

Der Verkehrsleiter - Fragen und Antworten

Mit Wirkung zum 4. Dezember 2011 gilt die EU Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur europaweit einheitlichen Berufszugangsverordnung für den Beruf des Kraftverkehrsunternehmens im Güter- und Personenkraftverkehr. Daraus ergeben sich zahlreiche kleinere und zum Teil auch größere Veränderungen für die betroffenen Unternehmen. Nachfolgend geht es schwerpunktmäßig um die Auswirkungen im Zusammenhang mit dem neuen Begriff „Verkehrsleiter“. Zu dieser Thematik sind nachfolgend die häufigsten Fragen zusammengestellt und beantwortet.

Inhaltsübersicht

1.	Was ist ein Verkehrsleiter und welche Aufgaben hat er?.....	2
2.	Ab wann gibt es den Verkehrsleiter?.....	2
3.	Muss ich den Verkehrsleiter gegenüber der Aufsichtsbehörde melden?.....	3
4.	Ich habe bereits eine Personen- bzw. Güterkraftverkehrserlaubnis und damit auch eine fachkundige Person im Unternehmen. Muss ich im Hinblick auf den Verkehrsleiter etwas unternehmen?	3
5.	Gibt es Ausnahmen von der Pflicht einen Verkehrsleiter im Unternehmen zu haben?	3
6.	Ich betreibe nur Werkverkehr. Benötige ich einen Verkehrsleiter?	3
7.	Wer kann Verkehrsleiter werden und welche Anforderungen werden an ihn gestellt?	3
8.	Was ist bei der Fachkundebescheinigung zu beachten? / Behalten alte Bescheinigungen ihre Gültigkeit?.....	4
9.	Wodurch kann die persönliche Zuverlässigkeit in Frage gestellt werden?	6
10.	Ist der bisherige Erlaubnisinhaber (wenn er die Fachkunde und Zuverlässigkeit besitzt) nicht automatisch Verkehrsleiter?	8
11.	Ich habe eine Güterkraft- / Personenverkehrserlaubnis (Omnibus) und leite mein eigenes Unternehmen. Kann ich mich auch selbst als Verkehrsleiter benennen? Benötige ich dazu weitere Fortbildungen oder Prüfungen?	8
12.	Kann ich auch ein Güterkraft- oder Personenverkehrsunternehmen gründen / leiten und die Erlaubnis hierfür erhalten, ohne selbst die notwendigen Fachkundanforderungen zu erfüllen? ...	8
13.	Welche Voraussetzungen muss ein externer Verkehrsleiter erfüllen?	9
14.	Wie benenne ich einen Verkehrsleiter und was ist dabei vertraglich zu beachten?	10
15.	Ich habe gehört, es gibt für externe Verkehrsleiter eine Beschränkung auf maximal 50 Fahrzeuge. Gilt dies auch für einen unternehmensinternen Verkehrsleiter?.....	10
16.	Ich habe eine Spedition und führe keine eigenen Transporte durch – gibt es auch für mich beim Thema Verkehrsleiter etwas zu beachten?	11
17.	Was hat es mit dem behördlichen Register auf sich?	11
18.	Was droht bei Verstößen, insbesondere hinsichtlich der Zuverlässigkeit?.....	12

1. Was ist ein Verkehrsleiter und welche Aufgaben hat er?

Nur der Begriff des Verkehrsleiters selbst ist neu, seine Funktion ist dagegen schon lange in jedem erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehrs- bzw. Personenbeförderungsunternehmen bekannt: Im Kern entspricht der neue Verkehrsleiter der bekannten „zur Führung der Geschäfte des Güterkraftverkehrs / Omnibusverkehrs bestellten Person“. Der Begriff „Verkehrsleiter“ wurde durch die EU Verordnung VO (EG) Nr. 1071/2009 eingeführt.

Artikel 2 Nr. 5 der VO (EG) Nr. 1071/2009 enthält folgende Begriffsdefinition: Der Verkehrsleiter ist „eine von einem Unternehmen beschäftigte natürliche Person oder, falls es sich bei diesem Unternehmen um eine natürliche Person handelt [meist kleinere Einzelunternehmen], diese Person selbst oder gegebenenfalls eine von diesem Unternehmen vertraglich beauftragte andere natürliche Person, die tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten dieses Unternehmens leitet“.

Unternehmen, die ausschließlich Werkverkehr betreiben, fallen nicht unter die EU-Verordnung. Sie benötigen keinen Verkehrsleiter.

Aufgaben des Verkehrsleiters

Laut gesetzlicher Definition ist die Kernaufgabe des Verkehrsleiters die „tatsächliche und dauerhafte Leitung der Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens“. Die Verordnung gibt aber noch weitergehende Hinweise. Zu den zu regelnden Aufgaben des externen Verkehrsleiters zählen insbesondere folgende Aufgabenbereiche (vgl. Art. 4 Abs. 2 lit b):

- das Instandhaltungsmanagement der Fahrzeuge
- die Prüfung der Beförderungsverträge und -dokumente
- die grundlegende Rechnungsführung
- die Disposition der Ladungen und des Fahrpersonals (Einhaltung der Sozialvorschriften) sowie
- die Prüfung der Sicherheitsverfahren (beispielsweise Unfallverhütungsvorschriften und Ladungssicherung)

Auch diese Aufgabenbereiche sind prinzipiell nicht neu, sie stehen nur erstmals unmittelbar in der Verordnung. Es bleibt auch weiterhin möglich, die Aufgaben im Unternehmen zu delegieren; die letztendliche Verantwortlichkeit trägt der Verkehrsleiter.

