

1. Was ist ein Verkehrsleiter und welche Aufgaben hat er?

Nur der Begriff des Verkehrsleiters wurde 2011 von der EU neu eingeführt, seine Funktion gab es zu diesem Zeitpunkt schon lange zuvor in jedem erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehrs- bzw. Personenbeförderungsunternehmen: Im Kern entspricht der Verkehrsleiter der früheren „zur Führung der Geschäfte des Güterkraftverkehrs/ Omnibusverkehrs bestellten Person“. Der Begriff Verkehrsleiter wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eingeführt.

Artikel 2 Nr. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 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** (Güterverkehr) betreiben, fallen nicht unter die EU-Verordnung. Sie benötigen keinen Verkehrsleiter. Darüber hinaus sind diverse Beförderungen von den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes ausgenommen. Die Details zu den güterverkehrsrechtlichen **Ausnahmen** finden Sie im § 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes. Bitte beachten Sie, dass bei grenzüberschreitenden Fahrten zur Güterbeförderung nur die Beförderungen ausgenommen sind, die nicht unter den Anwendungsbereich des Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 fallen.

Da seit dem **21. Mai 2022** auch für Fahrzeuge oder Zugfahrzeug-Anhänger-Kombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von **mehr als 2,5 Tonnen** bis einschließlich 3,5 Tonnen im Rahmen von **grenzüberschreitenden Beförderungen** eine Gemeinschaftslizenz erforderlich ist, benötigen auch diese Unternehmen einen 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:

- 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 und Ladungssicherung)

Es ist möglich, die Aufgaben im Unternehmen zu **delegieren**, die **letztendliche Verantwortlichkeit trägt aber immer der Verkehrsleiter**.

2. Seit wann gibt es den Verkehrsleiter?

Grundsätzlich benötigen seit dem **4. Dezember 2011** alle betroffenen Unternehmen einen internen oder externen Verkehrsleiter. Seit 4. Dezember 2011 gilt die den Verkehrsleiter regelnde Verordnung (EG) Nr. 1071/2009. Sie wirkt unmittelbar in allen EU-Mitgliedsstaaten, ohne dass es einer nationalen Umsetzung bedarf.

3. Gibt es Ausnahmen von der Pflicht, einen Verkehrsleiter im Unternehmen zu haben?

Nein, letztendlich benötigt jedes Unternehmen des gewerblichen Güterkraft- oder Personenverkehrs seit dem 4. Dezember 2011 einen Verkehrsleiter, so wie es zuvor auch schon eine fachkundige Person, die zur Leitung der Verkehrsgeschäfte bestellt war, geben musste. Die generell vom Anwendungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ausgenommenen Betriebsarten bleiben durch die Neuregelung unberührt.

4. Ich betreibe Güterbeförderungen nur im Rahmen des Werkverkehrs. Benötige ich einen Verkehrsleiter?

Nein, Werkverkehrsunternehmen fallen nicht unter die EU-Verordnung. Sie benötigen keinen Verkehrsleiter.

5. Wer kann Verkehrsleiter werden und welche Anforderungen werden an ihn gestellt?

Zum Verkehrsleiter bestellt werden kann grundsätzlich jede natürliche Person 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 (vergleiche nachfolgende Ausführungen).
- **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. Der Verkehrsleiter muss somit 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** (seinen Wohnsitz) in der EU haben, nicht jedoch notwendigerweise im selben Mitgliedsstaat des Unternehmens.

Zur fachlichen Eignung:

Unternehmer oder Verkehrsleiter müssen die fachliche Eignung besitzen. Hier steht die Fachkundeprüfung vor der Industrie- und Handelskammer im Mittelpunkt. 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 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009.

Einige Personen erfüllen aufgrund Ihrer Berufsausbildung, Ihres Studiums oder einer leitenden Vortätigkeit die Voraussetzungen, um den **Nachweis der fachlichen Eignung ohne Regelprüfung bei der IHK** zu erlangen.

