



Risikoeinstufungsverfahren von Unternehmen nach Anzahl / Schwere der Verstöße



IHK-Aktionstag 2016

„Kontrollierte Sicherheit im Straßenverkehr“

am 11. Oktober 2016 in Sulz am Neckar

Übersicht

- 1. Vorbemerkungen**
- 2. Das Risikoeinstufungsverfahren**
Verfahren 2012 bis 2016
Verfahren ab 2017
- 3. Fazit**

1. Vorbemerkungen

~~Rili 98/26/EG~~

~~VO (EWG) 881/92
VO (EWG) 3118/93
Rili 2006/94/EG~~

~~VO (EWG) 684/92
VO (EG) 12/98~~

VO (EG) 1071/2009

VO (EG) 1072/2009

VO (EG) 1073/2009

GBZugV

PBefG

GüKG

GüKGrKabotageV

VUDat-DV

FAER

GZR

ZKR

TachoNet

1. Vorbemerkungen

Kernpunkte der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 (Berufszugang)

- Gemeinschaftslizenz für bis zu 10 Jahre
- Verkehrsleiter (Art. 2 Nr. 5, Art. 4 → Art. 3 Abs. 1 b, d))
- Voraussetzungen der Berufszulassung
 - **Zuverlässigkeit (Art. 6)**
 - Finanzielle Leistungsfähigkeit (Art. 7)
 - Fachliche Eignung (Art. 8)
 - Niederlassung (Art. 5)
- **Voraussetzungen für die Aberkennung der Zuverlässigkeit (Art. 6 Abs. 2)**
- Einrichtung einzelstaatlicher elektronischer Register (Art. 16) und Nationaler Kontaktstellen in den Mitgliedstaaten (Art. 18)



2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen 2012 - 2016

gemäß Art. 12 Abs. 1, Art. 6 VO (EG) Nr. 1071/2009, §§ 2,11 GBZugV / § 1 PBZugV

- Risikoeinstufungsverfahren zu in Art. 6 VO (EG) 1071/2009 genannten Verstößen → bezieht sich lediglich auf die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters und/oder des Unternehmers, soweit nicht Personalunion
- Bewertung der Verstöße mit Punktzahlen
- erhöhtes Risiko, wenn abhängig von Betriebsgröße innerhalb von 2 Jahren bestimmte Punktzahlgrenze erreicht wird
- gezielte, häufigere Kontrollen bei Unternehmen, die als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eingestuft sind
- Bei Überschreiten der Punktzahlgrenze ist Überprüfung der Berufszugangsvoraussetzungen durchzuführen

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

- **Verfahren**
Amtsermittlungsgrundsatz der zuständigen Behörde bei Bekanntwerden von Tatsachen, die Zweifel an der Zuverlässigkeit hervorrufen
- **Kriterien zur Risikoeinstufung**
Beziehen sich auf alle in Art. 6 VO (EG) Nr. 1071/2009 genannten Verstöße

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

- Nur Verstöße, die dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter zuzurechnen sind (keine reinen Fahrer Verstöße !)

- Differenzierung:
 - Schwerste Verstöße nach Anhang IV der VO (EG) 1071/2009*
 - Schwerwiegende Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht*
 - Schwere Verstöße gegen nationale Vorschriften
 - Sonstige Verstöße, wenn sie in einem gewissen Zeitrahmen gehäuft auftreten

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Risikobewertung

Nach Informationen über einen Verstoß:

Prüfung durch die zuständige Behörde, ob grundsätzliche Zweifel am Fortbestehen der Berufszugangsvoraussetzungen bestehen (Art. 13, 14 VO (EG) Nr. 1071/2009).

