

„Road Package“ - Verkehrsleiter

Neue EU Verordnungen zum Güterkraft- und Personenverkehr sowie den EU-Sozialvorschriften werden zum 4. Dezember 2011 wirksam.

Stand: Oktober 2011



Industrie- und Handelskammer
Limburg

Am 14. November 2009 wurde das so genannte „Road Package“ im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Das Verordnungspaket regelt den Markt- und Berufszugang für Kraftverkehrsunternehmer umfassend neu und fasst die bislang auf dem Gebiet des Personen- und Güterkraftverkehrs geltenden europäischen Rechtsgrundlagen in folgenden drei EU-Verordnungen zusammen:

1. [Verordnung \(EG\) Nr. 1071/2009](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates;
2. [Verordnung \(EG\) Nr. 1072/2009](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs;
3. [Verordnung \(EG\) Nr. 1073/2009](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

Die Verordnungen sind am 4. Dezember 2009 in Kraft getreten und werden 2 Jahre nach Inkrafttreten wirksam. Abweichend hiervon gelten die Kabotagebestimmungen bereits ab 14. Mai 2010.

Die EG-Verordnungen beinhalten im Wesentlichen folgende Regelungen:

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

Die Verordnung Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21.10.2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. EU 2009 L300 S.51) regelt den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmer im gewerblichen Güterkraft- und Personenkraftverkehr. Bisher war der Berufszugang, d.h. insbesondere der Nachweis der fachlichen Eignung, persönlichen Zuverlässigkeit und finanziellen Leistungsfähigkeit im Rahmen der Beantragung von Berechtigungen im Güterkraftverkehr und Omnibusverkehrsgewerbe durch die Richtlinie 96/26/EG vorgegeben, die jeweils in das nationale Recht der Mitgliedstaaten umzusetzen war. In Deutschland erfolgte die Umsetzung durch zwei Berufszugangs-Verordnungen (GBZugV und PBZugV). Kernpunkte der neuen, unmittelbar in den Mitgliedstaaten geltenden Verordnung sind:

Verkehrsleiter [Art. 2 Nr. 5 und Art. 4 der VO (EG) Nr. 1071/09]

Die Verordnung führt den Begriff des sog. „Verkehrsleiters“ ein, also einer verantwortlichen Person, die die geforderte Zuverlässigkeit und fachliche Eignung besitzt. Der Verkehrsleiter entspricht etwa dem bisherigen Begriff der „fachkundigen Person“. Er muss „tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten des Unternehmens“ leiten und in einer „echten Beziehung“ zu dem Unternehmen stehen (Geschäftsführer, leitender Angestellter, Anteilseigner, Direktor). Bei einer Einzelfirma kann auch der Unternehmer selbst der Verkehrsleiter sein.

Neu ist, dass ein Unternehmen ggf. eine andere Person als Verkehrsleiter vertraglich beauftragen kann. Dieser vertraglich beauftragte Verkehrsleiter darf dann höchstens vier Unternehmen mit einer Flotte von zusammengenommen höchstens 50 Fahrzeuge leiten. Voraussetzung für den Einsatz eines „externen Verkehrsleiters“ ist ein ständiger Aufenthalt in der EU und eine detaillierte vertragliche Regelung über die durchzuführenden Aufgaben. 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
- die Prüfung der Sicherheitsverfahren.

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

Unternehmen, die **ausschließlich Werkverkehr** betreiben, unterliegen nicht den Bestimmungen der EU-Verordnung. Sie sind von den Regelungen - wie seither auch - nicht betroffen.

Anforderung an die Niederlassung [Art. 5 der VO (EG) 1071/09]

In der VO 1071/2009 werden Kriterien für eine Niederlassung festgeschrieben. Die Regelung soll sog. Briefkastenfirmen unterbinden. Nunmehr wird an eine Niederlassung u.a. die Voraussetzung geknüpft, dass diese über Räumlichkeiten verfügt, in denen das Unternehmen die wichtigsten Unternehmensunterlagen aufbewahrt, insbesondere seine Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen, Dokumente mit den Daten über die Lenk- und Ruhezeiten sowie alle sonstigen Unterlagen, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um die Erfüllung der in VO (EG) Nr. 1071/09 festgelegten Voraussetzungen überprüfen zu können.

