

Der Verkehrsleiter

Inhaltsverzeichnis

A	Der geänderte Berufs- und Marktzugang im Güter- und Personenkraftverkehr	1
I.	Einführung	1
II.	Berufszugangsregeln der 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.....	5
B	Zusätzliche Fragen.....	25
C	Anhang	35
	Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV)	35
	Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr (PBZugV).....	47
	Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)	66
	Personenbeförderungsgesetz (PBefG).....	109
	Auslegungshilfe zu Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009.....	179
	Verordnung (EU) 2016/403	215
	Stichwortverzeichnis.....	235

Das EG-Road-Package

Der geänderte Berufs- und Marktzugang im Güter- und Personenkraftverkehr

I. Einführung

Seit dem 4. Dezember 2011 gelten die folgenden drei Verordnungen des sog. Road-Packages, das den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und den Zugang zum Markt im grenzüberschreitenden Güterkraft- und Personenkraftverkehr regelt, in der Europäischen Union unmittelbar:

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 (**nur für Güterkraftverkehr**)
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 (**nur für Personenkraftverkehr**)

A Mit dieser Übersicht werden die neuen Regelungen für den **Güter- und Personenkraftverkehr** und hierbei insbesondere der **Berufszugang** näher beleuchtet. Soweit nicht speziell auf den Güterkraftverkehr oder den Personenkraftverkehr verwiesen wird, gelten die Aussagen hier im Buch für beide Bereiche.

In Abkehr vom bisherigen europäischen Rechtsrahmen wird in Zukunft auch der Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers durch eine Verordnung geregelt. Damit sind die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 unmittelbar geltendes Recht, ohne dass es wie bei einer Richtlinie einer Umsetzung durch nationales Recht bedarf. Da es allerdings für den nationalen Kraftverkehrsmarkt (erlaubnispflichtiger Verkehr) weiterhin innerstaatliche Vorschriften geben muss und zudem das europäische Recht in vielen Bereichen nur einen Rahmen festlegt, der den Mitgliedstaaten weiterhin Regelungsoptionen überlässt, wird es auch künftig ein Nebeneinander von europäischen und nationalen Vorschriften geben.

Wie sieht seit dem 4. Dezember 2011 der engere Rechtsrahmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs in Deutschland aus?

EU-Recht

- Berufszugangsverordnung Nr. 1071/2009
- Marktzugangsverordnung Nr. 1072/2009
- Verordnung der Kommission 2016/403 über die Einstufung schwerwiegender Verstöße

Nationales Recht

- Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)
- Berufszugangsverordnung (GBZugV)
- Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kobotageverkehr (GüKGrKobotageV)
- Durchführungsverordnung zur Verkehrsunternehmensdatei (VUDat-DV)

2. Zuverlässigkeit

Der Verkehrsleiter muss „zuverlässig“ sein – was bedeutet das?

Sowohl der Unternehmer als auch der Verkehrsleiter müssen zuverlässig sein. Sie gelten dann als zuverlässig im Sinne des Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, wenn keine Tatsachen dafür vorliegen, dass bei der Führung des Unternehmens die gesetzlichen Bestimmungen nicht eingehalten werden oder bei dem Betrieb des Unternehmens die Allgemeinheit geschädigt oder gefährdet wird. Die Zuverlässigkeit darf deshalb nicht zwingend in Frage gestellt sein durch Verurteilungen oder Sanktionen aufgrund von schwerwiegenden Verstößen gegen einzelstaatliche Vorschriften der in Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Bereichen (z. B. Insolvenzrecht, Straßenverkehrsrecht oder Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche). Auch eine Sanktion wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts (z. B. Markt- und Berufszugangsregelungen, Lenk- und Ruhezeiten, Berufskraftfahrerqualifizierung, Transport gefährlicher Güter) kann Zweifel an der Zuverlässigkeit begründen. Darüber hinaus sollte es kein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat gegen den Unternehmer oder den Verkehrsleiter geben. Ein derartiger zu berücksichtigender schwerer Verstoß gegen strafrechtliche Bestimmungen liegt nach der Rechtsprechung vor, wenn aus diesem Verstoß generalisierend geschlossen werden kann, dass der Unternehmer (oder der Verkehrsleiter) künftig bei der Führung des Unternehmens (oder der Leitung der Verkehrstätigkeiten des Unternehmens beim Verkehrsleiter) die für den Güterkraftverkehr geltenden Vorschriften missachten oder die Allgemeinheit beim Betrieb des Unternehmens schädigen oder gefährden wird (OVG Hamburg, Beschluss vom 1. Juli 2014 – 4 Bs 120/14).