Bewertung des Verstoßes geschieht bislang nach den folgenden Kriterien:

schwerster Verstoß	5 Punkte
schwerwiegender / schwerer Verstoß	3 Punkte
sonstiger Verstoß	1 Punkt



2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Geltung als Unternehmen mit erhöhtem Risiko:

Bis zu 10 Fahrzeuge	5 Punkte
Bis zu 50 Fahrzeuge	8 Punkte
Über 50 Fahrzeuge	11 Punkte

Folge der Risikobewertung:

- Prüfung durch die Behörde, ob die Berufszugangsvoraussetzungen weiterhin vorliegen (ggf. ist ein Widerrufsverfahren einzuleiten).
- Im Einzelfall Durchführung einer Betriebskontrolle gemäß § 21a GüKG, ggf. mit weiteren Behörden.
- Bei Vorliegen der Berufszugangsvoraussetzungen, aber weiter bestehendem Risiko ggf. Durchführung einer erneuten Überprüfung innerhalb von 2 Jahren.

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

schwerwiegende Verstöße gegen Gemeinschaftsrecht → Ergänzung der „Liste der 7 Todsünden“ in Anhang IV der VO (EG) 1071/2009, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können.

Inhalte der Verordnung (EU) 2016/403:

- Liste der Kategorien und Arten der am häufigsten festgestellten Verstöße
 - Definition der Schwere der Verstöße nach der von ihnen ausgehenden Gefahr tödlicher oder schwerer Verletzungen
 - Festsetzung der Anzahl der Verstöße, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwiegendere Verstöße betrachtet werden.
 - Neufassung der Liste in Anhang III der Kontrollrichtlinie 2006/22/EG mit Verstößen gegen VO (EG) 561/2006, entspricht der Liste in Anhang I, hat aber zusätzlich noch eine Kategorie „minder schwere Verstöße“.
- } Anhang I
- } Anhang II
- } Anhang III

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Erfasste Vorschriften/Rechtsbereiche (Anhang I):

Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten und Fahrtenschreiber, VO (EG) 561/2006 und VO (EU) 165/2014)

- Arbeitszeitvorschriften, RiLi 2002/15/EG
- Maße und Gewichte, RiLi 96/53/EG
- regelmäßige technische Überwachung (RiLi 214/45/EG) und Technische Unterwegskontrolle (RiLi 214/47/EG)
- Geschwindigkeitsbegrenzer, RiLi 92/6/EWG
- Berufskraftfahrerqualifikation, RiLi 2003/59/EG
- Fahrerlaubnisrecht, RiLi 2006/126/EG
- Beförderung von Gefahrgut auf der Straße, RiLi 2008/68/EG
- Marktzugangsregelungen zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr sowie zum Personenverkehr, VO (EG) 1072/2009 und VO (EG) 1073/2009
- Tiertransportrecht, VO (EG) 1/2005

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Beispiele Einstufung von Lenkzeitverstößen (Anhang I):

- Überschreiten der tägl. Lenkzeit von 9 Stunden (keine Verlängerung auf 10 Stunden möglich):

10 bis zu 11 Std.: schwerwiegender Verstoß

11 bis zu 13,5 Std.: sehr schwerwiegender Verstoß

ab 13,5 Std.: schwerster Verstoß (= Anhang IV)

- Überschreiten der tägl. Lenkzeit von 10 Stunden (sofern noch mgl.)

11 bis zu 12 Std.: schwerwiegender Verstoß

12 bis zu 15 Std.: sehr schwerwiegender Verstoß

ab 15 Std.: schwerster Verstoß (= Anhang IV)

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Berücksichtigung der Häufigkeit von schweren Verstößen (Anhang II)

Die schwerwiegenden und sehr schwerwiegenden Verstöße nach Anhang I werden als (noch) schwerwiegendere angesehen, wenn sie häufiger auftreten.

Die Mitgliedstaaten haben dabei aber Folgendes zu beachten:

- die Schwere des Verstoßes (schwerwiegend oder sehr schwerwiegend)
- die Zeit, in der sie begangen wurden, zumindest ein rollierendes Jahr seit dem Tag der Kontrolle
- die Anzahl der Fahrer, die im Jahresdurchschnitt für das Unternehmen eingesetzt wurden.