(Zur Frage, wie sich der Inhaber der Güterkraftverkehrslizenz / einer Genehmigung für den Linien- oder den Gelegenheitsverkehr zum neuen Verkehrsleiter verhält, vgl. Frage 10.)

2. Ab wann gibt es den Verkehrsleiter?

Alle betroffenen Unternehmen benötigen grundsätzlich ab dem 4. Dezember 2011 einen internen oder externen Verkehrsleiter. Ab 4. Dezember 2011 gilt die EU-Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, die die Regelungen zum Verkehrsleiter enthält. Sie wirkt unmittelbar in allen EU-Mitgliedstaaten, ohne dass es einer nationalen Umsetzung bedarf.

3. Muss ich den Verkehrsleiter gegenüber der Aufsichtsbehörde melden?

Zwar spricht die EU-Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in Artikel 4 Abs. 4 explizit von einer „Benennung“ durch die Unternehmen. Allerdings haben sich Bund und Länder darauf verständigt, dass als Verkehrsleiter die bisherige „zur Leitung der Verkehrsgeschäfte bestellte Person“ gilt. Wenn sich in einem bestehenden Unternehmen die fachkundige Person nicht ändert oder geändert hat, muss das Unternehmen keinen neuen Verkehrsleiter benennen. In Zweifelsfällen werden die Behörden die Unternehmen anschreiben.

Sofern eine Neubenennung eines Verkehrsleiters notwendig wird (z. B. wegen einer Kündigung), sind in Nordrhein-Westfalen die Straßenverkehrsämter (für den Bereich Güterkraftverkehr) sowie die Bezirksregierungen (für den Bereich Kraftverkehr mit Omnibussen) zuständig.

4. Ich habe bereits eine Personen- bzw. Güterkraftverkehrserlaubnis und damit auch eine fachkundige Person im Unternehmen. Muss ich im Hinblick auf den Verkehrsleiter etwas unternehmen?

Nein, denn wie unter Frage 1 ausgeführt, entspricht der „Verkehrsleiter“ der bislang bereits vorhandenen „zur Leitung der Personen- bzw. Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellten Person“. Diese muss – voraussichtlich auch in Nordrhein-Westfalen – nicht extra gegenüber den Behörden benannt werden (vgl. hierzu Frage 3).

5. Gibt es Ausnahmen von der Pflicht einen Verkehrsleiter im Unternehmen zu haben?

Nein, ab dem 4. Dezember 2011 benötigt jedes Unternehmen, das erlaubnispflichtigen Güterkraft- oder Personenverkehr betreibt, einen Verkehrsleiter, so wie es bislang auch schon eine fachkundige Person, die zur Leitung der Verkehrsgeschäfte bestellt war, geben musste.

Nicht betroffen von der EU-Verordnung sind jedoch weiterhin die Betriebsarten, die generell vom Anwendungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ausgenommen sind.

6. Ich betreibe nur Werkverkehr. Benötige ich einen Verkehrsleiter?

Nein. Unternehmen, die ausschließlich Werkverkehr betreiben, unterliegen nicht den Bestimmungen der EU-Berufszugangsverordnung, d. h. es muss kein Verkehrsleiter benannt werden.

7. Wer kann Verkehrsleiter werden und welche Anforderungen werden an ihn gestellt?

Zum Verkehrsleiter bestellt werden kann grundsätzlich jede natürliche Person (Art. 4 VO (EG) Nr. 1071/2009), sofern sie folgende Kriterien erfüllt (zu den inhaltlichen Aufgaben siehe Frage 1):

- **Zuverlässigkeit:** Die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmers darf nicht zwingend in Frage gestellt sein, etwa durch Verurteilung oder Sanktionen aufgrund eines schwerwiegenden Verstoßes gegen geltende einzelstaatliche Vorschriften (vgl. Frage 9).

- **Fachliche Eignung:** Der Verkehrsleiter soll die nötigen Kenntnisse haben, um sowohl innerstaatliche als auch grenzüberschreitende Verkehre zu leiten. Die erforderliche Fachkunde wird grundsätzlich durch eine IHK-Fachkundeprüfung nachgewiesen.