Was gilt bei „schwersten Verstößen“? (Liste der Todsünden)

Einen Sonderfall stellt die politisch gewollte Verschärfung dar, dass gegen den Unternehmer oder den Verkehrsleiter kein Ur-

Was ändert sich für den freigestellten Schülerverkehr?

Mit der Anpassung des deutschen Rechts an die EU-Verordnungen wurden auch die in § 1 Satz 1 Nummer 4 Freistellungsverordnung aufgeführten Freistellungstatbestände eingeschränkt. Dies betrifft insbesondere den freigestellten Schülerverkehr. § 1 Satz 2 der Freistellungsverordnung bestimmt, dass die Freistellung nach Satz 1 nur dann gilt, wenn

1. es sich um Verkehre handelt, die selbst nach der europäischen Regelung freigestellt sind (dies ergibt sich aus Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009),
2. das gesamte Unternehmen (und damit sind alle Personenverkehrsdienste gemeint) nur innerstaatlich tätig ist oder
3. die im Freistellungsverkehr eingesetzten Fahrzeuge in die Genehmigung des Unternehmens für die anderen Verkehre (Linie-, Gelegenheitsverkehr) und damit bei der Berechnung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens nach der EG-Verordnung berücksichtigt wurden.

Die einzelnen Varianten (Nummer 1–3) sind insgesamt alternativ zu sehen.

Hintergrund der nicht leicht verständlichen Neuregelung in der Freistellungsverordnung ist eine von der EU geforderte Verhinderung möglicher Wettbewerbsvorteile von deutschen Unternehmen im europäischen Busverkehrsmarkt. Diesen Vorteil könnten sie zum Beispiel erlangen, wenn die im Schülerverkehr eingesetzten Busse bei der Überprüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit nach der europäischen Berufszugangsregelung nicht berücksichtigt werden müssten. Denn für die Berechnung der finanziellen Leistungsfähigkeit kommt es auf die Anzahl der eingesetzten Busse an.

Da für den freigestellten Schülerverkehr grundsätzlich keine Genehmigung erforderlich ist, ist es Aufgabe des Busunternehmens, der im freigestellten Verkehr tätig sein möchte, selber darauf zu achten, dass es eine der drei o. g. Varianten erfüllt. Liegt

Anhang

Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV)

vom 21. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3120), zuletzt geändert durch Verordnung vom 5. November 2013 (BGBl. I S. 3920)

§ 1 Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt den Zugang zum Beruf des Unternehmers im Güterkraftverkehr.

§ 2 Persönliche Zuverlässigkeit

(1) Der Unternehmer und der Verkehrsleiter im Sinne des Artikels 4 der 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 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51) sind zuverlässig im Sinne des Artikels 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, wenn keine Tatsachen dafür vorliegen, dass

1. bei der Führung des Unternehmens gegen gesetzliche Bestimmungen verstoßen oder
2. bei dem Betrieb des Unternehmens die Allgemeinheit geschädigt oder gefährdet

wird.

(2) Die erforderliche Zuverlässigkeit besitzen der Unternehmer und der Verkehrsleiter in der Regel nicht, wenn sie wegen eines schwersten Verstoßes gegen Gemeinschaftsvorschriften im Sinne des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009

1. rechtskräftig verurteilt worden sind oder
2. ein gegen sie ergangener Bußgeldbescheid unanfechtbar geworden ist.