Zur Zuverlässigkeit:

Es gibt insbesondere zu den Konsequenzen von Verstößen verbindliche Vorgaben.

Zwingend infrage gestellt wird die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmens 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

Als unzuverlässig gilt ein Verkehrsleiter auch dann, wenn in einem Mitgliedstaat ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion verhängt wurde 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

Durch die Verordnung (EU) 2016/403 ("Todsündenliste") wurde das sogenannte **Risikoeinstufungsverfahren** zur Überprüfung der persönlichen Zuverlässigkeit eines Verkehrsleiters deutlich ausgebaut und teilweise auch verschärft.

Bereits ein schwerster Verstoß oder drei sehr schwere Verstöße von Fahrern pro Jahr führen danach zur Einleitung eines nationalen Verfahrens zur Beurteilung der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters. Stellt die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde keine unverhältnismäßige Reaktion dar, so führt die Verurteilung oder Sanktion aufgrund der Verstöße zur Aberkennung der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters. Das bedeutet faktisch ein Berufsverbot für die Tätigkeit als Verkehrsleiter. Wer als Verkehrsleiter für mehrere Unternehmen tätig ist, der verliert im Falle der Aberkennung der Zuverlässigkeit aufgrund von Verstößen in einem Unternehmen die Voraussetzung zur Ausübung der Tätigkeit als Verkehrsleiter in sämtlichen von ihm betreuten Unternehmen. Er gilt als ungeeignet, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten.

Es bedarf in diesen Fällen erst einer Rehabilitierungs- oder vergleichbaren Maßnahme, um wieder als Verkehrsleiter tätig werden zu dürfen.

Der Kreis Gütersloh darf den Verkehrsleiter frühestens ein Jahr nach dem Tag der Aberkennung der Zuverlässigkeit rehabilitieren, und jedenfalls nicht, bevor dieser nachgewiesen hat, dass er über einen Zeitraum von mindestens drei Monaten eine geeignete Weiterbildung absolviert oder eine Prüfung zu den in Anhang I Teil I der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgeführten Sachgebieten – also eine erneute Fachkundeprüfung – bestanden hat.

Soweit vorangegangene Ereignisse Zweifel daran begründen, ob Ihre persönliche Zuverlässigkeit noch gegeben ist, sollten Sie sich vorab direkt mit dem Kreis Gütersloh Verbindung setzen.

6. Ist der Unternehmer (wenn er die Fachkunde und Zuverlässigkeit besitzt) nicht automatisch Verkehrsleiter?

Nein, nicht direkt. Zwar kann sich der Erlaubnisinhaber einer Güterkraft- oder Personenverkehrserlaubnis auch selbst als Verkehrsleiter benennen zunächst wird jedoch davon ausgegangen, dass die zur Führung der Personen- oder Güterkraftverkehrsgeschäfte benannte Person die Funktion des Verkehrsleiters einnimmt.

Sofern mehrere Personen im Unternehmen die Fachkunde besitzen, bietet es sich an, die Verantwortlichkeiten zu verteilen, so dass Verkehrsleiter und Erlaubnisinhaber nicht dieselbe Person sind. Dies kann im Falle von Verstößen und im Zuge der Überprüfung der Marktzugangsvoraussetzungen (anlassbezogen oder im Rahmen der Verlängerung der Erlaubnis) relevant werden.

7. Ich habe eine Güterkrafterlaubnis und leite mein eigenes Unternehmen. Kann ich mich auch selbst als Verkehrsleiter benennen? Benötige ich dazu weitere Fortbildungen oder Prüfungen?

Auch der Inhaber einer Güterkraft- oder Personenverkehrserlaubnis kann sich selbst als Verkehrsleiter benennen. Sofern dieser auch bislang die Verkehrsgeschäfte geleitet hat und hierfür kein anderer Mitarbeiter benannt war, wird ihn die zuständige Behörde als Verkehrsleiter betrachten.

