



# Infoservice

Starthilfe und Unternehmensförderung

## Neue EU-Berufszugangsregeln für den Güterkraftverkehr und den Straßenpersonenverkehr

### Der Verkehrsleiter

Seit 4. Dezember 2011 gilt die EU Verordnung (EG) 1071/2009 zur EU-einheitlichen Regelung des Zugangs zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmens im Güterkraft- und Straßenpersonenverkehr unmittelbar. Die Bestimmungen gelten – wie auch bisher schon – nur für den erlaubnis-/lizenz-/genehmigungspflichtigen Verkehr mit Lkw oder Omnibussen, also nicht für den Werkverkehr, die reine Speditionstätigkeit (ohne Einsatz eigener Kraftfahrzeuge – Selbsteintritt) und den Taxi- und Mietwagenverkehr.

Eine der auffälligsten Änderungen ist die Einführung eines neuen Begriffes – der Verkehrsleiter.

#### → Anforderungen

Die subjektiven Voraussetzungen, die der Unternehmer/Verkehrsleiter erfüllen muss, sind nach der EU-VO 1071/2009 die gleichen geblieben:

- Persönliche Zuverlässigkeit – konkretisiert durch Artikel 6
- Fachliche Eignung (wie bisher in der Regel durch IHK-Prüfung)

Die beiden weiteren Berufszugangsvoraussetzungen

- finanzielle Leistungsfähigkeit sowie
  - tatsächliche und dauerhafte Niederlassung
- sind an das Unternehmen gerichtet.

#### → Definition und Aufgaben

Neu ist nur der Begriff des Verkehrsleiters, die Funktion ist auch bisher schon in jedem erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehrs- bzw. Personenbeförderungsunternehmen vorhanden: Im Kern entspricht der neue Verkehrsleiter dem Unternehmer (oder der bisherigen „zur Führung der Geschäfte

des Güterkraftverkehrs/ Omnibusverkehrs bestellten Person“), der mit entsprechendem IHK-Fachkundenachweis das Unternehmen leitet.

Nach der Definition des Artikels 2 Nr. 5 der VO (EG) 1071/09 ist der *Verkehrsleiter* definiert als „eine von einem Unternehmen beschäftigte natürliche Person oder, falls es sich bei diesem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, diese Person selbst oder gegebenenfalls eine von diesem Unternehmen vertraglich beauftragte andere natürliche Person, die **tatsächlich und dauerhaft** die Verkehrstätigkeiten dieses Unternehmens **leitet**“.

#### Aufgaben des Verkehrsleiters

Die „tatsächliche und dauerhafte Leitung der Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens“ ist laut gesetzlicher Definition die Kernaufgabe des Verkehrsleiters. Die EU-VO 1071/2009 konkretisiert diese Aufgaben im Artikel 4 Absatz 2 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)

Das kleine Wörtchen „insbesondere“ im Verordnungstext macht deutlich, dass die Aufzählung dieser Aufgabenbereiche nicht abschließend ist und auch ergänzt werden kann bzw. muss.

Darüber hinaus sind auch die Verantwortungsbereiche des Verkehrsleiters (nach der EU-VO 1071/2009 Artikel 6, insbesondere Absatz 1 b), deren Nichtbeachtung in letzter Konsequenz zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen kann, zu berücksichtigen:

- Lenk- und Ruhezeiten, Arbeitszeit, Kontrollgeräte
- Verkehrstüchtigkeit, Gewichte und Abmessungen, Geschwindigkeitsbegrenzer
- Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer, Führerscheine
- Markt- und Berufszugang
- Gefahrgutbeförderung
- Tiertransporte

## → Variationen und Anforderungen

Nach neuem Recht wird unterschieden zwischen

- internem Verkehrsleiter und
- externem Verkehrsleiter

auch wenn die Begriffe „intern“ und „extern“ in der Verordnung selbst nicht ausdrücklich genannt sind.

Im Normalfall des „internen Verkehrsleiters“ steht dieser „in einer echten Beziehung zu dem Unternehmen ..., beispielsweise als Angestellter, Direktor, Eigentümer oder Anteilseigner, oder [jemand, der] die Verwaltungsgeschäfte des Unternehmens führt oder, wenn das Unternehmen eine natürliche Person ist, selbst diese Person ist“ (Art. 4, Abs. 1b).

Er ist somit arbeitsvertraglich oder gesellschaftsrechtlich an das Unternehmen gebunden.

Im Fall des „externen Verkehrsleiters“ ist dieser „vertraglich beauftragt ..., Aufgaben als Verkehrsleiter für das Unternehmen auszuführen“ (Art. 4 Abs. 2a). Im Vertrag zwischen dem Unternehmen und dem externen Verkehrsleiter müssen „insbesondere“

die oben genannten Aufgaben genau geregelt werden.