ANHANG I

Einstufung von schwerwiegenden Verstößen

(nach Artikel 1)

In der folgenden Tabelle sind die Kategorien und Arten von schwerwiegenden Verstößen gegen die Unionsvorschriften für den gewerblichen Straßenverkehr aufgeführt, unterteilt in drei Kategorien je nach Schweregrad entsprechend der von ihnen ausgehenden potenziellen Gefahr tödlicher oder schwerer Verletzungen.

1. Gruppen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁾ (Lenk- und Ruhezeiten)

Nr.	RECHTS-GRUND-LAGE	ART DES VERSTOSSES	SCHWERE-GRAD ¹⁾		
			MSI	VSI	SI
Fahrpersonal					
1.	Artikel 5 Absatz 1	Nichteinhaltung des Mindestalters für Schaffner			X
Lenkzeiten					
2.	Artikel 6 Absatz 1	Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std., sofern die Verlängerung auf 10 Std. nicht gestattet ist	10 Std. ≤ ... < 11 Std.		X
3.			11 Std. ≤ ...		X
4.		Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std. um mindestens 50 % ohne Fahrtunterbrechung oder Ruhezeit von mindestens 4,5 Stunden	13,5 Std. ≤ ... und keine Fahrtunterbrechung/ Ruhezeit	X	
5.		Überschreitung der verlängerten täglichen Lenkzeit von 10 Std., sofern die Verlängerung gestattet ist	11 Std. ≤ ... < 12 Std.		X
6.			12 Std. ≤ ...		X
7.		Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 10 Std. um mindestens 50 % ohne Fahrtunterbrechung oder Ruhezeit von mindestens 4,5 Stunden	15 Std. ≤ ... und keine Fahrtunterbrechung/ Ruhezeit	X	
8.		Artikel 6 Absatz 2	Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit	60 Std. ≤ ... < 65 Std.	
9.	65 Std. ≤ ... < 70				X
10.	Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit um mindestens 25 %		70 Std. ≤ ...	X	
11.	Artikel 6 Absatz 3	Überschreitung der maximalen Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen	100 Std. ≤ ... < 105 Std.		X
12.			105 Std. ≤ ... < 112,5 Std.		X
13.		Überschreitung der maximalen Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen um mindestens 25 %	112,5 Std. ≤ ...	X	
Fahrtunterbrechungen					
14.	Artikel 7	Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit von 4,5 Std. vor Fahrtunterbrechung	5 Std. ≤ ... < 6Std.		X
15.			6 Std. ≤ ...		X

¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

C • Verordnung (EU) 2016/403

Nr.	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOSSES	SCHWERE-GRAD ¹⁾			
			MSI	VSI	SI	
Ruhezeiten						
16.	Artikel 8 Absatz 2	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 11 Std., sofern keine reduzierte tägliche Ruhezeit gestattet ist	8,30 Std. ≤ ... < 10 Std.			X
17.			... < 8,5 Std.		X	
18.		Unzureichende reduzierte tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std., sofern die reduzierte Ruhezeit gestattet ist	7 Std. ≤ ... < 8 Std.			X
19.			... < 7 Std.		X	
20.			Unzureichende aufgeteilte tägliche Ruhezeit von weniger als 3 Std. + 9 Std.	3 Std. + [7 Std. ≤ ... < 8 Std.]		
21.		3 Std. + [... < 7 Std.]			X	
22.	Artikel 8 Absatz 5	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std. bei Mehrfahrerbetrieb	7 Std. ≤ ... < 8 Std.			X
23.			... < 7 Std.		X	
24.	Artikel 8 Absatz 6	Unzureichende reduzierte wöchentliche Ruhezeit von weniger als 24 Std.	20 Std. ≤ ... < 22 Std.			X
25.			... < 20 Std.		X	
26.		Unzureichende wöchentliche Ruhezeit von weniger als 45 Std., sofern keine reduzierte wöchentliche Ruhezeit gestattet ist	36 Std. ≤ ... < 42 Std.			X
27.			... < 36 Std.		X	
28.	Artikel 8 Absatz 6	Überschreitung von sechs aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen nach der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit	3 Std. ≤ ... < 12 Std.			X
			12 Std. ≤ ...		X	
12-Tage-Ausnahmeregelung						
29.	Artikel 8 Absatz 6a	Überschreitung von zwölf aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen nach Ende e vorangegangenen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit	3 Std. ≤ ... < 12 Std.			X
			12 Std. ≤ ...		X	
30.	Artikel 8 Absatz 6a Buchstabe b Ziffer ii	Wöchentliche Ruhezeit nach zwölf aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen	65 Std. < ... ≤ 67 Std.			X
			... ≤ 65 Std.		X	
31.	Artikel 8 Absatz 6a Buchstabe d	Lenkdauer von mehr als 3 Std. zwischen 22.00 und 6.00 Uhr vor der Pause, sofern das Fahrzeug nicht mit mehreren Fahrern besetzt ist	3 Std. < ... < 4,5 Std.			X
			4,5 Std. ≤ ...		X	
Arbeitsorganisation						
32.	Artikel 10 Absatz 1	Verknüpfung von Lohn und zurückgelegter Strecke bzw. Menge der beförderten Güter			X	
33.	Artikel 10 Absatz 2	Keine oder mangelhafte Organisation der Arbeit des Fahrers, keine Anweisungen für den Fahrer, um ihm die Einhaltung der Rechtsvorschriften zu ermöglichen, oder fehlerhafte Anweisungen			X	