Für bereits früher fachkundige Personen (durch IHK-Fachkundeprüfung, Ausbildungsabschluss oder Anerkennung einer leitenden Tätigkeit) sind keine zusätzlichen Fortbildungen, Schulungen oder Prüfungen notwendig. Diese früher erworbenen Fachkundenachweise gelten auch für den Verkehrsleiter, so dass in diesem Bereich keine zusätzlichen neuen Anforderungen entstehen. Möglicherweise ist eine Umschreibung erforderlich.

7. Kann ich auch ein Güterkraft- oder Personenverkehrsunternehmen gründen oder leiten und die Erlaubnis hierfür erhalten, ohne dass ich selbst oder ein angestellter Mitarbeiter die notwendigen Fachkundeforderungen erfüllt?

Ja, dies ist unter bestimmten Voraussetzungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) möglich. Demnach kann trotz der fehlenden Fachkunde einem Unternehmen die Erlaubnis erteilt werden. Voraussetzung ist allerdings, dass das Unternehmen mit einem **externen Verkehrsleiter** einen Vertrag abschließt und diesen gegenüber der zuständigen Behörde als solchen benennt. Damit übernimmt der externe Verkehrsleiter die Verantwortung für die Verkehrsgeschäfte.

8. Was gilt für einen externen Verkehrsleiter?

Wenn ein Unternehmen die Anforderung der fachlichen Eignung nicht selbst erfüllt, also keine fachkundige Person mit echter Beziehung zum Unternehmen beschäftigt (interner Verkehrsleiter), muss das Unternehmen eine **natürliche (und keine juristische)** Person als Verkehrsleiter bestellen (externer Verkehrsleiter).

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, dass der Verkehrsleiter die Aufgaben ausschließlich im Interesse des Unternehmens und unabhängig von anderen Unternehmen wahrzunehmen hat. Er darf keine vertraglichen Beziehungen zu Auftraggebern haben.

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. Selbstverständlich können die Vertragsparteien darüber hinaus weitere Regelungen zur Konkretisierung aufnehmen und sollten dies im Regelfall auch tun.

Zu den **zwingend zu regelnden Aufgaben** zählen insbesondere:

- 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 (UVV) 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.

9. 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 - wie beispielsweise auch eine Stellenbeschreibung - für die Festschreibung und Dokumentation von Kompetenzen und Aufgaben anbieten. An eine auch haftungsseitig wirksame Bestellung werden hohe Anforderungen gestellt - bitte lassen Sie sich im Zweifel sachkundig beraten.

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 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zu den Voraussetzungen für die Zuverlässigkeit zu beachten

Auch eine Beschäftigung des **internen Verkehrsleiters bei mehreren Unternehmen** ist grundsätzlich zulässig. Voraussetzung ist allerdings, dass er sowohl als auch zeitlich dazu in der Lage sein muss, in mehreren Unternehmen tätig zu sein. Der Verkehrsleiter muss dem Kreis Gütersloh dazu **entsprechende Nachweise** vorlegen. Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Güterkraftverkehrsrecht (GüKVwV) gilt die zahlenmäßige Beschränkung auf maximal vier Unternehmen und 50 auch bei einem Verkehrsleiter, der externer Verkehrsleiter und zugleich fest angestellter (interner) Verkehrsleiter in einem anderen Unternehmen ist. Außerdem gelten die Grundsätze danach ferner für Verkehrsleiter in verbundenen Unternehmen (Konzern mit mehreren Unternehmen).

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

10. Ich habe eine Spedition und führe keine eigenen Transporte durch. Gibt es auch für mich beim Thema Verkehrsleiter etwas zu beachten?

Da die EU-Verordnung den Berufszugang zum Güterkraftverkehr regelt (und in diesem Zusammenhang auch den Verkehrsleiter), sind klassische Speditionen (die nicht im Selbsteintritt Transporte mit eigenen Fahrzeugen durchführen) nur indirekt von den Regelungen betroffen. Sie

müssen zwar selbst keinen Verkehrsleiter bestellen, sollten aber beachten, dass Paragraph 7c des deutschen Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) die **Verantwortung des Auftraggebers eines Transports** regelt. Kurz gesagt gilt demnach, dass jeder Auftraggeber einer Beförderung die Pflicht hat, sich zumindest in einem bestimmten Umfang zu vergewissern, dass die beauftragten Unternehmen über die notwendigen Erlaubnisse verfügen.

