten nicht vorhanden. Bei internationalen Transporten sind insbesondere auftragsbezogene Kosten, wie Fährgebühren, Straßenbenutzungsgebühren, Kosten für evtl. Genehmigungsverfahren, Kosten für evtl. Zollabfertigungen und Aufwendungen für zusätzliche Standzeiten zu berücksichtigen.

Ferner ist der höhere Personalaufwand z. B. durch Auslandsspesenzahlungen zu berücksichtigen. Nicht selten sind höhere Kostenansätze für den Treibstoff vorzunehmen sowie ein erhöhter Risikozuschlag zu kalkulieren, z. B. für Auslandsreparaturen.

Weitere Ausführungen zur Preisbildung ab Seite 257.

27.9 Beförderungsbedingungen im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)

Anstelle des nationalen Transportrechtes, das im HGB seine Regelungen findet, tritt im EU- und grenzüberschreitenden Güterverkehr die CMR (offizielle Abkürzung der französischen Bezeichnung: Convention relative au Contract de transport international de marchandises par route). Die CMR ist zwingend für die Beförderung im europäischen und grenzüberschreitenden gewerblichen Güterverkehr auf der gesamten Strecke anzuwenden, wenn zumindest Abgangs- und/oder Empfangsort in einem Land liegen, welches die CMR ratifiziert hat. Das bedeutet, dass bei grenzüberschreitenden und EU Güterverkehren mit der Bundesrepublik Deutschland (gleichgültig, ob eingehender oder ausgehender Transport) die CMR - abgesehen von den in Art. 1 genannten Ausnahmen - immer anzuwenden ist, da seit 1962 die CMR als verbindliches Vertragsrecht eingeführt wurde. Nur wenn die CMR für bestimmte Fälle keine Regelung trifft, gelten die Vorschriften des HGB bzw. vertragliche Vereinbarungen.

CMR = Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr.

☞ Die CMR gilt nicht für Beförderungen, die nach den Bestimmungen des internationalen Postübereinkommens durchgeführt werden, für die Beförderung von Leichen und für die Beförderung von Umzugsgut.

Deutschland ist Vertragsstaat des völkerrechtlichen „Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)“ Seit 5.2.62 stellen die Bestimmungen der CMR für deutsche Unternehmen die rechtsverbindliche Vertragsgrundlage für europäische und grenzüberschreitende Transporte dar.

Es sind folgende Staaten dem Abkommen zur CMR beigetreten:

Albanien, Armenien, Aserbeidschan, Belarus (Weißrussland), Belgien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Großbritannien, Iran, Irland, Italien, Jordanien, Kasachstan, Kirgisistan, Kroatien, Lettland, Libanon, Litauen, Luxemburg, Malta, Marokko, Mazedonien, Moldawien, Mongolei, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowenien, Slowakei, Spanien, Syrien, Tadschikistan, Tschechien, Tunesien, Turkmenistan, Türkei, Ukraine, Ungarn, Usbekistan, Zypern

Der vollständige Text der CMR ist in der Textsammlung ab 600 Seite enthalten.

27.9.1 Gliederung und Inhalt

Die CMR enthalten insgesamt 51 Artikel. Die einzelnen Artikel enthalten Bestimmungen zu folgenden Bereichen:

Artikel 1	Geltungsbereich
Artikel 2	Kombinierter Verkehr
Artikel 3	Haftung des Frachtführers für Dritte
Artikel 4	Frachtbrief
Artikel 5	Ausfertigung des Frachtbriefes
Artikel 6	Inhalt des Frachtbriefes
Artikel 7	Haftung für die Angaben im Frachtbrief
Artikel 8	Frachtführerpflichten bei Übernahme des Gutes
Artikel 9	Beweiskraft des Frachtbriefes
Artikel 10	Verpackung
Artikel 11	Begleitpapiere
Artikel 12	Verfügung über das Gut
Artikel 13	Ablieferung des Gutes
Artikel 14	Beförderungshindernisse
Artikel 15	Ablieferungshindernisse
Artikel 16	Verfügungsrecht des Absenders und Kostenerstattung
Artikel 17	Haftungsumfang
Artikel 18	Beweisregeln
Artikel 19	Lieferfrist
Artikel 20	Verlust des Gutes
Artikel 21	Nachnahme
Artikel 22	Gefährliche Güter
Artikel 23	Ersatzpflichtiger Wert
Artikel 24	Werterhöhung
Artikel 25	Beschädigung des Gutes
Artikel 26	Interesse an der Lieferung
Artikel 27	Zinsen und Währung
Artikel 28	Außervertragliche Ansprüche
Artikel 29	Verschulden des Frachtführers
Artikel 30	Reklamationen
Artikel 31	Klagen
Artikel 32	Verjährung
Artikel 33	Schiedsgericht