Darüber hinaus ist der Tätigkeitsumfang des „externen Verkehrsleiters“ begrenzt. Er darf nur „die Verkehrstätigkeiten

- von höchstens vier Unternehmen
- mit einer Flotte von zusammengekommen höchstens 50 Fahrzeugen leiten“ (Art. 4 Abs. 2c).

Diese Beschränkung gibt es für den „internen Verkehrsleiter“ nicht, d.h. ein fachkundiger Unternehmer (=Verkehrsleiter) kann so viele Fahrzeuge einsetzen wie er möchte – finanzielle Leistungsfähigkeit vorausgesetzt.

Außerdem ist für den „externen Verkehrsleiter“ von Bedeutung, dass seine

„festgelegten Aufgaben ausschließlich im Interesse des Unternehmens, und [seine] Verantwortlichkeiten ... unabhängig von anderen Unternehmen wahrgenommen werden, für die das Unternehmen Beförderungen durchführt“ (Art. 4 Abs. 2d).

Damit soll Scheinselbständigkeit verhindert werden, weil ausgeschlossen wird, dass der Auftraggeber als Verkehrsleiter für den Auftragnehmer fungiert.

Der Vertrag, der mit dem externen Verkehrsleiter geschlossen wird ist ein so genannter *Geschäftsbesorgungsvertrag*.

### „Tatsächliche und dauerhafte“ Leitung

Bei allen Varianten steht eines immer im Vordergrund: Bei der Tätigkeit des Verkehrsleiters geht es *nicht* um eine wie auch immer geartete „Betreuung“ oder nur um ein Vorhandensein einer fachkundigen Person, sondern es geht um die **„tatsächliche und dauerhafte“ Leitung des Betriebes**.

Dies gilt insbesondere, wenn es sich um einen reinen Transportbetrieb handelt. Abstufungen sind denkbar, wenn zum Beispiel der Betrieb mehrere Geschäftsbereiche hat und sich die Leitung der „Verkehrstätigkeiten“ auf den Geschäftsbereich Güterkraftverkehr beschränkt.

Überdies hat die deutsche Rechtsprechung die Anforderungen an die „zur Führung der Geschäfte bestellte Person“, die nun nach neuem Recht zum Verkehrsleiter wird, bereits in der Vergangenheit konkretisiert und mit dem Begriff der „mit der Leitung des Gewerbebetriebes beauftragten Person“

verglichen – (z.B. VG Oldenburg, 15.07.2008, 7 A 1942/06).

Als amtlicher Leitsatz gilt demnach: Der *Verkehrsleiter* muss nach seinem Arbeitsvertrag, seiner Arbeitszeit, seinem Arbeitsentgelt und der Unternehmensstruktur in der Lage sein, den Betrieb tatsächlich zu leiten.

Dazu gehört auch eine „ausreichende körperliche Präsenz im Betrieb, die es erlaubt, den Gang der Geschäfte wirklich zu überwachen und in der Hand zu halten.“

## → Fachkundenachweis

Die erforderliche Fachkunde wird in der Regel nach wie vor durch eine **IHK-Fachkundeprüfung** nachgewiesen. Eine zusätzliche oder andere Qualifizierung ist nicht notwendig.

Alternativ werden auch die in den bisherigen deutschen Berufszugangsverordnungen (GBzugV bzw. PBZugV) genannten **gleichwertigen Berufsausbildungen bzw. Abschlussprüfungen** als Fachkundenachweis anerkannt sein:

- **Güterkraftverkehr:**
  - Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung
  - Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr, Schwerpunkt: Güterkraftverkehr
  - Verkehrsfachwirt/-in
  - Diplom-Betriebswirt/-in im Ausbildungsbe- reich Wirtschaft, Fachrichtung Spedition der Berufsakademien Lörrach und Mannheim
  - Bachelor of Arts, Studiengang Betriebs- wirtschaftslehre/Spedition, Transport und Logistik der Berufsakademien Lörrach und Mannheim
  - Diplom-Betriebswirt/-in im Fachbereich Wirtschaft I, Studiengang Verkehrswirt- schaft und Logistik, Fachrichtung Güter- verkehr der Fachhochschule Heilbronn
  - Bachelor of Arts, Studiengang Verkehrsbe- triebswirtschaft und Logistik, Vertiefungs- richtung Verkehrslogistik der Hochschule Heilbronn
- **Straßenpersonenverkehr:**
  - Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Stra- ßenverkehr, Schwerpunkt: Personenverkehr
  - Verkehrsfachwirt/-in

