

Flottenmanager in der Verantwortung

Nicht nur theoretisch übernimmt ein Fuhrparkleiter die Rolle des Halters und haftet für seine Flottenfahrzeuge. Auch praktisch kann er zur Verantwortung gezogen werden, wie ein aktueller Fall aus der Praxis zeigt. Die Folge: ein Bußgeld und Punkte in Flensburg. Was können Fuhrparkverantwortliche tun?

Verantwortlich für ein Fahrzeug im rechtlichen Sinne ist neben dem Fahrer der Halter. Und Halter ist regelmäßig derjenige, der das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt. Insofern treffen die gesetzlichen Pflichten bei Firmenfahrzeugen die Geschäftsführung – man nennt sie auch die Repräsentanten der juristischen Person. Wenn die Pflichten auf eine „zuverlässige, erprobte und sachkundige Person ausdrücklich übertragen wurden“, so die Meinung verschiedener Urteile, ist die Geschäftsleitung aus der Halterverantwortung

nicht ersichtlich. Erst nachdem Einspruch eingelegt und in die Bußgeldakte eingesehen wurde, ergaben sich die näheren Details. Vorwurf war eine zu geringe Profiltiefe sowie Beschädigungen, die angeblich zur Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen. Das Reifenprofil von mindestens 1,6 Millimetern ist gesetzlich vorgeschrieben und lässt keine Spielräume offen. Unterschreitet das Profil das Mindestmaß, ist dies eine Ordnungswidrigkeit. Hier steht neben dem Fahrer auch der Flottenmanager in der Pflicht, denn der Reifenzustand muss regelmäßig und sorgfältig geprüft werden.



Foto: Allianz-Versicherung/CP

Ihnen wird vorgeworfen, am [REDACTED] um [REDACTED] Uhr in/auf der [REDACTED] als Verantwortlicher des Fahrzeugs des [REDACTED] Fabrikat: [REDACTED] Kennzeichen: [REDACTED] folgende Verkehrsordnungswidrigkeit(en) nach § 24 StVG begangen zu haben: Sie ordneten die Inbetriebnahme des <Kraftfahrzeugs (außer Mofa)/ Anhängers> an bzw. ließen sie zu, obwohl die Reifen mangelhaft *) waren.

ausgeschlossen. Und damit sind wir wieder bei den Fuhrparkleitern.

Welche Brisanz in der Halterverantwortung steckt, zeigt ein aktueller Fall aus der Praxis. Der Fuhrparkleiter wurde eines Tages mit einem Schreiben überrascht, in dem ihm vorgeworfen wurde, eine Ordnungswidrigkeit nach § 24 StVG begangen zu haben. Was hatte er getan? Eines seiner Flottenfahrzeuge fuhr mit mangelhaften Reifen durch die Gegend – und der Fuhrparkleiter als Halterverantwortlicher des Fahrzeugs hatte, so das Behördendeutsch, „die Inbetriebnahme des Kraftfahrzeugs trotzdem zugelassen“.

Neben der Geldbuße in Höhe von 75 Euro sowie den Kosten des Verfahrens ist eines besonders ärgerlich: Sowohl der Fahrer als auch der Flottenmanager erhalten die Punkte im Verkehrszentralregister.

Hintergrund des Falls war eine Routinekontrolle, bei der die Polizei einen mangelhaften Reifen feststellte. Mehr war aus dem Bußgeldbescheid

Auswege finden

Dennoch gibt es auch hier rechtliche Möglichkeiten, die Feststellungen anzugreifen. Oftmals treten Fehlerquellen auf, die unter Umständen zur Einstellung des Verfahrens führen können: Zunächst hat der aufnehmende Beamte ein Profiltiefenmessgerät zu verwenden. Dies ist aber in der Praxis nicht immer der Fall oder wird nicht hinreichend dokumentiert. Zudem ist aus den Bußgeldakten zumeist nicht ersichtlich, ob der Polizeibeamte tatsächlich die gesamte Lauffläche überprüft hat oder lediglich einen Teil.

Selbst wenn man davon ausgeht, dass sämtliche getroffenen Feststellungen zutreffend sind, so ist der Vorwurf gegen den Flottenmanager nicht zwingend berechtigt. Zwar ist der Reifenzustand regelmäßig durch den Halter beziehungsweise Verantwortlichen zu überprüfen, jedoch nicht zwangsläufig ohne besonderen Anlass. Insoweit entlastet unter Umständen bereits eine anderweitige fachkundige Kontrolle.

Hierzu gehören Generalaufträge mit Reifendienstleistern, die den regelmäßigen Check und die Wartung der Reifen übernehmen.

Darüber hinaus sind diverse Formalien bei Inhalt, Erlass und Zustellung des Bescheides sowie nicht zuletzt Verjährung zu überprüfen.

Wenn die Behörde der anwaltlichen Argumentation folgt, nimmt sie den Bußgeldbescheid zurück oder stellt das Verfahren ein. Andernfalls wird die Akte an die zuständige Staatsanwaltschaft abgegeben, sodass im Anschluss ein Richter entscheiden wird.