Neben diesen „Kernanforderungen“, gibt es weitere Kriterien, die die EU verbindlich in allen Mitgliedstaaten vorschreibt:

- **Tatsächliche und dauerhafte Leitung** der Verkehrstätigkeiten des Unternehmens; das bedeutet, dass der Verkehrsleiter gemäß seinem Arbeitsvertrag, seiner Arbeitszeit, seinem Arbeitsentgelt und der Unternehmensstruktur in der Lage sein muss, den Betrieb tatsächlich zu leiten. D. h. der Verkehrsleiter muss über entsprechende Entscheidungsbefugnisse und Kompetenzen im Unternehmen verfügen.
- Der Verkehrsleiter muss **in einer echten Beziehung zu dem Unternehmen stehen**, beispielsweise wenn er Angestellter, Direktor, Eigentümer oder Anteilseigner ist oder die Verwaltungsgeschäfte des Unternehmens führt. Ausnahmen gelten für den externen Verkehrsleiter (siehe hierzu Fragen 12 und 13).
- Der Verkehrsleiter muss seinen **ständigen Aufenthalt (= Wohnsitz) in der EU** haben.

8. Was ist bei der Fachkundebescheinigung zu beachten? / Behalten alte Bescheinigungen ihre Gültigkeit?

Unternehmer oder Verkehrsleiter müssen die fachliche Eignung besitzen. Diese wird in der Regel – wie bisher auch – durch eine Fachkundeprüfung vor der Industrie- und Handelskammer nachgewiesen. Wer bereits einen von einer IHK ausgestellten und mit einer laufenden Nummer versehenen Fachkundenachweis besitzt, braucht keine neue Bescheinigung, also auch keine Umschreibung. Die bisher von einer IHK ausgestellten Fachkundenachweise sind auch Fachkundenachweise für Verkehrsleiter im Sinne des Artikels 4 der EU-Berufszugangsverordnung und sind unbefristet gültig (Art. 21 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1071/2009).

Wichtiger Hinweis für ältere Fachkundebescheinigungen:

Da das einheitliche Register (vgl. Frage 17) die Vergabe einer eindeutigen Nummer erfordert, müssen ältere Fachkundebescheinigungen, die keine fortlaufende Nummer haben, (z. B. alte Güternah- und Güterfernverkehrsbescheinigungen) durch neue Bescheinigungen nach dem Muster in Anhang III der VO (EG) Nr. 1071/2009 ersetzt werden. Ein Antrag ist bei der zuständigen IHK zu stellen. Eine solche Umschreibung kann jederzeit ohne Beachtung von Fristen erfolgen.

Wichtiger Hinweis für bisher anerkannte Ausbildungsberufe und Studiengänge:

Inhaber von Zeugnissen über Ausbildungsberufe und Studiengänge, die bisher nach den geltenden Berufszugangsverordnungen als gleichwertige Abschlüsse anerkannt waren und die ihre Abschlussprüfungen künftig noch als Fachkundenachweis nutzen wollen, sollten eine Umschreibung in einen IHK-Fachkundenachweis bei der zuständigen IHK zu beantragen. Dies wird notwendig, weil der Fachkundenachweis dem vorgeschriebenen Muster der EU-Verordnung entsprechen muss und weil für den Eintrag in das einheitliche Register (vgl. Frage 17) eine eindeutige Nummer erforderlich wird. Dies bedeutet einen faktischen Zwang zur Umschreibung von Zeugnissen, die als Nachweis der fachlichen Eignung anerkannt waren.

Bislang sahen sowohl die nationalen Berufszugangsverordnungen zum Güterkraftverkehr (GBZugV), als auch zum Personenverkehr (PBZugV) die Anerkennung bestimmter Abschlussprüfungen und Studiengänge vor. Der aktuelle Entwurf der nationalen Berufszugangsverordnung zum Güterkraftverkehrsgesetz (GBZugV-Entwurf) enthält in § 7 Abs. 1 eine Regelung, wonach die in der Anlage 4 der jetzt geltenden GBZugV aufgeführten Abschlussprüfungen weiterhin als Fachkundenachweise gelten, soweit die Ausbildung bereits abgeschlossen oder vor dem 4. Dezember 2011 begonnen wurde. Im Entwurf für den Straßenpersonenverkehr (PBZugV-Entwurf) fehlt dagegen eine entsprechende Bestandsschutzregelung. Allerdings sieht ein aktueller Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 5. Dezember 2011 vor, dass „Personen, die über „alte“ Abschlussprüfungen oder „alte“ Fachkundebescheinigungen verfügen, auch nach dem 4. Dezember 2011 als fachkundig gelten.“ Den Unternehmen wird empfohlen mit der zuständigen IHK Kontakt aufzunehmen und sich spätestens vor der nächsten Antragstellung auf Wiedererteilung der Genehmigung bzw. Gemeinschaftslizenz eine Fachkundebescheinigung nach Anhang III der VO (EG) 1071/2009 ausstellen zu lassen.