- Betriebswirt/-in (DAV), abgelegt bei der Deutschen Außenhandels- und Verkehrs- akademie in Bremen
- Diplom-Betriebswirt/-in im Fachbereich Wirtschaft I, Studiengang Verkehrsbe- triebswirtschaft und Logistik an der Fach- hochschule Heilbronn
- Diplom-Verkehrswirtschaftler/-in an der Technischen Universität Dresden
- Bachelor Of Arts, Studiengang Verkehrsbe- triebswirtschaft und Logistik, Vertiefungs- richtung Personenverkehr der Hochschule Heilbronn

Allerdings ist als Voraussetzung zu beachten, dass die **Ausbildung vor dem 4. Dezember 2011 be- gonnen wurde**. Das heißt, alle die mit einer dieser Ausbildungen nach dem 04.12.2011 starten, müs- sen als Fachkundenachweis für den Güterkraftver- kehr bzw. Straßenpersonenverkehr die – reguläre – IHK-Fachkundeprüfung erfolgreich absolvieren.

*Achtung: Für den Personenverkehr steht diese „be- ginnabhängige“ Anerkennung – mit Stand 15.01.2012 – noch nicht definitiv fest. Auch ein möglicher Wegfall der gleichwertigen Ausbildungs- berufe ist noch nicht ausgeschlossen.*

Einschränkungen gibt es auch bei der Anerkennung der Fachkunde aufgrund vorangegangener **leitender Tätigkeiten** in einem Güterkraftverkehrs- bzw. Straßenpersonenverkehrsunternehmen. Die Zahl der nachzuweisenden Jahre der leitenden Tätigkeit wird von fünf **auf zehn** erhöht und diese zehn Jahre müssen bis zum 4. Dezember 2009 ohne Unterbrechung vorgelegen haben.

Das bedeutet faktisch: die Anerkennung leitender Tätigkeit ist ein Auslaufmodell.

## → Elektronisches Register

Als komplett neue Anforderung schreibt die EU den Mitgliedsstaaten vor, ein elektronisches Register über alle Kraftverkehrsunternehmen einzurichten. In Deutschland wird dieses vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) geführt. Die örtlichen Behör- den, die für die Erteilung der Güterkraft- /Personenverkehrserlaubnisse zuständig sind, leiten die von ihnen erfassten Daten an das BAG weiter. Das Register besteht aus einem öffentlich einseh- baren Teil und einem zweiten, geschlossenen Ver- zeichnis, das nur den jeweils zuständigen Behörden

offen steht. Das Register soll bis zum 31. Dezember 2012 europaweit vernetzt werden.

Das Register soll die Transparenz erhöhen und den Behörden die Beurteilung der Zuverlässigkeit erleichtert werden, da auch im Ausland begangene Verstöße in das Register eingetragen werden können.

In dieses Register werden auch alle Verkehrsleiter eingetragen. In einem **nicht-öffentlichen Teil** werden dabei die Zahl, Kategorie und Art der in der EU-Verordnung genannten schwerwiegenden Verstöße dem Verkehrsleiter zugeordnet, die in den vorangegangenen zwei Jahren zu einer Verurteilung oder einer Sanktion geführt haben. Ersichtlich sind auch die Namen derjenigen Verkehrsleiter, die die Behörden für unzuverlässig erklärt haben, d.h. gegen die ein faktisches Berufsverbot besteht.

## → Fazit und Empfehlungen

Zusammenfassend gilt hinsichtlich des neuen Begriffes des Verkehrsleiters folgendes:

- Der Verkehrsleiter ist keine neue oder zusätzliche Funktion. Er ist vielmehr ein neuer Begriff für den „Unternehmer oder die zur Führung der Geschäfte bestellte Person“ nach bisherigem Recht.  
Die Gründe für die Einführung liegen hauptsächlich darin, dass die bisherige „zur Führung der Geschäfte bestellte Person“ nicht näher definiert und daher völlig unbestimmt war. In der Folge sind oftmals Geschäftsführungsverhältnisse entstanden, die man – vorsichtig formuliert – als Scheintatbestände einstufen musste.
- Die Einführung des Begriffes des Verkehrsleiters bedeutet **nicht**, dass neue Qualifikationsanforderungen entstehen. Die Fachkunde des Unternehmers/Verkehrsleiters wird – wie bisher auch – nachgewiesen durch die IHK-Fachkundeprüfung. Die Vorbereitung darauf bleibt – wie bisher auch – freigestellt.
- Wenn im Zusammenhang mit der Tätigkeit des Verkehrsleiters von „betreuen“ gesprochen wird, dann ist dies zumindest missverständlich. Wie aus der obigen Definition ersichtlich „**leitet ... der Verkehrsleiter ... tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten**“. Dazu gehören in der Praxis entsprechende Weisungs- und Entscheidungsbefugnisse sowie Haftung und Verantwortung.
- Betroffen von diesem neuen EU-Berufszugangsrecht ist der Güterkraftverkehr

und der Straßenpersonenverkehr mit Omnibussen. Der Taxi- und Mietwagenverkehr sowie weitere Verkehrsarten mit Pkw werden – *vorraussichtlich* – national geregelt.