¹⁾ MSI = schwerste Verstöße/VSI = sehr schwerwiegender Verstoß/SI = schwerwiegender Verstoß.

Stichwortverzeichnis

B

Benennung 9
 Berufszugang 2
 Berufszugangsregeln 5
 Berufszugangsvoraussetzungen 16
 Bestandsschutz 20, 22
 Beziehung zum Unternehmen, echte 10
 Bundesamt für Güterverkehr 23

E

EG-Road-Package 1
 Eignung, fachliche 19, 22
 Erlaubnis- und Lizenzbehörden 23, 25 f.
 Erlaubnisverfahren 3
 EU-Lizenz 3

F

Fachkundebescheinigung 22
 Fachkundeprüfung 3, 19 ff., 27
 freigestellter Schülerverkehr 31
 Freistellungsverordnung 31

G

Geltungsdauer 3
 Gemeinschaftslizenz 3, 7, 9, 14, 22, 24, 27, 30
 Genehmigung im Personenverkehr 9
 Gleichwertige Abschlussprüfung 19 f., 22
 Güterkrafterlaubnis 9
 Güterkraftverkehrs-gesetz 2 f., 8 f., 24, 28 f.

I

Industrie- und Handelskammern 19 ff., 27
 Industriemeister im Kraftverkehr 22

K

Kraftfahrer, selbstständige 27

L

Leistungsfähigkeit, finanzielle 18 f., 31
 Lizenz-Entziehung 17

M

Marktzugang 2
 Niederlassung des Unternehmens 29

P

Personenbeförderungsgesetz 4 f., 28
 Praktikerregelung 22

R

Register, elektronisches 23
 Risikoeinstufungssystem 16, 18, 29

S

Scheinselbstständigkeit 12, 27
 Subunternehmen 27, 33

T

Tätigkeit, dauerhafte 10
 Tätigkeit, tatsächliche 10
 Tochtergesellschaft 33
 Todsünden, Liste der 13 f., 16, 32

U

Unternehmensregis-
ter 3 f.

Unternehmensdatei
23 f.

V

Verkehrsleiter, externer
10 ff., 27, 33

Verkehrsleiter, Gehalt
28

Verkehrsleiter, Haftung
32

Verkehrsleiter, interner
10 ff.

Verkehrsleiter, Stellver-
treter 33

Verkehrsunternehmens-
datei 23 f.

Verordnung (EG)
Nr. 1071/2009 1 ff.,
10 f., 13, 15 ff., 28 f., 31

Verordnung (EG)
Nr. 1072/2009 1 ff., 8,
27, 30

Verordnung (EG)
Nr. 1073/2009 1, 3 f.,
27

Verordnung (EU)
2016/403 2, 4, 16

Verstöße, schwerwie-
gende 13 ff.

W

Werkverkehr 8 f., 30

Z

Zuverlässigkeit 13,
15 ff., 32