Betroffen von der Problematik sind folgende Abschlüsse:

Im Bereich Personenbeförderung (gemäß Anlage 6 zu § 6 Abs. 1 PBZugV):

- Abschlussprüfungen zum Kaufmann/zur Kauffrau im Eisenbahn- und Straßenverkehr, Schwerpunkt: Personenverkehr
- Abschlussprüfung zur Fortbildung zum Verkehrsfachwirt/zur Verkehrsfachwirtin
- Abschlussprüfung als Betriebswirt/Betriebswirtin (DAV), abgelegt bei der Deutschen Außenhandels- und Verkehrsakademie in Bremen
- Abschlussprüfung als Diplom-Betriebswirt/Diplom-Betriebswirtin im Fachbereich Wirtschaft I Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik an der Fachhochschule Heilbronn
- Abschluss als Diplom-Verkehrswirtschaftler/Diplom-Verkehrswirtschaftlerin an der Technischen Universität Dresden.
- Bachelor of Arts, Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik, Vertiefungsrichtung Personenverkehr der Hochschule Heilbronn

Im Bereich Güterkraftverkehr (gemäß Anlage 4 zu § 6 Abs. 1 GBZugV):

- Abschlussprüfungen zum Kaufmann/zur Kauffrau im Eisenbahn- und Straßenverkehr, Schwerpunkt: Güterkraftverkehr
- Abschlussprüfung zum Speditionskaufmann/zur Speditionskauffrau
- Abschlussprüfung zur Fortbildung zum Verkehrsfachwirt/zur Verkehrsfachwirtin
- Abschlussprüfung als Diplom-Betriebswirt im Ausbildungsbereich Wirtschaft, Fachrichtung Spedition der Berufsakademien Lörrach und Mannheim
- Abschlussprüfung als Diplom-Betriebswirt im Fachbereich Wirtschaft I Studiengang Verkehrswirtschaft und Logistik, Fachrichtung Güterverkehr der Fachhochschule Heilbronn
- Bachelor of Arts, Studiengang Betriebswirtschaftslehre/Spedition, Transport und Logistik der Berufsakademien Lörrach und Mannheim
- Bachelor of Arts, Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik, Vertiefungsrichtung Verkehrslogistik der Hochschule Heilbronn

9. Wodurch kann die persönliche Zuverlässigkeit in Frage gestellt werden?

Die neue EU-Berufszugangsverordnung enthält erstmals verbindlichen Vorgaben zu den Anforderungen an die persönliche Zuverlässigkeit sowie Hinweise zu den Konsequenzen, die sich aufgrund von Verstößen ergeben. Hierin ist durchaus eine Verschärfung gegenüber dem bisherigen Recht zu sehen.

Danach darf die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmens nicht zwingend in Frage gestellt sein, etwa durch Verurteilungen oder Sanktionen aufgrund eines schwerwiegenden Verstoßes gegen geltende einzelstaatliche Vorschriften in folgenden Bereichen:

- Handelsrecht,
- Insolvenzrecht,
- Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche,
- Straßenverkehr,
- Berufshaftpflicht,
- Menschen- oder Drogenhandel.

Außerdem darf gegen den Verkehrsleiter oder das Unternehmen in keinem Mitgliedstaat ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion verhängt worden sein wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen Gemeinschaftsvorschriften, insbesondere in folgenden Bereichen:

- Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, Arbeitszeit sowie Einbau und Nutzung der Kontrollgeräte,
- höchstzulässiges Gewicht und Abmessungen der Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr,
- Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer,
- Verkehrstüchtigkeit der Nutzfahrzeuge einschließlich der vorgeschriebenen technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge,
- Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs oder gegebenenfalls Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs,
- Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße,
- Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern in bestimmten Fahrzeugklassen,
- Führerscheine,
- Zugang zum Beruf,
- Tiertransporte.

Die VO (EG) Nr. 1071/2009 enthält in Anhang IV eine Liste der schwersten Verstöße, die zur Feststellung der Unzuverlässigkeit führen können:

- Überschreitung der 6-tägigen oder 14-tägigen Höchstlenkzeiten um 25 Prozent oder mehr.
- Während der täglichen Arbeitszeit Überschreitung der maximalen Tageslenkzeit um 50 Prozent oder mehr ohne Pause oder ohne ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 4,5 Stunden.
- Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzer verändert werden können, oder Fälschung der Schaublätter oder der vom Fahrtenschreiber und/oder von der Fahrerkarte herunter geladenen Daten.

- Fahren ohne gültigen Nachweis der technischen Überwachung, falls ein solches Dokument nach dem Gemeinschaftsrecht vorgeschrieben ist, und/oder sehr schwer wiegende Mängel u. a. an Bremssystem, Lenkanlage, Rädern/Reifen, Federung oder Fahrgestell, die eine solche unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen würden, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.
- Beförderung gefährlicher Güter, deren Beförderung verboten ist oder die mit verbotenen oder nicht zugelassenen Mitteln zur Verwahrung oder ohne entsprechende Gefahrgutkennzeichnung am Fahrzeug befördert werden, von der eine solche Gefahr für Menschenleben und Umwelt ausgeht, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.
- Beförderung von Personen oder Waren ohne gültigen Führerschein oder durch ein Unternehmen, das nicht im Besitz einer gültigen Gemeinschaftslizenz ist.
- Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte, einer Karte eines anderen Fahrers oder einer Karte, die auf der Grundlage falscher Angaben und/oder gefälschter Dokumente erlangt worden ist.
- Güterbeförderung unter Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse um 20 Prozent oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen und um 25 Prozent oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 12 Tonnen.

