

Informationen zum neuen EU-Markt- und Berufszugangsrecht „Road Package“ und zum Verkehrsleiter

Das EU-Recht zum Markt- und Berufszugang für Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Straßenpersonenverkehrs mit Kraftomnibussen wurde mit den Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, 1072/2009 und 1073/2009 neu geregelt. Diese Verordnungen sind seit dem 4. Dezember 2011 unmittelbar in der EU wirksam.

Wichtig zu wissen ist erstmal für bestehende lizenzierte Unternehmen, dass sich im Vergleich zum bisherigen Recht **wenig ändert!**

Die Regeln zum Berufszugang enthalten u. a. etliche „Kann“-Bestimmungen, deren Umsetzung den Mitgliedstaaten der Europäischen Union freigestellt ist. Die konkrete für Deutschland gültige Rechtslage erfolgte mit den neu gefassten Berufszugangsverordnungen für den Güterkraftverkehr (GBZugV) und Personenverkehr (PBZugV).

Neu ist nunmehr der Begriff des „**Verkehrsleiters**“. Der Verkehrsleiter entspricht vom Wesen her der Person, die die Verkehrsgeschäfte führt, also im Regelfall der Unternehmer selbst oder eine zur Führung der Verkehrsgeschäfte bestellte natürliche Person, die dann ebenso die fachliche Eignung und persönliche Zuverlässigkeit besitzen muss.

An den Berufszugangsvoraussetzungen zur Erlangung einer Erlaubnis/Lizenz ändert sich im Vergleich zum bisherigen Recht soweit nichts. Es werden weiterhin

- fachliche Eignung (des Verkehrsleiters)
- persönliche Zuverlässigkeit
- wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

und wie auch bereits im Güterkraftverkehrsgesetz (GüGK) verankert

- eine Niederlassung des Unternehmers, in der die wichtigen Geschäftsunterlagen aufbewahrt werden (mit Zugangsmöglichkeit für Kontrollbehörden), entsprechend Fahrzeuge vorhanden sind (zugelassen sind) und von der aus die Geschäftstätigkeit ausgeübt wird

gefordert.

Soweit der Unternehmer nicht selbst die Funktion des Verkehrsleiters wahrnimmt, muss der Verkehrsleiter die fachliche Eignung besitzen und ebenso persönliche Zuverlässigkeit nachweisen.

Die **Gemeinschaftslizenz** kann nun bis zu einer Dauer von jeweils zehn Jahren erteilt werden. Dies wird in Deutschland im Regelfall auch die reguläre Geltungsdauer sein; analog erfolgt die Ersterteilung der GüGK-Erlaubnis für den innerdeutschen Verkehr für zehn Jahre.

Die **persönliche Zuverlässigkeit** des Verkehrsleiters und Unternehmers darf nicht „zwingend in Frage gestellt“ sein, etwa durch Verurteilungen oder Sanktionen aufgrund eines schwerwiegenden Verstoßes gegen Vorschriften in den Bereichen

- Handelsrecht
- Insolvenzrecht
- Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche

- Straßenverkehr
- Berufshaftpflicht
- Menschen- und Drogenhandel.

Ebenso darf in keinem EU-Mitgliedstaat gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion aufgrund eines schwerwiegenden Verstoßes gegen Gemeinschaftsrecht verhängt worden sein, insbesondere in den Bereichen

- Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, Arbeitszeiten und Einbau und Nutzung des Kontrollgeräts
- Höchstzulässige Gewichte/Abmessungen der Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr
- Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer
- Verkehrstüchtigkeit der Fahrzeuge inkl. technische Überwachung
- Marktzugang im grenzüberschreitenden Verkehr
- Sicherheit bei Gefahrguttransporten auf der Straße
- Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern in best. Fahrzeugklassen
- Führerscheine
- Zugang zum Beruf
- Tiertransporte

Verstöße, die die persönliche Zuverlässigkeit infrage stellen, sind insbesondere solche gemäß Art. 6 Abs. 2 a i. V. m. Anhang IV der VO (EG) Nr. 1071/2009 – die sog. „7 Todsünden“.