Statt den Einspruch zurückzunehmen – wie die Behörde in einem weiteren Schriftwechsel nahelegte – setzte der Rechtsanwalt für seinen Mandanten erneut ein argumentativ untermauertes Schreiben auf. Daraufhin wurde das Verfahren – sogar auf Kosten der Verwaltungsbehörde – eingestellt. Damit hatte sie auch die Kosten des Rechtsanwalts als notwendige Ausgaben des Betroffenen zu erstatten.

Versicherungsrechtliche Konsequenzen

In diesem Fall ist der Fuhrparkverantwortliche noch glimpflich davongekommen. Es hätte noch schlimmer kommen können. Wäre es mit den mangelhaften Reifen zu einem Unfall gekommen, hätte dies auch versicherungsrechtliche Folgen gehabt.

Bei einem Unfall, der auf mangelnde Bereifung zurückzuführen ist, gehen einige Gerichte von Mithaftungsquoten von 50 Prozent oder sogar 75 Prozent aus, auch wenn dem Fahrer kein Fahrfehler, und damit grundsätzlich kein Mitverschulden, zur Last liegt.

Das bedeutet nicht nur, dass man den eigenen Schaden nur zum Teil ersetzt bekommt, sondern auch, dass der Gegner den entsprechenden Teil seines Schadens bei der Kfz-Versicherung des schlecht bereiften Fahrzeugs geltend macht. Und jeder (teil-)regulierte Unfall verschlechtert die Situation des Fuhrparks bei den nächsten Prämienverhandlungen mit dem Versicherer. Ferner läuft der Fuhrparkbetreiber Gefahr, dass auch die Vollkaskoversicherung nicht für den (Rest-)Schaden auf-

kommt. Dieser steht gegebenenfalls ein Leistungsverweigerungsrecht wegen sogenannter „Gefahrerhöhung“ zu. Der Versicherungsnehmer muss dann beweisen, dass auszuschließen ist, dass die fehlende Profiltiefe in der konkreten Situation Einfluss auf den Eintritt des Schadensfalles hatte.

Die Häufigkeit der mit Kaskoversicherern geführten Prozesse zeigt, dass die Details oft nur in langwierigen und kostenintensiven Gerichtsverfahren geklärt werden. Das sollte durch regelmäßige Kontrollen und entsprechende Anweisungen an die Fahrer von Anfang an vermieden werden.

Um sich hier generell abzusichern, sollten Fuhrparkmanager auch die vertraglichen Grundlagen zur Versicherung ihrer Flotte studieren und inhaltlich kennen. Es gibt verschiedene Schutzklauseln, die in Industrie- und Firmenverträgen besonders vereinbart werden können.

So verhalten Sie sich richtig

Falls bereits ein Bußgeldverfahren anhängig ist, sollten Sie und auch Ihre Fahrer zunächst keine Aussagen ma-

chen und sich von einem Fachanwalt vertreten lassen. Nach Erhalt eines Anhörungsbogens oder Bußgeldbescheides muss zunächst der Sachverhalt geklärt werden. Hierzu wird in den meisten Fällen zunächst in die Mess- und Bußgeldakte eingesehen. Nach Kenntnis des Akteninhaltes kann ein Anwalt Sie umfassend zu den Aussichten und Konsequenzen der weiteren Vorgehensweise aufklären. Als Flottenmanager sollten Sie sich in Sachen Recht stets gut absichern. Das gilt – wie dieses Praxisbeispiel anschaulich zeigt – besonders für die Halterhaftung und Ordnungswidrigkeiten.

Hier empfiehlt sich in jedem Fall, sich mit der Gesamthematik fachlich zu beschäftigen. Auch sollten Sie als Flottenmanager prüfen, wie gut Sie hinsichtlich der Kosten einer eventuellen Rechtsvertretung und durch die betrieblichen Versicherungen Ihres Arbeitgebers abgesichert sind.

INKA PICHLER 



Inka Pichler,
Rechtsanwältin für
Verkehrs- und Versicherungsrecht in München



ALLZEIT GUT GESPART!

DENN WIR REPARIEREN IHREN STEINSCHLAG **KOSTENLOS***

Wenn Sie bei Steinschlag zu CARGLASS kommen bevor die Windschutzscheibe reißt, sparen Sie sich nicht nur die Kosten für den Austausch der gesamten Scheibe – die Steinschlag-Reparatur ist bei CARGLASS auch noch **kostenlos*!**

*Kaskoversicherung vorausgesetzt.

CARGLASS® und das Logo sind registrierte Marken von Belron Hungary Kft. Zug Branch.

Kostenlose Beratung/
Auftragsannahme
rund um die Uhr:
0800 - 22 22 222
oder im Internet:
www.carglass.de


CARGLASS®
WENN AUTOGLAS, DANN CARGLASS.