- Alle Verkehrsleiter, die von den Unternehmen gegenüber der Verkehrsbehörde benannt wurden (bzw. der Behörde faktisch bekannt sind), werden in ein EU-weites Register eingetragen, auf das alle Kontrollbehörden Zugriff haben.
- Die drei Berufszugangskriterien – Fachkunde, persönliche Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit – bleiben erhalten. Speziell bei der Zuverlässigkeit gibt es für die Praxis wichtige Konkretisierungen.

Auch nach der genaueren EU-rechtlichen Definition der Funktion des Verkehrsleiters bleiben viele Unabwägbarkeiten und Problemstellungen offen. So sollte sich z.B. jeder Unternehmer, der einen Verkehrsleiter einsetzen möchte fragen, welche Rolle er sowohl im Innenverhältnis (z.B. gegenüber den Mitarbeitern) als auch im Außenverhältnis (z.B. gegenüber dem Kunden) denn dann noch spielen kann oder will.

Wir appellieren deshalb *nachdrücklich* und *eindringlich*:

**Jede/r Unternehmer/in, entweder selbst als Person oder in unternehmerischer Funktion (z.B. als GmbH-Geschäftsführer/in) sollte die Fachkunde selbst nachweisen und somit in der Lage sein, das Unternehmen auch selbst zu leiten!!**

Folgende Gründe sprechen dafür:

- Wer die Fachkunde selbst hat, ist für deren Nachweis nicht von anderen abhängig
- Je besser und umfassender Qualifikation, Wissen und Fachkenntnisse des Unternehmers selbst sind, desto größer sind die Chancen für eine erfolgreiche Unternehmensführung
- Die Bestellung eines Verkehrsleiters zur Führung der Geschäfte bei fehlender Fachkunde des Unternehmers löst das Problem oft nur kurzfristig. Beim Ausscheiden des Verkehrsleiters (z.B. auch durch Unzuverlässigkeit bei der Tätigkeit als externer Verkehrsleiter für ein weiteres Unternehmen) ist das Problem wieder da.

Die rechtssichere Bestellung eines Verkehrsleiters ist nicht ganz so einfach, wie es auf den ersten Blick aussieht. Die Rechtsprechung hat dazu folgende Leitlinien formuliert:

- Der Verkehrsleiter muss nach seinem Arbeitsvertrag, seiner Arbeitszeit, seinem Arbeitsentgelt, und der Unternehmensstruktur in der Lage sein, den Betrieb tatsächlich zu leiten (s.o.).
- Die Leitung muss tatsächlich in vollem Umfang, selbständig, selbstverantwortlich, dauerhaft und an Stelle des Unternehmers erfolgen.
- Die Anstellung einer fachkundigen Person (nur für Beratungszwecke des nicht-fachkundigen Unternehmers, der ansonsten die Führung der Geschäfte weiter selbst ausübt, reicht nicht aus.

In einem Verkehrsleiter-Arbeitsvertrag (*interner Verkehrsleiter*) - inkl. einer entsprechende Anmeldung bei der Sozialversicherung (als Betriebsleiter) - oder Verkehrsleiter-Geschäftsbesorgungsvertrag (externer Verkehrsleiter) muss deshalb gemäß dem

Leitsatz der Rechtsprechung auch folgendes geregelt werden:

- Verantwortlichkeit und Haftung durch Zeichnungsberechtigung/Vollmacht im Rahmen der vertraglich geregelten Aufgaben
- Entscheidungs- und Weisungsbefugnisse, die zur Erfüllung der Leitungsaufgaben erforderlich sind - auch gegenüber dem Unternehmer
- Vergütung, die dem Umfang und dem Grad der Verantwortung der leitenden Tätigkeit entspricht (auf keinen Fall geringfügige Beschäftigung, sondern „Geschäftsführergehalt“)
- Anwesenheitszeiten, die den Verantwortlichkeiten entsprechen

Stand: 13.02.2012



**IHK Regensburg**  
für Oberpfalz / Kelheim

IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim | Verkehr  
D.-Martin-Luther-Str. 12 | 93047 Regensburg  
Telefon (09 41) 56 94- 2 32 | Telefax (09 41) 56 94-3 05  
frank@regensburg.ihk.de | www.ihk-regensburg.de