1.

- a) Überschreitung der 6-tägigen oder 14-tägigen Höchstlenkzeiten um 25 % oder mehr.
- b) Während der täglichen Arbeitszeit Überschreitung der maximalen Tageslenkzeit um 50 % oder mehr ohne Pause oder ohne ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 4,5 Stunden

2. 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 heruntergeladenen Daten.

3. 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.

4. 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.

5. Beförderung von Personen oder Waren ohne gültigen Führerschein oder durch ein Unternehmen, das nicht im Besitz einer gültigen Gemeinschaftslizenz ist.

6. 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.

7. Güterbeförderung unter Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse um 20 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen und um 25 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 12 Tonnen.

Die **wirtschaftliche Leistungsfähigkeit** umfasst wie bisher auch als finanzielle Mindestanforderung an Eigenkapital zuzüglich Reserven 9.000 EUR für das erste und je 5.000 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug. Der Nachweis wird auch für gemietete/geleaste Fahrzeuge verlangt. An den bisherigen Nachweisen bei Antragstellung (Unbedenklichkeitsbescheinigungen von Gemeinde, Berufsgenossenschaft und Krankenkasse/AOK, Bescheinigung in Steuersachen des Finanzamts, Eigenkapitalbescheinigung/Bilanz, maximales Alter der Dokumente von drei Monaten) ändert sich im Personenverkehr nichts; im Güterverkehr sind hingegen alle bisherigen Rechtsgrundlagen dafür entfallen – weder die GBZugV noch die Verwaltungsvorschrift zum Güterkraftverkehrsrecht (GüKVwV) enthalten diesbezüglich Regelungen. Das in der bisherigen GBZugV enthaltene Formular für die Eigenkapitalbescheinigung ist nun in der GüKVwV als Anlage enthalten und kann dementsprechend zum Einsatz kommen. In der PBZugV ist dieses Formular nebst einem ergänzenden Zusatzformular enthalten.

Nach Art. 7 der VO (EG) Nr. 1071/2009 muss jedes Unternehmen jährlich die finanzielle Leistungsfähigkeit über einen geprüften Jahresabschluss nachweisen (können), alternativ kann eine Bankbürgschaft oder entsprechende Versicherung, die eine selbstschuldnerische Bürgschaft für das Unternehmen darstellt, diese Funktion übernehmen.

Eine Bilanzierung ist grundsätzlich erforderlich, da die VO auf die (Bilanz-) Richtlinie 78/660/EWG Bezug nimmt! Diese Jahresabschlüsse sollen im Betrieb vorgehalten werden; da die gesetzliche Aufbewahrungsfrist von zehn Jahren für die Buchhaltung/Finanzbelege ohnehin besteht, sollte dies mit Hinblick auf den zehnjährigen Geltungszeitraum der Gemeinschaftslizenzen kein nennenswertes Problem für die betriebliche Praxis darstellen.

Inwieweit, d.h. in welchen konkreten Abständen und in welcher Form Genehmigungsbehörden die finanzielle Leistungsfähigkeit lizenzierter Transportunternehmen überprüfen werden, kann gegenwärtig noch nicht dargestellt werden.

Bezüglich der **fachlichen Eignung** wird sich in Hinblick auf Art und Umfang der IHK-Fachkundeprüfung nichts ändern. Von der in der VO verankerten Wahlmöglichkeit, eine vorherige Schulung verpflichtend zu machen, wird in Deutschland kein Gebrauch gemacht, d.h. die Vorbereitung auf die Prüfung obliegt jedem Teilnehmer selbst.

Die Liste der gleichwertigen Abschlussprüfungen entfällt, da es (derzeit) keine Abschlüsse gibt, die die Voraussetzungen des Art. 8 Abs. 7 der VO (EG) Nr. 1071/2009 erfüllen. GBZugV und PBZugV sehen allerdings einen Besitzstand vor, sofern Beginn bzw. Ende der Ausbildung vor dem 4.12.2011 liegt.