Wurden solche Verstöße rechtskräftig festgestellt, droht als Konsequenz, dass die zuständige Behörde die Unzuverlässigkeit eines Verkehrsleiters feststellt. Dabei ist es egal, ob es sich bei dem Verstoß nach nationalem – z. B. deutschem – Recht um eine Ordnungswidrigkeit oder einen Straftatbestand handelt und ob der Verstoß mit einem Bußgeld, einer Geld- oder sogar einer Freiheitsstrafe geahndet wird. Angesichts der gravierenden Folgen eines Verstoßes nach Anlage IV der VO (EG) Nr. 1071/2009 für die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder Erlaubnisinhabers, aber auch um eine einheitliche Auslegung und Anwendung des Anhangs IV in Deutschland zu gewährleisten, hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) einen Katalog der nationalen Straf- und Bußgeldtatbestände erarbeitet, die schwerste Verstöße im Sinne des Anhangs IV der VO (EG) Nr. 1071/2009 darstellen. Danach sind beispielsweise Bußgeldentscheidungen in Deutschland nur dann schwerste Verstöße nach Anhang IV der VO (EG) Nr. 1071/2009, wenn die Geldbuße mehr als 200 Euro beträgt. Dies führt dazu, dass ein schwerster Verstoß in vielen Fällen nur bei der Verwirklichung einer bestimmten Begehungsvariante erfüllt ist, der zu einer Erhöhung des Regelsatzes führt.

Die schweren Verstöße haben deswegen besondere Brisanz, da festgestellte Verstöße in die neue Güterkraftverkehrsdatei aufgenommen werden. Im schlimmsten Fall, d. h. wenn die Zuverlässigkeit eines Verkehrsleiters nicht mehr gegeben ist und die Tätigkeit untersagt wurde, besteht faktisch ein europaweites Beschäftigungsverbot als Verkehrsleiter. Auch für einen Erlaubnisinhaber einer Güter- oder Personenkraftverkehrslizenz, bei dem die Unzuverlässigkeit festgestellt wird, hätte dies gravierende Konsequenzen: Während er die Möglichkeit hat, eine fehlende Fachkunde durch einen externen Verkehrsleiter „auszugleichen“, so kann er die fehlende Zuverlässigkeit nicht ersetzen, d. h. die Behörde kann die Erlaubnis komplett widerrufen, was ebenfalls einem faktischen Berufsverbot gleichkäme.

10. Ist der bisherige Erlaubnisinhaber (wenn er die Fachkunde und Zuverlässigkeit besitzt) nicht automatisch Verkehrsleiter?

Nein, nicht direkt. Zwar kann sich der Erlaubnisinhaber einer Güterkraft- oder Personenverkehrs-erlaubnis auch selbst als Verkehrsleiter benennen (vgl. hierzu Frage 11), zunächst wird jedoch davon ausgegangen, dass die zur Führung der Personen- oder Güterkraftverkehrsgeschäfte benannte Person die Funktion des Verkehrsleiters einnimmt (vgl. hierzu Frage 3).

Sofern mehrere Personen im Unternehmen die Fachkunde besitzen, bietet es sich evtl. an, die Verantwortlichkeiten zu verteilen, so dass Verkehrsleiter und Erlaubnisinhaber nicht dieselbe Person sind. Dies kann im Falle von Verstößen relevant werden.

11. Ich habe eine Güterkraft- / Personenverkehrserlaubnis (Omnibus) und leite mein eigenes Unternehmen. Kann ich mich auch selbst als Verkehrsleiter benennen? Benötige ich dazu weitere Fortbildungen oder Prüfungen?

Auch der Inhaber einer Güterkraft- oder Personenverkehrserlaubnis kann sich selbst als Verkehrsleiter benennen. Sofern dieser auch bislang die Verkehrsgeschäfte geleitet hat und hierfür kein anderer Mitarbeiter benannt war, wird ihn die zuständige Behörde – voraussichtlich auch in Nordrhein-Westfalen – zukünftig als Verkehrsleiter betrachten (siehe Fragen 1, 3, 10).

Für bereits jetzt schon fachkundige Personen (durch IHK-Fachkundeprüfung, einen entsprechend anerkannten Ausbildungsabschluss oder durch erfolgte Anerkennung einer leitenden Tätigkeit) sind keine zusätzlichen Fortbildungen, Schulungen oder Prüfungen notwendig. Diese bereits erworbenen Fachkundenachweise gelten auch für den Verkehrsleiter, so dass in diesem Bereich keine zusätzlichen neuen Anforderungen entstehen.

12. Kann ich auch ein Güterkraft- oder Personenverkehrsunternehmen gründen / leiten und die Erlaubnis hierfür erhalten, ohne selbst die notwendigen Fachkundanforderungen zu erfüllen?

Ja, dies ist nun eindeutig geregelt und unter bestimmten Voraussetzungen möglich (vgl. Art. 4 Abs. 2 lit. a) bis d) VO (EG) Nr. 1071/2009). Demnach kann trotz der fehlenden Fachkunde einem Unternehmen die Erlaubnis erteilt werden. Voraussetzung ist allerdings, dass das Unternehmen gegenüber der zuständigen Behörde einen externen Verkehrsleiter benennt und mit diesem einen Vertrag abschließt. Damit übernimmt der externe Verkehrsleiter die Verantwortung für die Verkehrsgeschäfte.