Zuverlässigkeit [Art. 6 VO (EG) Nr. 1071/09]

In der neu vorliegenden Fassung der Verordnung 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 den Bereichen Handelsrecht, Insolvenzrecht, Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche, Straßenverkehr, Berufshaftpflicht, Mensch- oder Drogenhandel und es darf kein 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 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

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 herunter geladenen 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.

Wurde gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder ein Sanktion wegen schwerster Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften gemäß Anhang IV verhängt, so hat die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats rechtzeitig auf geeignete Art und Weise die Zuverlässigkeit zu überprüfen, ggf. einschließlich einer Prüfung in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens (Art. 6 (2) a) der VO (EG) 1071/09).

Finanzielle Leistungsfähigkeit [Art. 7 VO (EG) Nr. 1071/09]

Bei der finanziellen Leistungsfähigkeit wird - sprachlich abweichend von der bisherigen Formulierung in der Richtlinie - der Nachweis von Eigenkapital oder Reserven in Höhe von 9.000 € für nur ein „genutztes“ Fahrzeug und 5.000 € für jedes weitere „genutzte“ Fahrzeug gefordert.

Neu ist, dass das Unternehmen mittels Jahresabschluss nachweisen muss, dass es „jedes Jahr“ über Eigenkapital und Reserven in der geforderten Höhe verfügt. Als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens kann die zuständige Behörde eine Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft oder eine Versicherung einschl. einer Berufshaftpflichtversicherung einer oder mehrere Banken oder anderer Finanzinstitute einschließlich von Versicherungsunternehmen, die eine selbstschuldnerische Bürgschaft für das Unternehmen über die oben genannten Beträge darstellen, gelten lassen oder verlangen.

Fachliche Eignung [Art. 8 VO (EG) Nr. 1071/09]

Wie bisher müssen zum Nachweis der fachlichen Eignung die in der Verordnung festgelegten Kenntnisse durch eine Fachkundeprüfung nachgewiesen werden.

Bestimmte Hochschul- und Fachhochschulabschlüsse können von den Mitgliedstaaten anerkannt werden. Die bisher gegebene Möglichkeit, die Fachkunde durch eine fünfjährige leitende Tätigkeit in einem Güterkraftverkehrs- oder Omnibusunternehmen auf Antrag anerkennen zu lassen, ist in der neuen, ab dem 04.12.2011 unmittelbar geltenden EG-Verordnung entfallen und wird es auch im künftigen nationalen Recht nicht mehr geben.

Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, Personen, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von 10 Jahren vor dem 04.12.2009, d. h. mindestens im Zeitraum vom 04.12.1999 bis zum 04.12.2009 ohne Unterbrechung ein Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten geleitet haben, von der Fachkundeprüfung zu befreien.

Elektronisches Register [Art. 17 VO (EG) Nr. 1071/09]

Die EU-Mitgliedstaaten werden verpflichtet ein elektronisches Register einzuführen, in dem Informationen über das Unternehmen sowie den Verkehrsleiter veröffentlicht werden. In den Registern werden die genauen Angaben über das Unternehmen einschließlich der Zahl der erfassten Fahrzeuge, der laufenden Nummern der Gemeinschaftslizenzen und der beglaubigten Kopien dokumentiert. Eintragungen erfolgen auch für alle schweren Verstöße, die in den vorangegangenen zwei Jahren zur einer Verurteilung oder einer Sanktion geführt haben. Namen der Personen, die für untauglich erklärt wurden, einer Tätigkeit als Verkehrsleiter nachzugehen, sind ebenfalls zu erfassen. Bis zum 31.12.2012 sind die Register so miteinander zu vernetzen, dass die zuständige Behörde eines jeden Mitgliedstaates das einzelstaatliche elektronische Register aller Mitgliedstaaten abfragen kann.

