Bildquelle: mercedes-benz, man

Die neuen Regelungen zum Berufszugang im Straßengüter- und Personenverkehr

Am 4. Dezember dieses Jahres werden die Regelungen des zwei Jahre zuvor in Kraft getretenen sogenannten Road Packages EU-weit wirksam. Dabei handelt es sich auf EU-Ebene um drei Verordnungen:

- Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers
- Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs
- Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt.

Waren die Berufszugangsregelungen bislang in europäischen Richtlinien normiert, die in den Mitgliedstaaten durch entsprechende Gesetze und Verordnungen umgesetzt waren, treten an deren Stelle nun unmittelbar wirkende Verordnungen. Dennoch werden auch die nationalen Vorschriften – Güterkraftverkehrs- (GüKG) und Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Berufszugangsverordnungen für den Güterkraftverkehr und den Personenverkehr sowie einige andere Regelwerke – zur Anpassung an die neuen Bestimmungen ebenfalls geändert.

In den zurückliegenden Monaten haben die Fachmedien bereits mehrfach über die Thematik informiert, insbesondere zur neuen Funktion eines Verkehrsleiters bestehen in der Unternehmerschaft zahlreiche Unsicherheiten und Fragen.

Zur Verunsicherung ebenfalls beigetragen haben zahlreiche Offerten von Schulungs- und Weiterbildungsträgern, die mitunter suggerieren, jeder als Verkehrsleiter tätige müsse (erneut) eine Prüfung ablegen. Dazu jedoch an anderer Stelle mehr.

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009

Diese Verordnung regelt den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und dessen Ausübung. Sie gilt für alle in der Gemeinschaft niedergelassenen Unternehmen, die den Beruf des Güterkraft- oder Personenverkehrsunternehmers ausüben.

Sie gilt ferner für Unternehmen, die beabsichtigen, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auszuüben. Keine Anwendung findet die Verordnung – sofern die nationalen Gesetzgeber keine anderen Regelungen treffen – auf folgende Fälle:

a) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet. Die Mitgliedstaaten können diese Schwelle jedoch für alle oder einige Kraftverkehrskategorien herabsetzen;

b) Unternehmen, die Beförderungen von Reisenden mit Kraftfahrzeugen ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken durchführen oder deren Haupttätigkeit nicht die Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers ist;

c) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h ausüben.

Begrifflich werden in der Verordnung u. a. folgende Bezeichnungen definiert:

- „Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers“ die Tätigkeit jedes Unternehmens, das im gewerblichen Verkehr die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen oder mit Fahrzeugkombinationen ausführt;

- „Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers“ die Tätigkeit jedes Unternehmens, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Entgelt der beförderten Person oder des Veranstalters der Beförderung ausführt, und zwar mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, einschließlich des Fahrers mehr als neun Personen zu befördern;

- „Beruf des Kraftverkehrsunternehmers“ den Beruf des Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmers;

- „Unternehmen“ entweder jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluss von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede amtliche Stelle — unabhängig davon, ob diese über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt —, die bzw. der die Beförderung von Personen durchführt, oder jede natürliche oder juristische Person, die die Beförderung von Gütern zu gewerblichen Zwecken durchführt;

- „Verkehrsleiter“ 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;

- „Niederlassungsmitgliedstaat“ der Mitgliedstaat, in dem ein Unternehmen niedergelassen ist, ungeachtet des Umstandes, ob der Verkehrsleiter aus einem anderen Land stammt.

Zulassungsvoraussetzungen für den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers

Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben, müssen wie bisher bereits:

a) über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in einem Mitgliedstaat verfügen;

b) zuverlässig sein;

c) eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit besitzen und

d) die geforderte fachliche Eignung besitzen.

Bildquelle: istockphoto

Der neue Verkehrsleiter

Ein Unternehmen, das den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausübt, benennt mindestens eine natürliche Person, den Verkehrsleiter, die die Anforderungen fachlicher Eignung und persönlicher Zuverlässigkeit erfüllt und die:

a) die Verkehrstätigkeiten des Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet,

b) in einer echten Beziehung zu dem Unternehmen steht, beispielsweise als Angestellter, Direktor, Eigentümer oder Anteilseigner, oder die Verwaltungsgeschäfte des Unternehmens führt oder, wenn das Unternehmen eine natürliche Person ist, selbst diese Person ist und

c) ihren ständigen Aufenthalt in der Europäischen Gemeinschaft hat.

Bildquelle: istockphoto

Aus dem Einschub „mindestens“ kann abgeleitet werden, dass auch die Benennung mehrerer Verkehrsleiter

zulässig ist, was im Hinblick auf die Anforderungen an die Zuverlässigkeit gerade bei größeren Unternehmen mit verschiedenen Funktionsebenen (Disposition/ Personalverwaltung, Fuhrparkleitung, zur Führung und Beaufsichtigung des Entsorgungsfachbetriebs bestellte Person u. a. möglicherweise bedeutsam ist.