Die Anerkennung leitender Tätigkeit wird neu geregelt, diese ist nur möglich, wenn einerseits die erforderlichen Kenntnisse vermittelt wurden und andererseits eine mindestens zehnjährige leitende Tätigkeit ununterbrochen im Zeitraum vor dem 4.12.2009 ausgeübt wurde.

Bisher ausgestellte Fachkundenachweise behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Gegebenenfalls ist für ältere Bescheinigungen, die noch keine fortlaufende Nummerierung besitzen, eine Zweitschrift gemäß Anhang III der VO (EG) Nr. 1071/2009 auszustellen.

Die Verkehrsunternehmensdatei (VUDat)

Die EU-Mitgliedstaaten führen künftig nationale elektronische Register mit VUDat, die europaweit vernetzt werden. Diese Datei besteht aus einem öffentlich zugänglichen und vertraulichen Teil.

Der öffentlich zugängliche Teil beinhaltet

- allgemeine Angaben über das Unternehmen
- Name des Verkehrsleiters
- Nummern der Gemeinschaftslizenzen und der beglaubigten Abschriften
- Zahl der Ausfertigungen
- Zahl der erfassten Fahrzeuge

Der nicht öffentliche Teil beinhaltet

- die zentrale Erfassung gewerberechtlicher Maßnahmen
- als Verkehrsleiter ungeeignete Personen

In Deutschland ist das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die registerführende Behörde. Die Genehmigungsbehörden prüfen beispielsweise bei Genehmigungsanträgen, ob der benannte Verkehrsleiter als unzuverlässig in der VUDat gelistet ist. Bei nachgewiesener Unzuverlässigkeit kann die Tätigkeit als Verkehrsleiter der betreffenden Person im Rahmen dieses Registers EU-weit untersagt werden, da auch persönliche Daten des Verkehrsleiters neben den Unternehmensdaten gespeichert und bei Anfragen aus anderen EU-Mitgliedstaaten an die dortigen Behörden weitergeleitet werden.

Der Verkehrsleiter (Art. 2 Nr. 5; Art. 4 VO (EG) Nr. 1071/2009)

Der Verkehrsleiter ist definitionsgemäß eine von einem Unternehmen beschäftigte natürliche Person, oder, falls es sich bei diesem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, diese Person selbst oder eine gegebenenfalls von diesem Unternehmen vertraglich beauftragte andere natürliche Person, die **tatsächlich** und **dauerhaft** die Verkehrstätigkeiten dieses Unternehmens leitet (in der Praxis entspricht dies dem bisherigen Unternehmer bzw. der zur Führung der Güterkraftverkehrs- oder Personenverkehrsgeschäfte bestellten Person, häufig als „Geschäftsführer“ bezeichnet).

Es gibt drei Möglichkeiten:

1. Der Unternehmer selbst nimmt die Verkehrsleiterfunktion wahr (z.B. Einzelunternehmen).
2. Ein Angestellter kann als Verkehrsleiter benannt werden. Dieser muss in einer echten vertraglichen Position zum Unternehmen stehen (z.B. Arbeitsvertrag, Gesellschaftsvertrag), dies kann ein Gesellschafter oder leitender Angestellter sein (z.B. Prokurist).
3. Benennung eines „externen“ Verkehrsleiters – ein solcher ist kein Angestellter des Unternehmens, gehört dem nicht an bzw. ist kein Gesellschafter, muss allerdings vertraglich damit beauftragt werden, z.B. mittels eines Geschäftsbesorgungsvertrages. In den Vertrag müssen Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Verkehrsleiters aufgenommen werden!

WICHTIG: Der externe Verkehrsleiter darf diese Tätigkeit nur für maximal vier Unternehmen mit einer Flotte von zusammengenommen maximal 50 Fahrzeugen ausüben! Für „interne“ Verkehrsleiter, als der Unternehmer selbst oder leitende Angestellte, gelten diese Beschränkungen nicht!

Die Tätigkeit muss unabhängig von den Interessen eines etwaigen Auftraggebers wahrgenommen werden, für den das Unternehmen Beförderungen durchführt.