Das Register besteht aus einem öffentlichen Teil, der allgemein zugänglich ist, und einem vertraulichen Teil, auf den nur die Behörden Zugriff haben. Im öffentlichen Teil sind alle Daten über das Unternehmen einschließlich des Namens des Verkehrsleiters enthalten. Der vertrauliche Teil enthält die Angaben über die Verstöße und die gewerberechtlichen Maßnahmen.

VO (EG) Nr. 1072/09 - Marktzugang Güterkraftverkehr

Die neue VO (EG) Nr. 1072/09 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.10.2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung) (ABl. EU 2009 L300 S.72) gilt ab dem 04.12.2011 mit Ausnahme der Regelungen zur Kabotage in den Artikeln 8 und 9 der Verordnung, die bereits am 14. Mai 2010 in Kraft traten. Die VO enthält insbesondere folgende Regelungen:

Änderung des Anwendungsbereichs (Umkehrschluss aus Art 1 (5) c) der VO (EG) Nr. 1072/09

Im Marktzugang als auch im Berufszugang wird der Einsatz von Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t einheitlich festgelegt. Damit wird die noch geltende Befreiungsregelung von der Gemeinschaftslizenzpflicht von derzeit wahlweise 3,5 t Nutzlast oder 6,0 t zulässigem Gesamtgewicht (Anhang II Nr. 3 der VO (EG) Nr. 881/92), mit Inkrafttreten der neuen Regelung ab dem 04.12.2011 aufgehoben.

Unternehmer, die somit beispielsweise derzeit ausschließlich im grenzüberschreitenden Verkehr Kraftfahrzeuge mit einer Nutzlast von nicht mehr als 3,5 t oder einem zulässigem Gesamtgewicht von nicht mehr als 6,0 t (jeweils inkl. Nutzlast/zGg des Anhängers) einsetzen, unterliegen ab dem 04.12.2011 der Gemeinschaftslizenz und müssen die Berufszugangsvoraussetzungen (fachliche Eignung, finanzielle Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit) gegenüber der Genehmigungsbehörde nachweisen.

Durch diese Änderung ergibt sich erstmals auch ein Gleichlauf zwischen dem EU-Recht und dem nationalen Recht, das bereits seit der letzten Reform des Güterkraftverkehrsrecht zum 01.07.1998 eine Anwendbarkeit des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) sowie des untergesetzlichen Regelungswerkes (u. a. GBZugV) bei Überschreiten der Regelungsschwelle von 3,5 t zGg (inkl. Anhänger Gesamtgewicht) vorsieht.

Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr [Art. 3-7 der VO (EG) Nr. 1072/09]

Bisherige Regelungen wurden nahezu unverändert übernommen. Die Mitgliedsstaaten können die Gemeinschaftslizenz für 10 Jahre (bisher 5 Jahre) erteilen.

Kabotage [Art. 8-10 der VO (EG) Nr. 1072/09]

Kernpunkt der seit 14. Mai 2010 geltenden Kabotageverordnung ist, dass der Güterkraftverkehrsunternehmer im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter maximal drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchführen darf. Bei Kabotagebeförderungen hat die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung zu erfolgen.

Beförderungen werden nur dann als „Kabotagebeförderungen“ angesehen, wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die grenzüberschreitende Beförderung in den betreffenden Mitgliedstaat sowie für jede einzelne der durchgeführten Kabotagebeförderungen vorweisen kann. Die Belege müssen für jede Beförderung dabei bestimmte Mindestangaben nach Art. 8 (3) enthalten.

Auslegung „Kabotage“ durch das Bundesamt für Güterkraftverkehr (BAG):

Eine Kabotagebeförderung ist erst nach vollständiger Entladung des Fahrzeuges möglich (lt. der alten Verordnung „nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung“).

