



# Verkehrsleiter

Merkblatt



Industrie- und Handelskammer  
Aschaffenburg

## Merkblatt



# Einleitung

Seit 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“.

# Definition Verkehrsleiter

Nur der Begriff des Verkehrsleiters selbst ist neu, seine Funktion ist dagegen schon lange in jedem erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehrs- beziehungsweise 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 (EG) Nr. 1071/2009 eingeführt.

Artikel 2 Nr. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 definiert den Verkehrsleiter folgendermaßen: Er 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. So werden beispielsweise im Zusammenhang mit externen Verkehrsleitern folgende Aufgabenbereiche genannt (vgl. Artikel 4 Absatz 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)
- die Prüfung der Sicherheitsverfahren (beispielsweise Unfallverhütungsvorschriften und Ladungssicherung)

Auch diese Aufgabenbereiche sind nicht neu, sie stehen eben nun direkt in der Verordnung. Es bleibt auch weiterhin möglich, die Aufgaben im Unternehmen zu delegieren, die letztendliche Verantwortlichkeit trägt der Verkehrsleiter.

# 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. 1071/09), sofern sie folgende Kriterien erfüllt:

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

Neben diesen „Kernanforderungen“ (die nachgewiesen werden müssen), gibt es weitere Kriterien, die die EU verbindlich in allen Mitgliedsstaaten vorschreibt:

- Tatsächliche und dauerhafte Leitung der Verkehrstätigkeiten des Unternehmens, d.h., der Verkehrsleiter muss über entsprechende Entscheidungsbefugnisse und Kompetenzen im Unternehmen verfügen.
- Er 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.
- Der Verkehrsleiter muss seinen ständigen Aufenthalt (= Wohnsitz) in der EU haben, nicht jedoch notwendigerweise im selben Mitgliedsstaat des Unternehmens (Beispiel: Ein Güterkraftverkehrsunternehmen in Karlsruhe kann einen Verkehrsleiter bestellen, der in Straßburg lebt).

## Informationen zur fachlichen Eignung

Unternehmer oder Verkehrsleiter müssen die fachliche Eignung besitzen. Hier steht die Fachkundeprüfung vor der Industrie- und Handelskammer weiterhin im Mittelpunkt (vgl. Art. 8 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1071/09). Wer bereits einen von einer IHK ausgestellten und mit einer laufenden Nummer versehenen Fachkundenachweis besitzt, braucht keine neue Bescheinigung, also auch keine Umschreibung. Von einer IHK ausgestellte Fachkundenachweise sind auch Fachkundenachweise für Verkehrsleiter im Sinne des Artikels 4 der EU-Berufszugangsverordnung.

Hinweis für ältere Fachkundebescheinigungen: Da das einheitliche Register die Vergabe einer eindeutigen Nummer erfordert, müssen ältere Fachkundebescheinigungen (z.B. alte Güternah- und Güterfernverkehrsbescheinigungen) durch neue Bescheinigungen nach dem Muster in Anhang III der VO (EG) Nr. 1071/09 ersetzt werden. Ein Antrag ist bei der für den Wohnsitz zuständigen IHK zu stellen.

Hinweis für anerkannte Ausbildungsberufe und Studiengänge: Die bislang anerkannten Ausbildungsberufe und Studiengänge werden nach dem Inkrafttreten der neuen nationalen Berufszugangsverordnungen künftig nicht mehr als Fachkundenachweise anerkannt werden. Sowohl für den Güterkraftverkehr als auch den Personenverkehr mit Omnibussen wurden jedoch Besitzstandsschutzregelungen für alte Abschlussprüfungen installiert.

Bislang sahen sowohl die nationalen Berufszugangsverordnungen zum Güterkraftverkehr (GBZugV), als auch zum Personenverkehr (PBZugV), die Anerkennung bestimmter Abschlussprüfungen und Studiengänge vor. Der Bundesrat hat am 16. Dezember 2011 beschlossen (Bundesratsdrucksache 707/11), dass nach § 7 Abs. 1 der nationalen Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV) 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. Auf der Sitzung des Bundesrates am 1. Februar 2013 wurde diese Regelung nun gleichlautend auch auf den Personenverkehr übertragen (Bundesratsdrucksache 773/12).

Eine Umschreibung wird dennoch in vielen Fällen auf längere Sicht unumgänglich sein. Das Erfordernis einer eindeutigen Nummer für das einheitliche Register bedeutet einen faktischen Zwang zur Umschreibung.