Umrechnung der Verstöße:

3 schwerwiegende Verstöße / pro Fahrer / pro Jahr
= 1 sehr schwerwiegender Verstoß

3 sehr schwerwiegende Verstöße / pro Fahrer / pro Jahr
= 1 schwerster Verstoß
= Einleitung eines nat. Verfahrens zur Beurteilung der Zuverlässigkeit

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen ab 2017

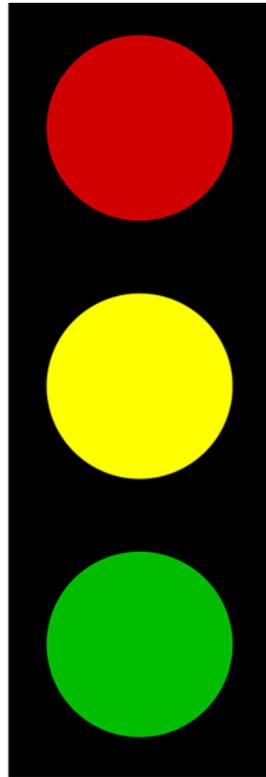
gemäß Art. 12 Abs. 1, Art. 6 VO (EG) Nr. 1071/2009, §§ 2,11 GBZugV / § 1 PBZugV

Derzeitiger **Entwurf** (noch nicht abgeschlossen und eingeführt):

- Entfall der Punktbewertung von Verstößen, stattdessen Übernahme der Kategorisierung aus der VO (EU) 2016/403
- Erarbeitung einer Auslegungshilfe zur „Übersetzung“ der Liste der schwerwiegenden Verstöße gemäß Anhang I der VO (EU) 2016/403
- Einführung eines Ampelsystems mit den Farben rot, gelb und grün
- Regelung für den Umgang mit schweren Verstößen gegen nationales Recht (§ 2 GBZugV / § 1 PBZugV).

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Risikobewertung



= Unternehmen mit hohem Risiko

= Unternehmen mit mittlerem Risiko

= Unternehmen ohne Risiko

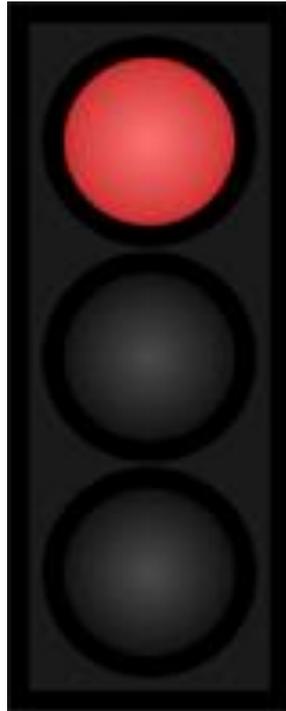
2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Im Einzelnen:

- Berechnung des Risikos gemäß Anhang II der VO (EU) 2016/403 nach der Formel
 - 3 schwerwiegende Verstöße (SI) / pro Fahrer / pro Jahr
= 1 sehr schwerwiegender Verstoß (VSI)
 - 3 sehr schwerwiegende Verstöße (VSI) / pro Fahrer / pro Jahr
= 1 schwerster Verstoß (MSI)
- Benannt und kategorisiert sind derzeit die schwersten Verstöße (Anhang IV) und die schwerwiegenden Verstöße gegen Gemeinschaftsrecht (VO (EU) 2016/403).
Verstöße gegen nationale Vorschriften sind nicht gelistet und werden von der zuständigen Behörde kategorisiert.



2. Das Risikoeinstufungsverfahren



Ein Unternehmen ist mit einem hohen Risiko behaftet, wenn

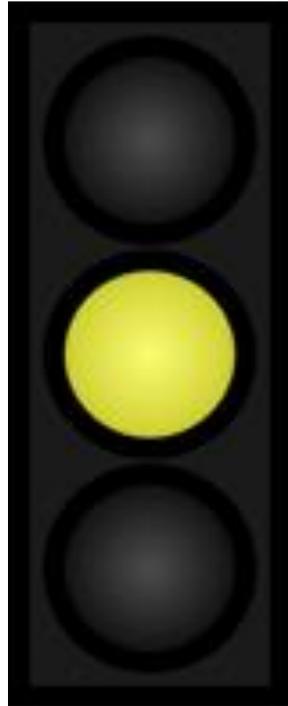
- drei sehr schwerwiegende Verstöße (VSI) pro Fahrer /pro Jahr

oder

- ein schwerster Verstoß (MSI), der nicht zum Entzug der Lizenz geführt hat, begangen wurden.