Neu gegenüber der bisherigen Regelung ist, dass nun keine fachkundige Person mehr im Unternehmen selbst beschäftigt sein muss. Die Fachkunde kann nun sozusagen durch externe Dienstleister – in Person des externen Verkehrsleiters – vorgehalten werden. Bislang musste, falls der Erlaubnisinhaber selbst keine Fachkunde hatte, zumindest eine andere Person direkt im Unternehmen beschäftigt sein, die über die entsprechende Fachkunde verfügte. Weitere Hinweise zum externen Verkehrsleiter enthält Frage 13.

13. Welche Voraussetzungen muss ein externer Verkehrsleiter erfüllen?

Wenn ein Unternehmen die Anforderung der fachlichen Eignung nicht selbst erfüllt, also eine fachkundige Person ohne echte Beziehung zum Unternehmen beschäftigt, muss das Unternehmen eine natürliche (und keine juristische) Person vertraglich damit beauftragen, die Aufgaben des Verkehrsleiters zu übernehmen.

Für diesen sogenannten externen Verkehrsleiter gelten dieselben Anforderungen wie für alle anderen Verkehrsleiter: Er muss zuverlässig sein und die vorgeschriebene Fachkunde besitzen (vgl. Fragen 1 und 7).

Darüber hinaus gilt: Der Verkehrsleiter hat die Aufgaben **ausschließlich im Interesse des Unternehmens** und **unabhängig von anderen Unternehmen wahrzunehmen. Er darf keine vertraglichen Beziehungen zu Auftraggebern haben** (Art. 4 I lit. d) VO (EG) Nr. 1071/2009).

In dem Vertrag zwischen externem Verkehrsleiter und dem Unternehmen, für das er die Verkehrsgeschäfte leitet, sind die tatsächlich und dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie die Verantwortlichkeiten als Verkehrsleiter genau zu regeln. Die EU-Verordnung macht genaue Vorgaben, welche Aufgaben Gegenstand der vertraglichen Regelung sein müssen. Die IHK Köln rät den Unternehmen daher, diese Gegenstände tatsächlich im Vertrag zu regeln. Selbstverständlich können die Vertragsparteien darüber hinaus weitere Regelungen aufnehmen und sollten dies im Regelfall auch tun.

Zu den zu regelnden Aufgaben zählen insbesondere (Art. 4 Abs. 2 lit. b) VO (EG) Nr. 1071/2009):

- das Instandhaltungsmanagement der Fahrzeuge,
- die Prüfung der Beförderungsverträge und Dokumente,
- die grundlegende Rechnungsführung,
- die Disposition der Ladungen und des Fahrpersonals (Einhaltung der Sozialvorschriften) sowie
- die Prüfung der Sicherheitsverfahren (beispielsweise Unfallverhütungsvorschriften (UVV) und Ladungssicherung).

Der Einsatzbereich eines **externen Verkehrsleiters** wird gemäß der EU-Verordnung **beschränkt**. Anders als ein interner Verkehrsleiter darf ein externer Verkehrsleiter die Verkehrstätigkeiten von **höchstens vier Unternehmen** mit einer Flotte von zusammengekommen **höchstens 50 Fahrzeugen** leiten (Art. 4 Abs. 2 lit c) VO (EG) Nr. 1071/2009).

14. Wie benenne ich einen Verkehrsleiter und was ist dabei vertraglich zu beachten?

Sofern ich ein neues Unternehmen im erlaubnispflichtigen Güterkraft- oder Personenverkehr gründe oder meine bisherige fachkundige Person das Unternehmen verlässt, gibt es folgende Varianten, einen Verkehrsleiter zu benennen:

- Eine im Unternehmen tätige Person, die die rechtlichen Anforderungen an den Verkehrsleiter erfüllt, wird zum Verkehrsleiter bestellt (interner Verkehrsleiter).

Hierzu ist ein Arbeitsvertrag notwendig. Für die Arbeitsverträge interner Verkehrsleiter schreibt die EU-Verordnung keine expliziten Inhalte vor. Es empfiehlt sich jedoch darauf zu achten, dass die Regelungen zur Arbeitszeit, dem Arbeitsentgelt, den Kompetenzen und Verantwortlichkeiten den Kriterien einer „dauerhaften und tatsächlichen Leitung“ gerecht werden und die Vorgaben der Artikel 4, 6 und 8 VO (EG) Nr. 1071/2009 erfüllen. Ein gesonderter Vertrag neben dem Arbeitsvertrag ist nicht erforderlich, kann sich aber für die Festschreibung von Kompetenzen und Aufgaben anbieten.

- Eine nicht zum Unternehmen gehörende Person wird vertraglich als Verkehrsleiter verpflichtet (externer Verkehrsleiter).