Innerhalb von drei Tagen nach der Einfahrt mit einem unbeladenen Fahrzeug in das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates kann eine Kabotagebeförderung durchgeführt werden. Voraussetzung ist, dass zuvor eine grenzüberschreitende Beförderung in einen anderen Mitgliedstaat stattgefunden hat und dass insgesamt die 7-Tage-Frist eingehalten wird.

Begriffsdefinition Beförderung:

Bekanntlich kann ein nicht in Deutschland ansässiger Transportunternehmer bis zu max. drei Kabotagebeförderungen innerhalb von 7 Tagen mit demselben Fahrzeug durchführen. Laut Auskunft des Bundesamtes für Güterverkehr ist unter einer Beförderung nicht ein Transport zu verstehen, sondern es ist die Anzahl der Lade- und Entladestelle zu berücksichtigen.

Beispiel: Eine Ladestelle in München – drei Entladestellen Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim = das heißt drei Beförderungen.

Laut Definition BAG: „Werden mehrere Teilladungen an verschiedenen Ladestellen für ein oder mehrere Entladestellen eingesammelt und ohne Entlade- oder Umladevorgang befördert, liegen i. d. R. entsprechend viele einzelne Beförderungen vor, die teilweise gleichzeitig mit dem selben Fahrzeug erfolgen. Gleiches gilt für eine Beladestelle und mehrerer Entladestellen.“

VO (EG) Nr. 1073/09 - Marktzugang Personenverkehr und Änderung „Lenk- und Ruhezeiten“ - VO Nr. 56/06

Der grenzüberschreitende Verkehr innerhalb der Mitgliedstaaten wird bisher durch die VO Nr. 684/92 in der Fassung VO Nr. 12/98 geregelt. Mit Wirkung vom 04.12.2011 gilt die neue Verordnung (EG) Nr. 1073/09 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Neufassung) (ABl. EU 2009 L300 S.88) Hiervon ausgenommen sind die in Artikel 29 enthaltenden Änderungen der Wochenruhezeiten im grenzüberschreitenden Omnibusverkehr [Anpassung der „Lenk- und Ruhezeiten“ -VO (EG) Nr. 561/2006], die bereits am 04. Juni 2010 in Kraft trat.

Die Verordnung enthält insbesondere folgende Regelungen:

Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftomnibussen innerhalb der EU.

Gemeinschaftslizenz [Art. 4 der VO (EG) 1073/09]

Die EU hält an der Gemeinschaftslizenz fest. Eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz muss, wie jetzt auch, im Fahrzeug mitgeführt werden. Die Gültigkeitsdauer kann bis zu 10 Jahren (bisher 5 Jahre) betragen.

Form des Verkehrs und Fahrtenblatt

Die EU unterscheidet, wie bisher auch, zwischen Linienverkehr, den Sonderformen des Linienverkehrs (Berufsverkehr und Schülerverkehr) sowie dem Gelegenheitsverkehr. Auch an dem bisherigen Fahrtenblatt der EU – trotz entsprechender Kritik des Bundesverbandes deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo), Berlin – wird festgehalten.

Wiedereinführung der 12-Tage-Regelung [Art. 29 der VO (EG) Nr. 1073/2009]

Artikel 29 der Verordnung enthält die Anpassung der „Lenk- und Ruhezeiten“ Verordnung (EG) Nr. 561/06, die bereits am 04. Juni 2010 in Kraft trat.

Art. 29 sieht vor, dass in Art. 8 der VO (EG) 561/06 ein neuer Absatz 6a eingefügt wird, wonach ein Fahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu 12 aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit unter den dort genannten Voraussetzungen verschieben darf.

Ansprechpartner in der IHK Limburg:

Alfred Jung
Tel.: 06431-210-140
E-Mail: a.jung@limburg.ihk.de