Folge: Bei einem solchen Unternehmen IST das Vorliegen der Berufszugangsvoraussetzungen unverzüglich zu überprüfen.

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

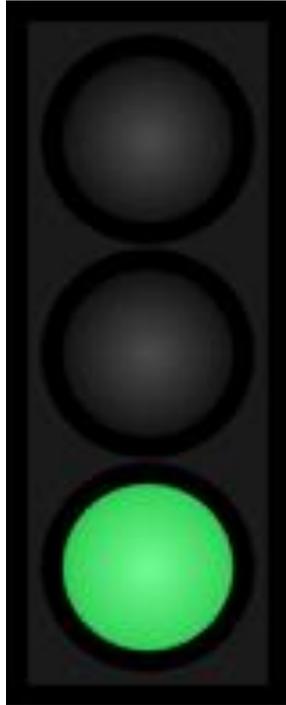


Ein Unternehmen ist mit einem mittleren Risiko behaftet, wenn in dem Unternehmen innerhalb von zwei Jahren

- mehr als ein sehr schwerwiegender Verstoß (VSI) oder
- mehr als drei schwerwiegende Verstöße (SI) begangen wurden.

Folge: Bei einem solchen Unternehmen SOLL innerhalb von zwei Jahren das Vorliegen der Berufszugangsvoraussetzungen überprüft werden.

2. Das Risikoeinstufungsverfahren



Alle anderen Unternehmen gelten als Unternehmen ohne Risiko.

Folge: Hier besteht kein Anlass zu gesonderten Maßnahmen.

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Folge der Risikobewertung:

- Prüfung durch die Behörde, ob die Berufszugangsvoraussetzungen weiterhin vorliegen (ggf. ist ein Widerrufsverfahren einzuleiten). Das Verfahren entspricht dem bei Erteilung bzw. Wiedererteilung der entsprechenden Genehmigung.
- Im Einzelfall Durchführung einer Betriebskontrolle gemäß § 21a GüKG, ggf. mit weiteren Behörden.
- Bei Vorliegen der Berufszugangsvoraussetzungen, aber weiter bestehendem Risiko ggf. Durchführung einer erneuten Überprüfung innerhalb von 2 Jahren.

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Beispiel: Unternehmen mit 10 Fahrzeugen und 10 Fahrern

neues System

Es wurde innerhalb von zwei Jahren **ein sehr schwerwiegender Verstoß (VSI)** festgestellt, z.B. Überschreitung der max. Lenkzeit in der Doppelwoche von 15 bis unter 22,5 Stunden.

Rot ? → wenn 3 VSI /Fahrer/Jahr vorliegen.
Nein, lediglich 1 VSI in **zwei** Jahren.

Gelb ? → wenn mehr als ein VSI innerhalb von zwei Jahren vorliegen.

Nein, Auslöseschwelle ist noch nicht erreicht.

Ergebnis: grüne Ampel

altes System

Es wurde innerhalb von zwei Jahren **ein sehr schwerwiegender Verstoß (VSI)** festgestellt, z.B. Überschreitung der max. Lenkzeit in der Doppelwoche von 15 bis unter 22,5 Stunden.

1 VSI (auch wenn damals noch nicht so bezeichnet) ergibt im Rahmen der Punktwertung 3 Punkte.

Bis zu 10 Fahrzeuge dürfen max. 5 Punkte zusammenkommen, bis das Unternehmen als solches mit höherem Risiko gilt.

Ergebnis: kein erhöhtes Risiko,

Aber bereits beim zweiten Verstoß wäre das Risiko bereits erhöht !

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Beispiel: Unternehmen mit 10 Fahrzeugen und 10 Fahrern

neues System

Innerhalb von zwei Jahren 10 **sehr schwerwiegende Verstöße (VSI)** festgestellt, z.B. Überschreitung der max. Lenkzeit in der Doppelwoche von 15 bis unter 22,5 Stunden.