Betroffen sind folgende Abschlüsse:

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

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

Hinweis zur Praktikerregelung: Die bisher gegebene Möglichkeit, die Fachkunde durch eine langjährige leitende Tätigkeit in einem Güterkraftverkehrs- oder Omnibusunternehmen auf Antrag anerkennen lassen zu können ("Praktikerregelung"), wurde eingeschränkt: Nur Personen, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum vom 4. Dezember 1999 bis zum 4. Dezember 2009 ohne Unterbrechung ein Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union geleitet haben, sind von der entsprechenden Fachkundeprüfung befreit (vgl. Art. 9 VO (EG) Nr. 1071/09).

## Informationen zur Zuverlässigkeit

Bei den Zuverlässigkeitsanforderungen kommt es dagegen erstmals zu verbindlichen Vorgaben, insbesondere was die Konsequenzen von Verstößen angeht. Hierin ist durchaus eine Verschärfung 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. 1071/09 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 heruntergeladenen Daten.
- Fahren ohne gültigen Nachweis der technischen Überwachung, falls ein solches Dokument nach dem Gemeinschaftsrecht vorgeschrieben ist, und/oder sehr schwer wiegende Mängel unter anderem 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 gleich, ob es sich bei dem Verstoß nach nationalem – beispielsweise 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. 1071/09 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. 1071/09, 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, das heißt 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, das heißt die Behörde kann die Erlaubnis komplett widerrufen, was ebenfalls einem faktischen Berufsverbot gleichkäme.

## Externer Verkehrsleiter

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 .

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. 1071/09).

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. Wir raten daher dringend, 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 zwingend zu regelnden Aufgaben zählen insbesondere (vgl. Artikel 4 Absatz 2 lit. b) VO (EG) Nr. 1071/09):

- 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 (UUV) und Ladungssicherung).

Anders als ein interner Verkehrsleiter darf der externe Verkehrsleiter die Verkehrstätigkeiten von höchstens vier Unternehmen mit einer Flotte von zusammengenommen höchstens 50 Fahrzeugen leiten (Art. 4 Absatz 2 lit c) VO (EG) Nr. 1071/09).

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

## Interner Verkehrsleiter

Ein gesonderter Vertrag neben dem Arbeitsvertrag ist nicht erforderlich, kann sich aber für die Festschreibung von Kompetenzen und Aufgaben anbieten.

Für die Arbeitsverträge interner Verkehrsleiter schreibt die EU-Verordnung keine Inhalte vor. Es dürfte sich aber empfehlen, bei der Vertragsgestaltung die Vorgaben der Artikel 4, 6 und 8 VO (EG) Nr. 1071/09 zu den Voraussetzungen für die Zuverlässigkeit zu beachten (vgl. zur Zuverlässigkeit auch Frage 7).

## Externer Verkehrsleiter

In dem Vertrag mit dem externen Verkehrsleiter müssen die tatsächlich und dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie die Verantwortlichkeiten als Verkehrsleiter genau geregelt werden, da die Verordnung hierzu Vorgaben macht. Zu den zu regelnden Aufgaben zählen insbesondere die Verpflichtungen nach Artikel 4 Absatz 2 lit. b) VO (EG) Nr. 1071/09. Es empfiehlt sich, auch seine Interessenwahrungspflicht gegenüber dem Unternehmen und eine Klausel zum Konkurrenzschutz in den Vertrag aufzunehmen. Bedenken Sie, dass ein externer Verkehrsleiter die Verkehrstätigkeiten von höchstens vier Unternehmen mit einer Flotte von zusammengenommen höchstens 50 Fahrzeugen leiten darf.

Auch dieser externe Verkehrsleiter muss dann gegenüber den zuständigen Behörden benannt werden, sofern dies nicht bereits im Erlaubnisverfahren passiert.

## Ansprechpartner

Heike Dang  
Tel.: +49 (0) 6021 880-137  
Fax: +49 (0) 6021 880-22137  
E-Mail: [dang@aschaffenburg.ihk.de](mailto:dang@aschaffenburg.ihk.de)

Die Informationen und Auskünfte der Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg 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. Sie können eine Beratung im Einzelfall (z.B. durch einen Rechtsanwalt, Steuerberater, Unternehmensberater etc.) nicht ersetzen.

In diesem Merkblatt sind Inhalte des Merkblattes der IHK Schwaben wiedergegeben.