11. Was droht bei Verstößen hinsichtlich Zuverlässigkeit und fachlicher Eignung?

Je nach Schwere und Häufigkeit der Verstöße können die Konsequenzen drastisch sein.

Durch die Verordnung (EU) 2016/403 („Todsündenliste“) wurde das sogenannte **Risikoeinstufungsverfahren** zur Überprüfung der persönlichen Zuverlässigkeit eines Verkehrsleiters deutlich ausgebaut und teilweise auch verschärft.

Bereits ein schwerster Verstoß oder drei sehr schwere Verstöße von Fahrern pro Jahr führen danach zur Einleitung eines nationalen Verwaltungsverfahrens zur Beurteilung der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters. Stellt die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde keine unverhältnismäßige Reaktion dar, so führt die Verurteilung oder Sanktion aufgrund der Verstöße zur Aberkennung der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters. Das bedeutet faktisch ein Berufsverbot für die Tätigkeit als Verkehrsleiter. Wer als Verkehrsleiter für mehrere Unternehmen tätig ist, der verliert im Falle der Aberkennung der Zuverlässigkeit aufgrund von Verstößen in einem Unternehmen die Voraussetzung zur Ausübung der Tätigkeit als Verkehrsleiter in sämtlichen von ihm betreuten Unternehmen. Er gilt als ungeeignet, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten.

Außerdem verliert sein Fachkundenachweis in allen EU-Mitgliedstaaten seine Gültigkeit.

Daher ist es umso wichtiger, dass ein **Verkehrsleiter** im Unternehmen auch die **tatsächlichen Kompetenzen, Zuständigkeiten und Entscheidungsbefugnisse für den Verkehrsbereich hat**. Anderenfalls droht, dass er für etwas zur Verantwortung gezogen wird, auf das er in der Praxis möglicherweise zu geringen oder keinen Einfluss hatte.

Besondere Beachtung sollte diesem Problem beim Einsatz eines **externen Verkehrsleiters** geschenkt werden. Räumt der Unternehmer diesem die Befugnis ein, Weisungen gegenüber Mitarbeitern des Unternehmens zu erteilen, hat dies zweierlei Konsequenzen. Einerseits kann der externe Verkehrsleiter damit seine Pflichten nach der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 besser erfüllen. Andererseits erfolgt damit eine gewisse organisatorische Einbindung in den Betrieb, die zu einer Veränderung des Status des Verkehrsleiters führen und unter Umständen ein sozialversicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis auslösen kann.

12. Ich habe gehört, es gibt für externe Verkehrsleiter eine Beschränkung auf maximal 50 Fahrzeuge. Gilt dies auch für einen unternehmensinternen Verkehrsleiter?

Für **externe Verkehrsleiter** gibt es in der Tat eine Beschränkung. Sie dürfen maximal für vier Unternehmen tätig werden und diese vier Unternehmen dürfen zusammen auch nicht mehr als **50 Zugfahrzeuge** (Zahl der Anhänger/Auflieger wird nicht berücksichtigt) haben, ansonsten sind mehrere externe Verkehrsleiter notwendig.

Im Umkehrschluss ergibt sich daraus die Regelung für den **internen Verkehrsleiter**. Soweit er nur für **ein Unternehmen** tätig wird, nämlich das, bei dem er angestellt ist oder das er als Eigentümer leitet, gilt für ihn diese Beschränkung nicht. Er kann sich voll auf diese Aufgabe konzentrieren, so dass die EU hier keine Notwendigkeit sah, die Anzahl der Fahrzeuge zu begrenzen.

Stand: August 2022