Wie bislang können jedoch auch in Betrieben mit nur einem Verkehrsleiter Aufgaben delegiert werden, für deren Erfüllung der Verkehrsleiter allerdings in der Kontrollverantwortung bleibt. Hier bestehen jedoch noch Fragen, die mit den zuständigen Behörden noch zu klären sind.

Die Funktion des Verkehrsleiters ist vergleichbar der heute mit der Führung der Geschäfts im Sinne des GüKG bzw. PBefG betrauten Person, im Regelfall der Unternehmer, Inhaber, Geschäftsführer, Prokurist oder ein mit dieser Aufgabe betrauter Angestellter. Bislang ist die Bestellung externer, nicht dem Betrieb angehöriger Personen zur Führung der Geschäfte im Sinne des GüKG bzw. PBefG – wie beispielsweise bei Gefahrgutbeauftragten – nicht zulässig. Das wird künftig anders werden. Die VO (EG) 1071/2009 lässt die Benennung einer nicht dem Betrieb angehörigen Person als Verkehrsleiter gegenüber der zuständigen Behörde ausdrücklich zu:

Falls ein Unternehmen die Anforderung der fachlichen Eignung nicht erfüllt, kann die zuständige Behörde ihm die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ohne Benennung eines Verkehrsleiters wie eben beschrieben unter folgenden Bedingungen erteilen:

a) das Unternehmen benennt eine natürliche Person mit ständigem Aufenthalt in der Europäischen Gemeinschaft, die die Anforderungen der Fachkunde und der persönlichen Zuverlässigkeit erfüllt und vertraglich beauftragt ist, Aufgaben als Verkehrsleiter für das Unternehmen auszuführen;

b) im Vertrag zwischen dem Unternehmen und diesem externen Verkehrsleiter sind die von diesem tatsächlich und dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie ihre Verantwortlichkeiten als Verkehrsleiter genau zu regeln. Zu den zu regelnden Aufgaben zählen insbesondere das Instandhaltungsmanagement für die Fahrzeuge, die Prüfung der Beförderungsverträge und -dokumente, die grundlegende Rechnungsführung, die Zuweisung der Ladung oder die Fahrdienste an die Fahrer und Fahrzeuge sowie die Prüfung der Sicherheitsverfahren;

c) in ihrer Eigenschaft als externer Verkehrsleiter darf die Person die Verkehrstätigkeiten von höchstens vier Unternehmen mit einer Flotte von zusammengenommen höchstens 50 Fahrzeugen leiten.

d) der externe Verkehrsleiter erfüllt die festgelegten Aufgaben ausschließlich im Interesse des Unternehmens, und seine Verantwortlichkeiten werden unabhängig von anderen Unternehmen wahrgenommen, für die das Unternehmen Beförderungen durchführt.

Die Verordnung verpflichtet die Mitgliedstaaten, elektronische Unternehmensregister anzulegen, in denen auch Verkehrsleiter eingetragen werden. Diese Register sind – internetbasiert – öffentlich zugänglich, das heißt für alle einsehbar! Im Gegensatz dazu ist die heute beim BAG geführte Unternehmensdatei nicht einsehbar.

Anforderungen an die Zuverlässigkeit

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Voraussetzungen ein Unternehmen und ein Verkehrsleiter erfüllen müssen, damit die Anforderung der Zuverlässigkeit erfüllt ist. Dies wird in Deutschland durch Anpassungen im nationalen Güter- und Personenbeförderungsrecht erfolgen.

Bei der Entscheidung darüber, ob ein Unternehmen diese Anforderung erfüllt hat, berücksichtigen die Mitgliedstaaten das Verhalten des Unternehmens, seiner Verkehrsleiter und gegebenenfalls anderer vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmter maßgeblicher Personen. Jede Bezugnahme in der EU-Verordnung 1071/2009 auf verhängte Urteile und Sanktionen oder begangene Verstöße schließt die gegen das Unternehmen selbst, seine Verkehrsleiter und gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen verhängten Urteile und Sanktionen bzw. die von diesen begangenen Verstöße ein.

Die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmens darf laut VO (EG) 1071/2009 nicht zwingend in Frage gestellt sein, etwa durch Verurteilungen oder Sanktionen aufgrund eines schwerwiegenden Verstoßes gegen geltende einzelstaatliche Vorschriften in den Bereichen Handelsrecht, Insolvenzrecht, Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche, Straßenverkehr, Berufshaftpflicht, Menschen- oder Drogenhandel.

Gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen darf 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,

Liste der schwersten Verstöße entsprechend Anhang IV der VO (EG) 1071/2009

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.

- 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.

Bildquelle: http://blog.radalert.de

Wurde gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion wegen schwerster Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften gemäß Anhang IV der Verordnung verhängt („Liste der 7 Todsünden“ siehe nebenstehender Kasten), so führt die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats rechtzeitig auf geeignete Art und Weise ein ordnungsgemäß abgeschlossenes Verwaltungsverfahren, gegebenenfalls einschließlich einer Prüfung in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens, durch.