Rot ? → wenn 3 VSI /Fahrer/Jahr vorliegen.
Nein, erst dann, wenn bei den 10 Fahrern 30 VSI zusammenkommen.

Gelb ? → wenn mehr als ein VSI innerhalb von zwei Jahren vorliegt.
Ja, Auslöseschwelle ist erreicht.

Ergebnis: gelbe Ampel, mittleres Risiko

altes System

Innerhalb von zwei Jahren 10 **sehr schwerwiegende Verstöße (VSI)** festgestellt, z.B. Überschreitung der max. Lenkzeit in der Doppelwoche von 15 bis unter 22,5 Stunden.

1 VSI (auch wenn damals noch nicht so bezeichnet) ergibt im Rahmen der Punktwertung 3 Punkte.

Bei 10 Verstößen ergibt dies 30 Punkte. Bis zu 10 Fahrzeuge dürfen aber max. 5 Punkte zusammenkommen, bis das Unternehmen als solches mit höherem Risiko gilt.

Ergebnis: erhöhtes Risiko; Unternehmen wäre eher als „dunkelrot“ zu bezeichnen.

2. Das Risikoeinstufungsverfahren

Beispiel: Unternehmen mit 10 Fahrzeugen und 10 Fahrern

neues System

Innerhalb von zwei Jahren 10 **schwerwiegende Verstöße (SI)** festgestellt, z.B. Überschreitung der max. Lenkzeit in der Doppelwoche von 10 bis unter 15 Stunden.

Rot ? → wenn 3 VSI /Fahrer/Jahr vorliegen.
Nein, erst dann, wenn bei den 10 Fahrern 30 VSI zusammenkommen (entspräche 90 SI !)

Gelb ? → wenn mehr als ein VSI innerhalb von zwei Jahren vorliegt oder mehr als drei SI.
Ja, Auslöseschwelle ist erreicht.

Ergebnis: gelbe Ampel, mittleres Risiko

altes System

Innerhalb von zwei Jahren 10 **schwerwiegende Verstöße (SI)** festgestellt, z.B. Überschreitung der max. Lenkzeit in der Doppelwoche von 10 bis unter 15 Stunden.

Ein SI wird mit 3 Punkte bewertet (ebenso wie VSI).

Bei 10 Verstößen ergibt dies 30 Punkte. Bis zu 10 Fahrzeuge dürfen aber nur max. 5 Punkte zusammenkommen, bis das Unternehmen als solches mit höherem Risiko gilt.

Ergebnis: erhöhtes Risiko; Unternehmen wäre eher als „dunkelrot“ zu bezeichnen.

3. Fazit

- Einführung eines transparenteren Verfahrens, das voraussichtlich zu einem gleichmäßigeren Vollzug durch die Genehmigungsbehörden führen wird, und das nicht nur in Deutschland.
- Keine Verschlechterung der Position der Unternehmen: Die Kategorisierung erfolgte an der Messlatte der schwersten Verstöße, die bereits mit der „Liste der 7 Todsünden“ nach Anhang IV der VO (EG) 1071/2009 eingeführt wurde und sich an der von den Verstößen ausgehenden Gefahr tödlicher bzw. schwerer Verletzungen orientieren.

Also weiter wie bisher ?



3. Fazit

- Überprüfen Sie die Strukturen und Verantwortlichkeiten in Ihrem Unternehmen:
 - Ist der Aufgabenbereich und Tätigkeitsumfang des Verkehrsleiters vollständig geklärt und dokumentiert ?
 - Ist die Delegation von Entscheidungsbefugnissen wirksam erfolgt und sind Aufgabenbeschreibungen vorhanden ?
 - Werden die Aufgaben und die Verantwortung sachgerecht und regelkonform wahrgenommen ?
Mit anderen Worten: findet eine ordnungsgemäße Überwachung statt (ggf. mit Konsequenzen) ?
- Nehmen Sie Beratungs- und Informationsangebote wahr, um auf dem Laufenden zu bleiben
- Halten Sie Kontakt zu Ihrer Genehmigungsbehörde und besprechen Sie ggf. Probleme



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



www.bag.bund.de