Große Unternehmen können durchaus mehrere Verkehrsleiter benennen, sinnvollerweise sollten hier allerdings die einzelnen Zuständigkeiten vertraglich exakt geregelt werden, um spätere Streitigkeiten von vornherein zu vermeiden.

Die **Aufgaben des Verkehrsleiters** sind insbesondere

- Instandhaltungsmanagement für die Fahrzeuge
- Prüfung der Beförderungsverträge und –dokumente
- Grundlegende Rechnungsführung
- Zuweisung der Ladung oder der Fahrdienste an die Fahrer und Fahrzeuge (Disposition)
- Prüfung der Sicherheitsverfahren

Der Verkehrsleiter muss seinen **ständigen Aufenthalt in der EU** haben.

Im Fall der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit des Unternehmers oder Verkehrsleiters darf ein Dritter, der noch keine fachliche Eignung und persönliche Zuverlässigkeit nachgewiesen hat, die Güterkraftverkehrsgeschäfte bis zu sechs Monaten nach Feststellung der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit feststellen. Diese Frist kann einmalig auf Antrag um drei Monate verlängert werden (Personenverkehr: bis zu ein Jahr, verlängerbar maximal um sechs Monate in besonders begründeten Fällen).

Liegen die Mängel in Verstößen gegen die Pflicht zum Betreiben einer tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung oder im Nichtvorliegen der finanziellen Leistungsfähigkeit, besteht eine Frist von sechs Monaten zur Behebung dieser Mängel.

Was müssen jetzt bestehende lizenzierte Transportunternehmen tun?

- Der Verkehrsleiter muss nicht sofort benannt werden, erst im Rahmen der Wiedererteilung der Gemeinschaftslizenz oder GüKG-Erlaubnis.
- Im Rahmen dessen müssen die Aufgaben des Verkehrsleiters vertraglich festgehalten werden; der Verkehrsleiter muss die Aufgaben tatsächlich und dauerhaft wahrnehmen.
- Zum (jährlichen) Nachweis, dass die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit in Bezug auf das Eigenkapital dauerhaft gegeben sind, müssen entsprechend die geprüften Jahresabschlüsse aufbewahrt werden; dies ist im Rahmen der gesetzlichen Aufbewahrungsfrist von zehn Jahren für Buchhaltungs-/Finanzbelege normalerweise abgedeckt. Die Prüfungen der Jahresabschlüsse erfolgen durch einen Rechnungsprüfer oder eine ordnungsgemäß akkreditierte Person.

Ansprechpartner:

Rico Seyd, Tel.: 09561-742646, seyd@coburg.ihk.de

Anlagen

Anlage 1

Als **gleichwertige Abschlussprüfungen (Güterkraftverkehr)** gelten gemäß § 7 Abs. 1 GBZugV im Rahmen eines Besitzstandsschutzes folgende Abschlussprüfungen, sofern der **Beginn der Ausbildung vor dem 4. Dezember 2011** liegt:

- 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.

Zusätzlich werden aufgrund der Veröffentlichung im Verkehrsblatt Heft 23 aus 2007 folgende Abschlüsse anerkannt:

- Bachelor of Arts, Studiengang Betriebswirtschaftslehre/Spedition, Transport und Logistik der Berufsakademie Lörrach und Mannheim
- Bachelor of Arts, Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik, Vertiefungsrichtung Verkehrslogistik der Hochschule Heilbronn

Anlage 2

Gleichwertige Abschlussprüfungen (Personenverkehr) nach PBZugV

Als **gleichwertige Abschlussprüfungen (Personenverkehr)** gelten gemäß § 6 Abs. 2 PBZugV im Rahmen eines Besitzstandsschutzes folgende Abschlussprüfungen, sofern der **Beginn der Ausbildung vor dem 4. Dezember 2011** liegt:

- 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.

Zusätzlich wird aufgrund der Veröffentlichung im Verkehrsblatt Heft 22 aus 2007 folgender Abschluss anerkannt:

- Bachelor of Arts, Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik, Vertiefungsrichtung Personenverkehr der Hochschule Heilbronn