



## Der Verkehrsleiter

Die EU Verordnung (EG) 1071/2009 regelt den EU-einheitlichen Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmens im Güterkraft- und Straßenpersonenverkehr unmittelbar. Die Bestimmungen gelten für den erlaubnis-/lizenz-/genehmigungspflichtigen Verkehr mit Lkw oder Omnibussen, also nicht für den Werkverkehr, die reine Speditionstätigkeit (ohne Einsatz eigener Kraftfahrzeuge - Selbsteintritt). Der Taxi- und Mietwagenverkehr unterliegt ähnlichen, nationalen Regelungen. Mit dieser EU-Verordnung wurde ein Begriff neu eingeführt – der Verkehrsleiter.

### Anforderungen

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

- Persönliche Zuverlässigkeit – konkretisiert durch Artikel 6
- Fachliche Eignung (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

Die Funktion des Verkehrsleiters ist in jedem erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehrs- bzw. Personenbeförderungsunternehmen vorhanden.

Nach Artikel 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 noch ergänzt werden muss, dem jeweiligen Betrieb individuell angepasst.

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

Im Übrigen gibt die EU-VO vor, dass „**die tatsächlich und dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie Verantwortlichkeiten genau zu regeln**“ [sind].

## Variationen und Anforderungen

Unterschieden wird 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 [seiner] Verantwortlichkeiten ... unabhängig von anderen Unternehmen wahrgenommen werden, für die das Unternehmen Beförderungen durchführt*“ (Art. 4 Abs. 2d).

Damit soll u.a. Scheinselbstständigkeit 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 in etwa dem Verkehrsleiter entspricht, 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 sinngemäß: Der *Verkehrsleiter* muss nach seinem Arbeitsvertrag, seiner Arbeitszeit, seinem Arbeitsentgelt und der Unternehmensstruktur in der Lage sein, [den Betrieb] tatsächlich und dauerhaft 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.“ Jemand, der ein Unternehmen wirklich leiten will, **muss** in der Regel **während der üblichen Geschäftszei-**

**ten am Betriebsitz präsent sein**, um über die dortigen Ereignisse im Bilde zu sein und den Betriebsablauf beeinflussen zu können.

## Fachkundenachweis

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

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

- **Güterkraftverkehr:**
  - Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung
  - Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr, Schwerpunkt: Güterkraftverkehr
  - Verkehrsfachwirt/-in
  - Diplom-Betriebswirt/-in im Ausbildungsbereich Wirtschaft, Fachrichtung Spedition der Berufsakademien Lörrach und Mannheim
  - Bachelor of Arts, Studiengang Betriebswirtschaftslehre/Spedition, Transport und Logistik der Berufsakademien Lörrach und Mannheim
  - Diplom-Betriebswirt/-in im Fachbereich Wirtschaft I, Studiengang Verkehrswirtschaft und Logistik, Fachrichtung Güterverkehr der Fachhochschule Heilbronn
  - Bachelor of Arts, Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik, Vertiefungsrichtung Verkehrslogistik der Hochschule Heilbronn
- **Straßenpersonenverkehr:**
  - Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr, Schwerpunkt: Personenverkehr
  - Verkehrsfachwirt/-in
  - Betriebswirt/-in (DAV), abgelegt bei der Deutschen Außenhandels- und Verkehrsakademie in Bremen
  - Diplom-Betriebswirt/-in im Fachbereich Wirtschaft I, Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik an der Fachhochschule Heilbronn
  - Diplom-Verkehrswirtschaftler/-in an der Technischen Universität Dresden

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

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

Alternativ kann die Fachkunde aufgrund vorangegangener **leitender Tätigkeit** in einem gewerblichen Güterkraftverkehrs- bzw. Straßenpersonenverkehrsunternehmen anerkannt werden.

Der Zeitraum der nachzuweisenden leitenden Tätigkeit umfasst **zehn Jahre**. Diese zehn Jahre müssen **bis** zum 4. Dezember 2009 **ohne Unterbrechung** vorgelegen haben. (Leitender Angestellter ist z.B. Prokurist oder eingetragener Geschäftsführer)

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 Logistik und Mobilität (BALM) geführt.

Es ist unter folgendem Link [www.verkehrsunternehmensdatei.de](http://www.verkehrsunternehmensdatei.de) einsehbar. Die örtlichen Behörden, die für die Erteilung der Güterkraft-/Personenverkehrserlaubnisse zuständig sind, leiten die von ihnen erfassten Daten an das BALM weiter. Das Register besteht aus einem öffentlich einsehbaren Teil und einem zweiten, geschlossenen Verzeichnis, das nur den jeweils zuständigen Behörden offen steht. Das Register soll 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:

Die Gründe für die Einführung des Begriffs des Verkehrsleiters liegen hauptsächlich darin, dass die vormalige „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 Fachkunde des Unternehmers /Verkehrsleiters wird nachgewiesen durch die IHK-Fachkundeprüfung. Die Vorbereitung darauf bleibt 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 auch gegenüber der Geschäftsführung!
- Betroffen vom EU-Berufszugangsrecht ist der gewerbliche Güterkraftverkehr und der Straßenpersonenverkehr mit Omnibussen. Der Taxi- und Mietwagenverkehr sowie weitere Verkehrsarten mit Pkw werden 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 – fachliche Eignung, 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 und dauerhaft zu leiten (s.o.).

- Die Leitung muss tatsächlich, in vollem Umfang, selbständig, selbstverantwortlich und dauerhaft 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 entsprechenden 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 – ggf. auch gegenüber dem Unternehmer
- Vergütung, die dem Umfang und dem Grad der Verantwortung der leitenden Tätigkeit entspricht
- Anwesenheitszeiten, die den Verantwortlichkeiten entsprechen

Die Informationen und Auskünfte der IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim sind ein Service für ihre Mitgliedsunternehmen. Sie enthalten nur erste Hinweise und erheben daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Obwohl sie mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, kann eine Haftung für ihre inhaltliche Richtigkeit nicht übernommen werden.

	<p><b>IHK Regensburg</b> für Oberpfalz / Kelheim</p>	<p>IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim   Verkehr D.-Martin-Luther-Str. 12   93047 Regensburg Telefon (09 41) 56 94- 2 32   Telefax (09 41) 56 94-5-2 32 jerouschek@regensburg.ihk.de   <a href="http://www.ihk-regensburg.de">www.ihk-regensburg.de</a></p>
---	--	--