In dem Vertrag mit dem externen Verkehrsleiter müssen gemäß der Verordnung die tatsächlich und dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie die Verantwortlichkeiten als Verkehrsleiter genau geregelt werden. Zu den zu regelnden Aufgaben zählen insbesondere die Verpflichtungen nach Art. 4 Abs. 2 lit. b) VO (EG) Nr. 1071/2009 (vgl. Aufzählung bei Frage 13). Es empfiehlt sich, auch seine Interessenwahrungspflicht gegenüber dem Unternehmen und eine Klausel zum Konkurrenzschutz in den Vertrag aufzunehmen (vgl. zu diesen Pflichten Frage 13). Zu beachten ist weiter, dass ein externer Verkehrsleiter die Verkehrstätigkeiten von höchstens vier Unternehmen mit einer Flotte von zusammengekommen höchstens 50 Fahrzeugen leiten darf. Auch dieser externe Verkehrsleiter muss dann gegenüber den zuständigen Behörden benannt werden, sofern dies nicht bereits im Erlaubnisverfahren passiert. (vgl. Fragen 7 und 18).

15. Ich habe gehört, es gibt für externe Verkehrsleiter eine Beschränkung auf maximal 50 Fahrzeuge. Gilt dies auch für einen unternehmensinternen Verkehrsleiter?

Für externe Verkehrsleiter gibt es in der Tat eine Beschränkung. Sie dürfen maximal für vier Unternehmen tätig werden und diese vier Unternehmen dürfen zusammen auch nicht mehr als 50 Zugfahrzeuge (Zahl der Anhänger / Auflieger wird nicht berücksichtigt) einsetzen.

Im Umkehrschluss ergibt sich daraus die Regelung für den „internen“ Verkehrsleiter: Da er nur für **ein** Unternehmen tätig wird, bei dem er angestellt ist oder das er als Eigentümer leitet, gilt für ihn diese Beschränkung nicht! Er kann sich voll auf diese Aufgabe konzentrieren, so dass die EU hier keine Notwendigkeit sah, die Anzahl der Fahrzeuge zu begrenzen. Weiter bedeutet die festgelegte Beschränkung nach Aussage des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW aber auch, dass in einem **Unternehmen, das mehr als 50 Fahrzeuge einsetzt**, zwingend **ein interner Verkehrsleiter** beschäftigt sein muss und nicht mehrere externe Verkehrsleiter beschäftigt sein dürfen!

16. Ich habe eine Spedition und führe keine eigenen Transporte durch – gibt es auch für mich beim Thema Verkehrsleiter etwas zu beachten?

Da die EU Verordnung den Berufszugang zum Güterkraft- bzw. Personenverkehr regelt (und in diesem Zusammenhang auch den Verkehrsleiter), sind klassische Speditionen – die nicht im Selbsteintritt Transporte durchführen – nur indirekt von den Regelungen betroffen. Sie müssen zwar selbst keinen Verkehrsleiter bestellen, sollten aber dennoch einige Punkte in diesem Zusammenhang beachten: So bleibt aller Voraussicht nach der § 7c des deutschen Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) unverändert. Dieser regelt die Verantwortung des Auftraggebers eines Transports. Kurz gesagt gilt demnach: jeder Auftraggeber einer Beförderung hat die Pflicht, sich zumindest in einem bestimmten Umfang zu vergewissern, dass die beauftragten Unternehmen über die notwendigen Erlaubnisse verfügen. Sobald das behördliche Register eingerichtet ist, kann der Auftraggeber diese Daten selbst nachprüfen.

17. Was hat es mit dem behördlichen Register auf sich?

Die EU schreibt den Mitgliedsstaaten vor, zukünftig ein „Einzelstaatliches elektronisches Register“ (EER) über alle Kraftverkehrsunternehmen einzurichten. Dieses wird von einer zuständigen Behörde im jeweiligen Mitgliedsstaat geführt. In Deutschland ist dies das Bundesamt für Güterverkehr (BAG). Die örtlichen Behörden, die für die Erteilung der Güterkraft- / Personenverkehrserlaubnisse zuständig sind, leiten die von ihnen erfassten Daten an das BAG weiter.

Es ist vorgesehen, das Register bis zum 31. Dezember 2012 europaweit zu vernetzen, so dass auch die zuständigen Behörden anderer EU-Mitgliedsstaaten Nachricht darüber erhalten, ob und ggf. welche Verwaltungssanktionen in Deutschland ergriffen wurden bzw. ob einem Antragsteller die Zuverlässigkeit aberkannt wurde. Damit soll die Transparenz erhöht und den Behörden die Beurteilung der Zuverlässigkeit erleichtert werden, da insbesondere auch im Ausland begangene Verstöße in das Register eingetragen werden können.

In Deutschland ist das BAG auch für die Führung des öffentlichen Teils des Registers, der so genannten Verkehrsunternehmerdatei (VUDat), zuständig. In diesem Register werden die Angaben über das Unternehmen und die Art der Zulassung einschließlich der Zahl der erfassten Fahrzeuge, der laufenden Nummern der Gemeinschaftslizenzen und der beglaubigten Kopien dokumentiert. Darüber hinaus sind Name, Rechtsform und Anschrift des Unternehmens öffentlich über das Internet abrufbar und auch der benannte Verkehrsleiter wird mit seinem Namen hinterlegt.