In dem Verfahren ist festzustellen, ob in Anbetracht der speziellen Gegebenheiten die Aberkennung der Zuverlässigkeit im konkreten Fall eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen würde. Alle Feststellungen sind gebührend zu begründen und zu rechtfertigen.

Würde die Aberkennung der Zuverlässigkeit ihres Erachtens eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen, so kann die zuständige Behörde feststellen, dass die Zuverlässigkeit nichtbeeinträchtigt ist. In diesem Fall wird die Begründung in das einzelstaatliche Register aufgenommen.

Stellt die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde keine unverhältnismäßige Reaktion dar, so führt die Verurteilung oder Sanktion zur Aberkennung der Zuverlässigkeit.

Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit

Bildquelle: http://www.finanzlounge.net

Um die Anforderung der VO (EG) 1071/2009 zur finanziellen Leistungsfähigkeit zu erfüllen, muss ein Unternehmen – wie bisher schon – jederzeit in der Lage sein, im Verlauf des Geschäftsjahres seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Zu diesem Zweck weist das Unternehmen anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nach, dass es jedes Jahr über Eigenkapital und Reserven in Höhe vonmindestens 9.000 EUR für nur ein genutztes Fahrzeug und 5.000 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug verfügt. Damit ändert sich an dieser Stelle gegenüber den bereits geltenden Bedingungen nichts.

Anforderungen an die fachliche Eignung

Wie bisher schon ist zum Nachweis der fachlichen Eignung eine Prüfung abzulegen. Auch die Anerkennung gleichwertiger Berufsabschlüsse wird zum Nachweis der fachlichen Eignung wird es weiterhin geben. Eine deutliche Veränderung betrifft die Anerkennung sogenannter leitender Tätigkeit. Bislang kann die zuständige Industrie- und Handelskammer bei Nachweis mindestens fünfjähriger leitender Tätigkeit in einem Betrieb, der Güterkraftverkehr oder Straßenpersonenverkehr betreibt, die fachliche Eignung anerkennen, so dass keine Prüfung abzulegen ist. Die VO (EG) 1071/2009 bestimmt hier folgendes: Die Mitgliedstaaten können beschließen, Personen, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von 10 Jahren vor dem 4. Dezember 2009 ohne Unterbrechung ein Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten geleitet haben, von der Fachkundeprüfung zu befreien.

Vor dem Inkrafttreten der VO (EG) 1071/2009 erworbene Fachkundenachweise behalten ihre Gültigkeit. Entgegen dem von manchen Weiterbildungsträgern vermittelten Eindruck müssen keinen neuen Prüfungen absolviert werden, wenn bereits einmal der Fachkundenachweis erbracht worden ist.

Die Verordnung trifft noch Regelungen zu Kontrollen der Behörden, zur Aussetzung und dem Entzug von Lizenzen, zur Nichteignung des Verkehrsleiters sowie zum Verwaltungshandeln, auf die hier nicht weiter eingegangen werden soll.

Die Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und 1073/2009

Diese beiden Verordnungen regeln den grenzüberschreitenden Güterkraft- und Straßenpersonenverkehr sowie in beiden Segmenten den Kabotageverkehr. Der Verkehr bleibt – wie bisher schon – lizenzpflichtig. Im Gegensatz zu derzeit geltenden Regelung, die die Geltungsdauer der Gemeinschaftslizenz auf 5 Jahre festlegt, lassen beide Verordnungen künftig Geltungsdauern von bis zu 10 Jahren zu. Den bislang vorliegenden Entwürfen zur Änderung der deutschen Gesetze GüKG und PBefG zufolge plant die Bundesregierung, die Gemeinschaftslizenz im Güterkraftverkehr künftig für zehn Jahre zu erteilen. Im Personenverkehr ist diese Frist bislang noch nicht vorgesehen, allerdings haben der bdo und seine Landesverbände bereits die Forderung erhoben, auch im Omnibusverkehr Lizenzen mit zehnjähriger Geltungsdauer zu erteilen.

Bildquelle: istockphoto

Umsetzung der Verordnungen in der Praxis

Obwohl die Verordnungen am 04.12. wirksam werden, liegen die nationalen Umsetzungsvorschriften erst im Entwurf vor. Besonders im Zusammenhang mit der Funktion des künftigen Verkehrsleiters wurden zahlreiche Anfragen an die Innung gerichtet. Dies betrifft zum Beispiel die Frage, ob die Unternehmen von sich aus der zuständigen Behörde einen Verkehrsleiter benennen müssen oder ob sie erst nach Aufforderung durch die Behörde tätig werden müssen. Aus den regionalen Erlaubnisbehörden wurden hier widersprüchliche Aussagen getroffen. Für Ende November ist eine Gesprächsrunde mit den zuständigen Behörden in Berlin und Brandenburg vorgesehen, bei der solche und weitere Fragestellungen erörtert werden sollen. Weitere Informationen übermittelt die Innung dann im Rundschreibendienst.