Weiter wird es voraussichtlich verschiedene nicht-öffentliche Teile des Registers geben. Die Zahl, Kategorie und Art der in Artikel 6 VO (EG) Nr. 1071/2009 genannten schwerwiegenden Verstöße, die in den vorangegangenen zwei Jahren zu einer Verurteilung oder einer Sanktion geführt haben, werden dabei in den von Bundesamt für Justiz (BfJ) geführten Zentralregistern – Gewerbezentralregister und Bundeszentralregister – gespeichert. Gleiches gilt für die Namen derjenigen Verkehrsleiter, die die Behörden für unzuverlässig erklärt haben, d. h. gegen die ein faktisches Berufsverbot besteht. Abgeschlossene Bußgeldverfahren aufgrund von Zuwiderhandlungen gegen das Güterkraftverkehrsgesetz werden dagegen in einem nicht öffentlichen Teil der VUDat des BAG registriert.

18. Was droht bei Verstößen, insbesondere hinsichtlich der Zuverlässigkeit?

Je nach Schwere und Häufigkeit der Verstöße können die Konsequenzen für die Unternehmen bzw. den Verkehrsleiter drastisch – bis hin zum faktischen Berufsverbot – sein. Wichtig ist dabei, zwischen Strafen gegen den Erlaubnisinhaber/Unternehmen und Strafen gegen den Verkehrsleiter zu unterscheiden.

- Sanktionen gegen den Erlaubnisinhaber

Bisher galt:

Bei den Strafen gegen das Unternehmen bzw. gegen Erlaubnisinhaber bleibt es weitgehend beim bisher Bekannten: Entfällt die Zuverlässigkeit – als Erlaubniskriterium – so ist letztendlich die Güterkraft- bzw. Personenverkehrslizenz direkt in Gefahr. Die Behörden haben bei der Einschätzung gewisse Spielräume, zudem muss bei allen Entscheidungen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt werden. Über die gewerberechtliche Prüfung der Zuverlässigkeit hinaus kommen natürlich auch noch Sanktionen aus dem Bereich des Ordnungswidrigkeiten- bzw. des Strafrechts in Betracht.

Neu ist:

Durch das Inkrafttreten der Verordnung gibt es nun erstmals in allen EU-Mitgliedsstaaten einen verbindlichen Katalog besonders schwer wiegender Verstöße, die zum Wegfall der Zuverlässigkeit führen können (siehe hierzu Frage 9). Dieser Zuverlässigkeitskatalog gilt für Erlaubnisinhaber und Verkehrsleiter gleichermaßen. Bei schwersten Verstößen (vgl. Annex IV VO (EG) Nr. 1071/2009) können die nationalen Mitgliedstaaten nur noch bei besonderen Härtefällen von der Feststellung der Unzuverlässigkeit absehen. Sie sind in jedem Fall zur Einleitung eines förmlichen Verwaltungsverfahrens verpflichtet.

- Sanktionen gegen den Verkehrsleiter

Bisher galt:

Auch bislang gab es schon die Möglichkeit, Sanktionen gegen die zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellte Person auszusprechen. Zusätzlich konnte sie für Versäumnisse, beispielsweise durch die mangelnde Überprüfung der Ladungssicherung, zur Verantwortung gezogen werden (von Punkten im Verkehrszentralregister bis hin zu Strafverfahren). Zudem war es zulässig, Informationen über Ordnungswidrigkeiten in einer zentralen Datenbank zu speichern.

Neu ist:

Mit der Einführung des Verkehrsleiters und den Anforderungen, die an seine Zuverlässigkeit gestellt werden, hat die EU-Kommission gleichzeitig Vorgaben gemacht, bei welchen Verstößen die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters wieder entfallen kann. Einem unzuverlässigen Verkehrsleiter kann zukünftig die Führung von Güterkraftverkehrsgeschäften untersagt werden. Da eine solche Untersagung gleichzeitig auch in das neue Unternehmens- und Verkehrsleiterregister beim BAG eingetragen wird, kommt dies einem faktischen Berufsverbot als Verkehrsleiter in Europa gleich (vgl. Frage 17), da auch andere Mitgliedsstaaten auf die dort gespeicherten Daten zugreifen können.

Für den Verkehrsleiter gelten letztendlich die gleichen Zuverlässigkeitsanforderungen, wie für den Erlaubnisinhaber. Auch einem Verkehrsleiter droht bei den bereits genannten besonders schweren Verstößen der Verlust der Zuverlässigkeit.

Daher ist es umso wichtiger, dass ein Verkehrsleiter im Unternehmen auch die tatsächlichen Kompetenzen, Zuständigkeiten und Entscheidungsbefugnisse für den Verkehrsbereich hat. Anderenfalls droht, dass er für etwas „den Kopf herhalten“ muss, auf das er in der Praxis möglicherweise zu geringen oder keinen Einfluss hatte.

Stand: Dezember 2011

Ihre Ansprechpartnerin:

Henrike Warlitzer
Tel.: 0221 1640-403
Fax: 0221 1640-429
E-Mail: henrike.warlitzer@koeln.ihk.de

Industrie- und Handelskammer zu Köln
Unter Sachsenhausen 10 - 26
50667 Köln
www.ihk-koeln.de